

# TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

Direction de l'aménagement et du développement  
BP 49 97 822 Le Port Cedex

## CHARTRE INTERCOMMUNALE PAYSAGERE, PATRIMONIALE ET ARCHITECTURALE

*UNE CHARTE POUR LA QUALITE  
DU CADRE DE VIE DANS L'OUEST*

Partie I/

Ce que sont les paysages du TCO,  
et comment ils évoluent : diagnostic



Janvier 2006

Agence Folléa-Gautier, paysagistes DPLG - urbanistes  
PW2C - Patrick Wolf Communication  
Vue d'Ici - Cartographie SIG



## Avant- propos

# Pourquoi une « charte » pour les paysages du TCO ?

« Une charte paysagère ? Mais... à quoi ça sert ? » Certains acteurs rencontrés dans le cadre de cette étude ont (poliment) posé la question. En effet, bien des paysages se sont constitués depuis fort longtemps sans qu'aucune « charte » n'existe ! Et même de beaux paysages ! Aussi pourquoi en faire une ? Est-ce encore une « contrainte » ? N'en a-t-on pas suffisamment avec tous les règlements qui obligent ou qui empêchent de faire ceci ou cela ? Alors de quoi s'agit-il exactement ?

Le paysage est le fruit des activités humaines dans un cadre naturel donné. Perçu et vécu par les habitants et par ceux qui le visitent ou le parcourent, il forme le « cadre de vie » commun à tous.

Or aujourd'hui les activités humaines sont puissantes, et le cadre naturel largement transformé :

- les acteurs de l'aménagement sont très nombreux
- les pouvoirs politiques en matière d'aménagement sont dispersés
- chacun est spécialiste dans son domaine et tend à intervenir dans une logique autonome, purement technique ou économique
- les intérêts sont forcément contradictoires
- les moyens de transformation sont puissants, libérés des contingences locales d'un site.

Finalement, chacun contribue à transformer, touche après touche, le paysage, sans que personne ne soit véritablement responsable de cette évolution, ni qu'une vision d'ensemble des phénomènes d'évolution ne soit perceptible, ni qu'on sache clairement où l'on va en matière de cadre de vie.

Dans ces conditions, le cadre de vie contemporain du TCO peut-il encore être seulement la résultante hasardeuse des actions sur le territoire ? Il est permis d'en douter : car il faudrait un miracle pour que l'addition de chacune des interventions, très diverses, très nombreuses et autonomes dans leurs logiques, compose un paysage harmonieux, un cadre de vie agréable et de qualité.

Considérer que le cadre de vie de demain peut toujours être simplement déduit des activités multiples menées par des acteurs nombreux, revient en fait à le condamner.

Prenons une image : beaucoup de musiciens jouant tous en même temps dans une même salle, mais sans aucune partition ni ligne mélodique communes, auront bien du mal à produire une belle musique, aussi doués soient-ils chacun individuellement : le résultat global a toutes les chances d'être cacophonique, inaudible. C'est finalement la même chose qui guette le territoire s'il n'y a pas de « partition commune » en matière d'ambition qualitative pour l'aménagement, sur laquelle peuvent s'entendre les acteurs.

La « charte » a vocation à constituer cette partition. C'est un projet de paysage, un projet partagé entre les principaux acteurs de la transformation du territoire. Sa logique consiste à considérer que le paysage n'est plus seulement le produit involontaire d'activités multiples individuelles, mais devient l'expression d'un intérêt pour la qualité du cadre de vie.

La démarche va bien au-delà de deux attitudes :

- celle du « paysagement », intervention sectorielle où le paysage se réduit à un décor de plantation ;
- et celle de « l'ingénierie », où le paysage n'est strictement que l'apparence des décisions techniques concernant le territoire.

Ainsi comprise et définie, la « charte intercommunale paysagère, architecturale et patrimoniale » a été identifiée comme action à mener dans le cadre du Contrat d'agglomération de 2003.

Pour chacun des acteurs de l'aménagement, signer cette charte, ce sera accepter de jouer la partition écrite pour tous. Une sorte de contrat moral, auquel s'ajoute, dans le cadre du TCO, une traduction réglementaire au travers du SCOT. La charte étant en effet réalisée en même temps, elle a vocation à nourrir le volet paysage/urbanisme du SCOT.

Pour construire cette partition commune, il faut s'entendre sur trois points :

- ce que sont les paysages du TCO
- ce qu'ils deviennent, comment ils évoluent
- ce que l'on souhaiterait qu'ils deviennent, vers quoi on souhaiterait qu'ils évoluent.

Ces trois points forment la trame même de la réflexion.

Ce document d'étape propose de répondre à la première question et d'engager la seconde : c'est la phase de « diagnostic ».

Elle sera suivie de deux autres phases : les « orientations », et leurs traductions en « actions »

à entreprendre. Enfin une quatrième et dernière phase, dite « d'animation », permettra de faciliter l'appropriation des résultats de la charte et d'enclencher sa mise en œuvre.

L'ensemble du travail ne part pas de rien. Il se fonde principalement sur les résultats de deux études antérieures :

- l'étude préalable à plan de paysage pour l'ouest, réalisé en 1997 (DDE et DIREN)
- le volet « paysage et cadre de vie » du Contrat d'agglomération du TCO, réalisé en 2003.

Ces résultats déjà acquis ont permis de concentrer beaucoup de temps, dès le démarrage de la mission, aux rencontres de nombreux acteurs, afin de prendre la mesure des enjeux en matière de préservation et d'aménagement sur le TCO. La liste des personnes et organismes rencontrés figure dans les pages qui suivent. Bien que longue, elle est encore incomplète et devrait encore s'enrichir au cours des prochaines phases.

Mais toutes ces premières rencontres n'auraient jamais pu avoir lieu sans l'active participation de Marylène Wagner, à la Direction de l'aménagement du territoire de TCO, qui a non seulement organisé, mais également participé, nourri la réflexion et rassemblé la foisonnante documentation liée au territoire du TCO. Que chacun soit ici remercié de sa disponibilité !

Bertrand Folléa - Claire Gautier



## Liste des personnes rencontrées :

### **TCO :**

Alain Bénard, Président  
Christian Papoussamy, DGS  
Philippe Buchberger, dir DAT(Direction  
Aménagement du Territoire et de l'Habitat)  
Marylène Wagner, DAT (espaces naturels et  
cadre de vie)  
Jérôme Develter, DAT (espace ruralité)  
Dominique Dijoux, DAT (SIG)  
Olivier Parmentier, stagiaire (ravines urbaines)  
Patrice Marcel, adj au dir DAT  
Eric Aldebert, DAT (politique foncière)  
Marie-Laure Bouthillon, dir dév écono et tour  
Véronique Richer, dév écono et tour  
Roberto Alangarom, dév écono et tour  
Didier Annette, dév écono et tour  
Johny Dennemont, dir sport et culture  
Emmanuel Espérance, env  
Daniel Thébault, Dir transports  
Hélène Cheynet, communication

### **La Possession :**

Rolland Lallemand, élu  
Julie Massat

### **Le Port :**

Jean-Luc Caro, DGS  
Mickaël Lebon, Dir env

### **Saint-Leu :**

Jean-Luc Poudroux, maire  
Karim Lech-Lech, DST  
Renée Aupeti

### **Saint-Paul :**

Daniel Kwanchee, DGS  
Jean-Marc Bénard, maire-adjoint  
Clarice Barthélémy, DEI  
Hung Docao  
Nathalie Alves, serv env  
Benoit Guilhem Ducléon, DAT

### **Trois-Bassins :**

Pierre Heideger, maire  
Sylvaine Latchimy, DGA

### **Région :**

Philippe Berne, Vice-Président aménagement  
Jean-Claude Futhazar, DEAT3  
Gilbert Morlet (RDT)  
Jean-Jacques Fung (SR 21)

### **Conseil Général :**

Gilbert Sam Yin Yan, dir service de l'eau  
Philippe Descol, dir service amén et urba  
Philippe Breuil, dir service Espaces naturels  
sensibles

### **Syndicat Mixte Cambaie :**

Bernard Robert, Dir

### **Conservatoire du Littoral :**

Catherine Latreille, Dir  
Coline Ledeun

**DDAF :**

Isabelle Bracco-Fabulet, serv am du terr et env  
Bruno Debenay, serv am du terr et env

**DDE :**

François Hennequet  
Christian Preteau, SHAU

**DIREN :**

Karine Lombard

**SDAP :**

Marc Théry

**AGORAH :**

Jean-Louis Grandvaux, Dir

**APR :**

Janik Payet  
Nathalie Copette  
Olivier Debré  
F. Akama  
Geneviève Planchat-Bravais  
Frédéric Moutama

**CAH :**

Clency Henriette

**CAUE :**

Jean-Denis Compain  
Erwan de Bonduwe

**Chambre d'agriculture :**

Mme Checkouri, responsable pôle dév local et env

Gilbert Rosselin, pôle dév local et env

Didier Touret, secteur ouest

**CCIR :**

Guillaume Bijou

Pierre Grange

**Conservatoire botanique de Mascarin :**

Daniel Lucas, dir

Sonia Françoise

Monique Paternoster

**Mission Parc National des Hauts :**

Jacques Merlin, dir

Marylène Hoarau

**ONF :**

Bruno Duhazé

**SREPEN :**

Sylviane Urbain

Liliane Liger

Yves Colette

**Bureau d'études RE AR :**

Léon-Attila Cheyssial, architecte

**Bureau d'études L'AUC :**

Djamel Klouche

Bernard Reltig

**Bureau d'études TETRA :**

Michel Suire





Ce que sont les paysages du TCO,  
et comment ils évoluent :  
Diagnostic

# Sommaire

0. Introduction .....	15
I. Les fondements des paysages du TCO.....	17
<b>1. Trois grands ensembles morphologiques .....</b>	<b>18</b>
1.1. La grande plaine de l'ouest .....	20
1.2. Les baies de Saint-Paul et de la Possession autour de la Pointe du Port.....	22
1.3. Le cirque de Mafate .....	23
<b>2. Cinq grands paysages.....</b>	<b>24</b>
2.1. Les plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession .....	26
2.2. Le littoral balnéaire, du Cap la Houssaye à Saint-Leu .....	26
2.3. Les pentes intermédiaires de la plaine .....	26
2.4. Les hauts de l'ouest .....	27
2.5. Le cirque de Mafate.....	27
<b>3. Les paysages des plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession .....</b>	<b>29</b>
3.1. Des plaines uniques sur le TCO.....	29
3.2. Les plaines : une hétérogénéité née d'une origine géologique multiple.....	30
3.3. Les pentes : en voie d'urbanisation massive.....	34
3.4. Bilan : les trois unités de paysages des plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession .....	34
<b>4. Les paysages du littoral balnéaire, du Cap la Houssaye à Saint-Leu .....</b>	<b>35</b>
4.1. Une morphologie plus riche dans ses variations que sur le restant des pentes de la plaine...	35
4.2. Un trait de côte contrasté .....	36
4.3. Des stations balnéaires bien distinctes.....	36
4.4. Bilan : les six unités de paysages du littoral balnéaire.....	36

<b>5. Les paysages des pentes intermédiaires de la planèze .....</b>	<b>44</b>
5.1. Un monde de longues pentes fortes et régulières.....	44
5.2. Les ravines : un laniéragage des pentes, discret dans le paysage mais dense et contraignant pour les déplacements.....	44
5.3. L'étagement et les paysages des pentes intermédiaires.....	45
5.4. L'alternance et les paysages des pentes intermédiaires.....	46
5.5. Bilan : les neuf unités de paysages des pentes intermédiaires .....	46
<b>6. Les paysages des hauts de l'ouest .....</b>	<b>56</b>
6.1. Un paysage étagé.....	56
6.2. Bilan : les trois unités de paysage des hauts de l'ouest.....	56
<b>7. Les paysages du cirque de Mafate.....</b>	<b>58</b>
7.1. Les paysages les plus extra-ordinaires de l'île.....	58
7.2. Bilan : les deux unités de paysage de Mafate.....	59
<b>8. Bilan général : la carte des grands ensembles et des unités de paysage du TCO.....</b>	<b>60</b>

II. Fiches-diagnostic par unités de paysage.....	63
<b>0. Introduction : fiches et cartographie :</b> .....	<b>63</b>
<b>1. Les unités de paysages des plaines de Saint-Paul-le Port-la Possession :</b> .....	<b>64</b>
1.1. La plaine des Galets .....	65
1.2. La lagune de Saint-Paul.....	67
1.3. Les terres de Savannah.....	68
<b>2. Les unités de paysages du littoral balnéaire :</b> .....	<b>69</b>
2.1. Le Cap la Houssaye.....	70
2.2. La Pointe des Aigrettes de Boucan Canot à Saint-Gilles.....	71
2.3. La plaine littorale de l'Hermitage / la Saline-les-Bains.....	72
2.4. Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux (« la côte à kékés » ?).....	73
2.5. Le littoral urbain de la baie de Saint-Leu.....	74
2.6. La côte des Souffleurs de Stella / Piton-Saint-Leu.....	75
<b>3. Les unités de paysages des pentes intermédiaires :</b> .....	<b>76</b>
3.1. Les pentes de Ravine à Malheur.....	77
3.2. Les pentes naturelles de la Possession, le cirque de Dos d'Ane et les grandes ravines.....	78
3.3. Les pentes urbanisées de la Possession / la Plaine.....	79
3.4. Les pentes de Bellemène / le Guillaume.....	80
3.5. Les pentes de Plateau Caillou / Saint-Gilles-les-Hauts.....	81
3.6. Les pentes de l'Hermitage / la Saline.....	82
3.7. Les pentes de Trois Bassins / Les Colimaçons.....	83
3.8. Les pentes de Saint-Leu.....	84
3.9. Les pentes de Piton Saint-Leu.....	85
<b>4. Les unités de paysages des hauts de l'ouest :</b> .....	<b>86</b>
4.1. L'étage des pâturages.....	87
4.2. L'étage des forêts.....	88
4.3. L'étage des branles.....	89
<b>5. Les unités de paysages du cirque de Mafate :</b> .....	<b>90</b>
5.1. Les « gorges » de la rivière des Galets.....	91
5.2. Le cirque de Mafate.....	92

III. L'état actuel des paysages et les dynamiques d'évolution :  
points forts et opportunités, risques et problèmes en matière de cadre de vie

<b>0. Introduction : de très puissants processus d'évolution.....</b>	<b>101</b>
<b>1. L'urbanisation, le bâti (habitat, activités, tourisme).....</b>	<b>102</b>
1.1. L'urbanisation du littoral balnéaire (Boucan-Canot / Saint-Leu).....	102
1.2. L'urbanisation des plaines littorales de Saint-Paul / Le Port / La Possession.....	112
1.3. L'urbanisation des pentes intermédiaires .....	122
1.4. Le cas de l'habitat dans Mafate.....	136
1.5. Les espaces publics urbains.....	138
1.6. L'architecture .....	143
1.7. Le jardin .....	152
1.8. Le patrimoine construit.....	156
<b>2. Les routes, les infrastructures de déplacements.....</b>	<b>162</b>
2.1. La RN 1 et le littoral balnéaire.....	162
2.2. La route Hubert Delisle.....	166
2.3. La desserte des pentes .....	168
2.4. La Route des Tamarins.....	170
2.5. Le Tram Train.....	176
2.6. Les circulations douces.....	177
2.7. Les publicités et enseignes.....	180
<b>3. Les espaces agricoles et naturels.....</b>	<b>184</b>
3.1. Les espaces littoraux.....	184
3.2. Les espaces agricoles des pentes intermédiaires .....	189
3.3. Les paysages secs non irrigués .....	192
3.4. Les pâturages et les espaces boisés des pentes hautes.....	196
3.5. Les ravines et les paysages intimes.....	201
<b>IV. Conclusion provisoire.....</b>	<b>205</b>



Le diagnostic se développe en trois points :

## **1. Les fondements des paysages du TCO**

Les fondements (géographiques, historiques, et culturels) ont vocation à décrire l'organisation des paysages du TCO et à expliciter l'origine de leur diversité. Ils permettent d'identifier les grands ensembles paysagers, ou grands paysages du TCO, et les unités de paysage : en bref de tracer les contours du « cadre » de vie.

## **2. Les fiches-diagnostic par unités de paysage**

Les unités de paysage sont des portions de territoire qui présentent des caractéristiques paysagères propres. Chaque unité de paysage est décrite sous forme de fiches, afin de faire ressortir les éléments qui font la personnalité du paysage, ainsi que les enjeux locaux en matière de qualité de cadre de vie : enjeux de protection et de préservation, enjeux de valorisation et de création, enjeux de requalification et réhabilitation. Une identification des principaux projets donne la mesure des évolutions à venir.

## **3. L'état actuel des paysages et les dynamiques d'évolution : points forts et opportunités, risques et problèmes en matière de cadre de vie**

Le territoire du TCO vit de puissantes dynamiques qui font évoluer ses paysages. Ce chapitre les identifie et évoque les opportunités d'aménagement qui s'ouvrent, mais aussi les risques encourus et les problèmes qui se posent.





# I. Les fondements des paysages du TCO

# 1. Trois grands ensembles morphologiques

---

Les cinq communes qui constituent le territoire de TCO couvrent trois ensembles morphologiques bien distincts :

- La grande plaine de l'ouest
- Les baies de Saint-Paul et de la Possession autour de la Pointe du Port
- Le cirque de Mafate

Le cirque de Mafate

La grande planèze de l'ouest

Les baies de Saint-Paul et de la Possession

Vue générale de TCO



## 1.1 La grande planèze de l'ouest

---

Elle forme la majeure partie du territoire de TCO. Allongée sur 35 kilomètres du nord au sud, du Cap la Houssaye (Saint-Paul) à Saint-Leu au sud en passant par Trois-Bassins, elle se déroule de 0 à 2 900 m d'altitude entre le bord de mer et le sommet du Grand Bénare ; elle forme ainsi une immense « aile delta », sur une quinzaine de kilomètres de largeur à vol d'oiseau, et constitue le plus vaste paysage de pente de l'île. Elle dépasse légèrement les limites du TCO au-delà de Saint-Leu pour concerner également Les Avirons.

Ce n'est pas la morphologie qui est source de diversité paysagère pour la planèze, parce qu'elle est régulière ; les ravines non plus, parce qu'elles sont relativement confidentielles et pour la plupart difficiles voire impossibles d'accès - ce qui explique leur valeur environnementale, refuge de biodiversité végétale et animale

C'est en bonne partie l'étagement qui va créer cette diversité : à l'intérieur, les paysages s'y différencient d'abord et essentiellement en fonction du gradient d'altitude.

Cet étagement est naturel, lié aux variations climatiques (et donc végétales) qui ne manquent pas de se produire entre 0 et 2900 m d'altitude : zone sèche littorale, peu cultivable, naturellement vouée à porter une végétation sèche arborée ou de savane ; zone intermédiaire cultivable, aujourd'hui surtout mise en valeur par la canne ; zone haute dévolue au pâturage, en remplacement du géranium, mais aussi à la forêt et, plus haut encore, aux brandes.

Mais l'étagement est aussi humain, par les dispositions prises pour habiter et mettre en valeur les terres :

- lignes bâties successives en trois étages : celle du littoral, des mi-pentes, de la route Hubert-Delisle ;
- arrêt de l'urbanisation à partir de 900 m d'altitude, du fait du plafond nuageux qui s'installe presque chaque jour et couvre les hauts ;
- mise en valeur différenciée et complémentaire des terres :
  - o dans l'histoire , terres basses proches du littoral longtemps pâturées, terres intermédiaires cultivées, terres hautes cultivées en géranium et préservées en forêt
  - o aujourd'hui terres basses dévolues au tourisme balnéaire et aux espaces de nature, terres intermédiaires cultivées et construites, terres hautes pâturées et boisées.

L'amplitude des pentes de l'ouest leur donne le privilège d'offrir l'éventail le plus large des différents paysages en étage à la Réunion. Il est exceptionnel de présenter à quelques kilomètres de distance des paysages aussi gradués, depuis la savane herbeuse, sèche et lumineuse du Cap la Houssaye tout en bas jusqu'aux brumes mystérieuses qui s'effilochent dans les branles et les forêts de tamarins tout en haut.

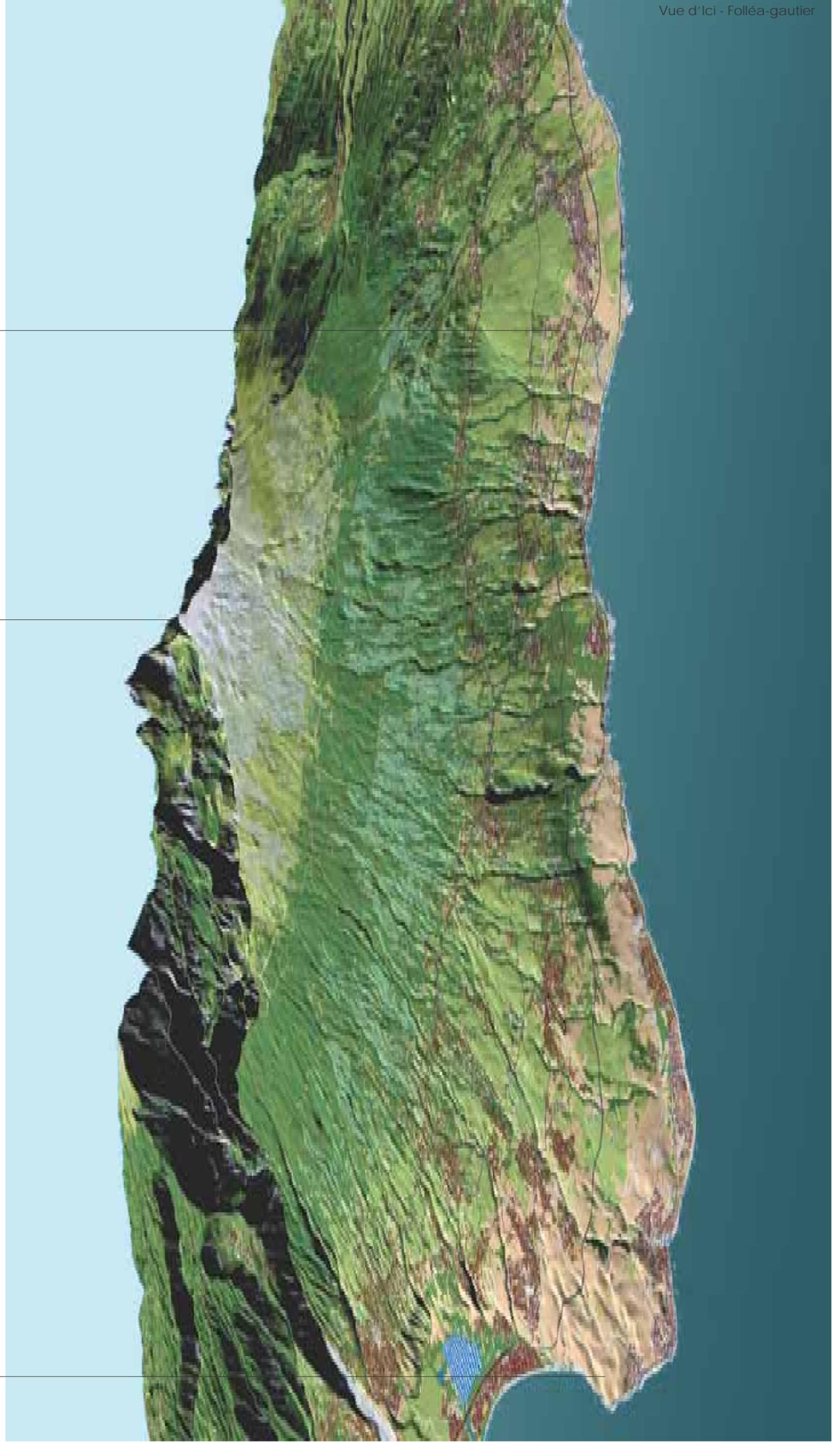
Trois grands types de paysages se distinguent sur la planèze en fonction de l'altitude : les paysages des hauts, les paysages des pentes intermédiaires et les paysages du littoral. Le premier type de paysage est particulièrement bien organisé par l'étagement.

Vue générale de la Planèze

Cap La Houssaye

Le Grand Bénare

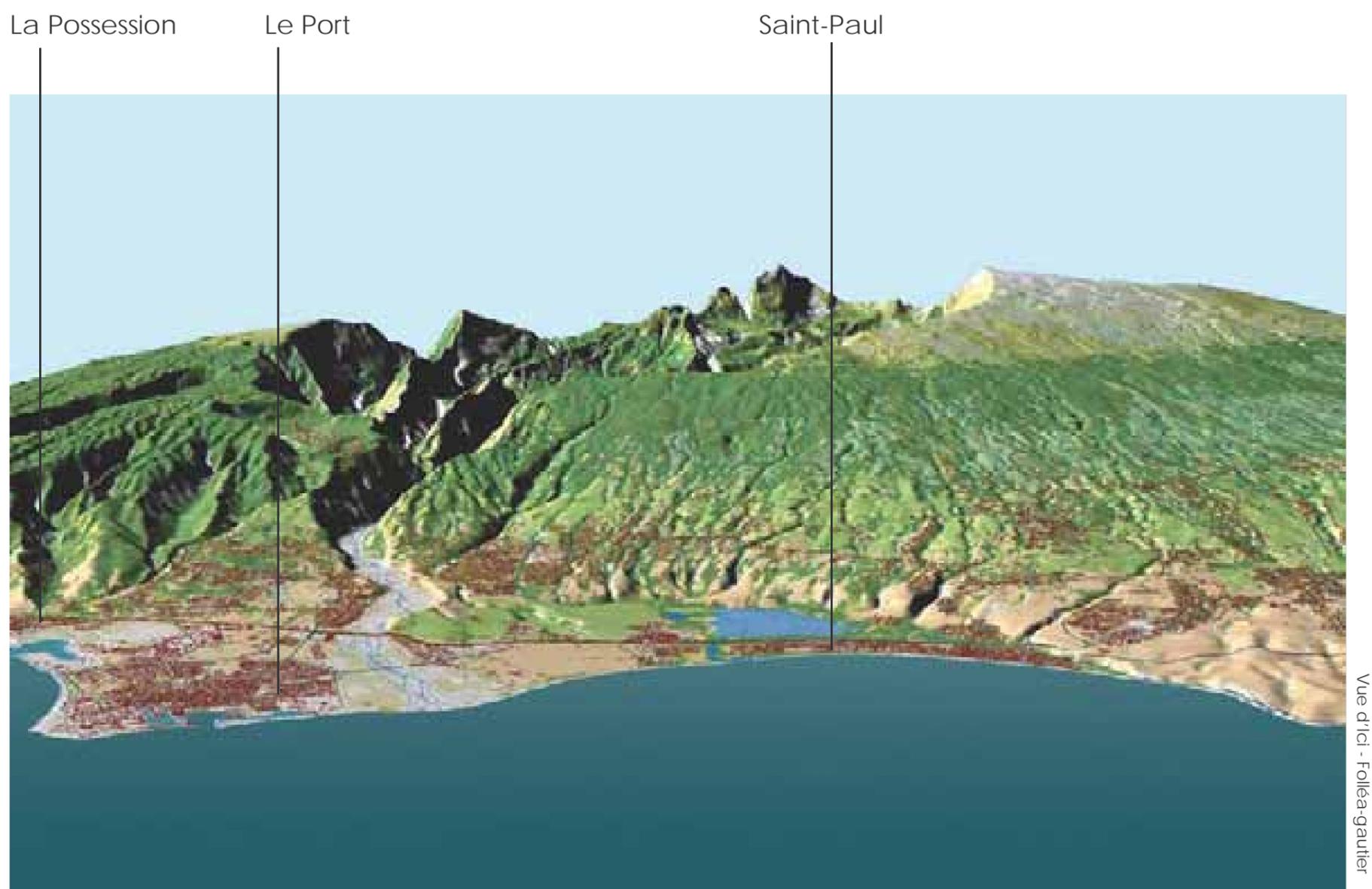
Piton Saint-Leu



Vue d'ici - Folléa-gautier

## 1.2 Les baies de Saint-Paul et de la Possession autour de la Pointe du Port,

Elles sont cadrées par le Cap la Houssaye au sud et par les falaises du littoral vers Saint-Denis. Elles rassemblent une étonnante addition de plaines formées de galets (plaine des Galets), de terres (Savannah) et de sables (Saint-Paul), bordées à l'amont de pentes qui les séparent de Mafate, et cisailées au centre par la rivière des Galets, exutoire de Mafate.



Vue générale de la baie

### 1.3. Le cirque de Mafate

Sur les communes de Saint-Paul et de la Possession, Mafate est un des grands paysages de l'intérieur de l'île, presque refermé sur lui-même, qui concentre un spectaculaire chaos de pentes et de sommets raides et érodés, avec quelques rares replats miraculeux accueillant les îlets habités.



Vue d'Ici - Folléa-gautier

Vue générale de Mafate

## 2. Cinq grands paysages

---

Les trois grands ensembles morphologiques sont bien connus, identifiés et décrits dans « l'étude des grands paysages de la Réunion » (DDE 1995). Mais comment s'organisent les paysages plus précisément ? Quels cadres de vie se sont constitués au sein de ces grandes logiques

géographiques naturelles ? Et surtout quels territoires d'enjeux se dessinent au-delà de la seule dimension morphologique naturelle ?

En cherchant à répondre à ces questions, le découpage du TCO s'affine et l'on peut distinguer cinq grands paysages, cinq territoires à enjeux :

Les plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession

Le littoral balnéaire, du Cap la Houssaye à Saint-Leu

Les pentes intermédiaires de la planèze

Les hauts de l'ouest

Le cirque de Mafate



Vue d'Ici - Folléa-gautier

## 2.1. Les plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession

---

Ce sont les seules vraies plaines du TCO ; elles offrent moins de contraintes topographiques que partout ailleurs pour le développement ; elles accueillent déjà les centres villes du Port, de la Possession et de Saint-Paul. Elles sont favorables au développement économique, grâce à la présence du seul port en eau profonde de l'île. L'avenir du secteur devrait être plus urbain encore avec le projet « cœur d'agglomération » : urbanisation des 450 hectares de Cambaie libérés par le démontage de l'antenne Oméga, confortement du Port, densification de Saint-Paul centre, recomposition de la centralité de la Possession, ...

## 2.2. Le littoral balnéaire, du Cap la Houssaye à Saint-Leu

---

Il constitue le principal littoral balnéaire de la Réunion. En terme de loisirs pour les Réunionnais et de tourisme plus globalement, il cristallise ainsi des enjeux forts et bien particuliers : la protection du lagon et des milieux récifaux en premier lieu, mais aussi la qualité des stations balnéaires, l'accessibilité du bord de mer, la requalification de la RN 1 et le développement d'autres modes de desserte ou de parcours du littoral, la préservation d'espaces d'évasion et de respiration, ...

## 2.3. Les pentes intermédiaires de la planèze

---

Entre 150 et 900 m d'altitude environ, les pentes intermédiaires font l'objet d'enjeux spécifiques et délicats : territoire moins chaud et sec que celui du bord de mer, ouvrant des vues lointaines sur le littoral, il est favorable à un développement urbain agréable. Il a reçu une urbanisation diffuse, peu structurée, à la faveur des linéaires de routes ; une urbanisation qui s'est accentuée au cours des dernières années, avec la maîtrise du développement urbain du littoral, la rareté de l'offre et le coût du logement, qui ont de

facto reporté la pression plus à l'amont. Souffrant aujourd'hui de la forte contrainte des pentes, de l'amplitude altitudinale et surtout des ravines pour les déplacements, le territoire des pentes intermédiaires va bénéficier prochainement de la Route des Tamarins et de ses échangeurs, accentuant encore son attractivité urbaine et économique. Cette pression s'opère sur des terres favorables aux cultures -notamment à la canne- progressivement irriguées par l'énorme chantier du basculement des eaux, et protégées par un FIG.

## 2.4. Les hauts de l'ouest

---

Ce sont les pentes hautes de la planèze, qui se déroulent régulièrement au-dessus de la route Hubert Delisle, à partir de 900 m d'altitude, et jusqu'aux rebords des remparts qui basculent sur les cirques de Mafate et de Cilaos à l'amont (à partir de 1 600 m, et jusqu'à 2900 m au Grand Bénare). Les enjeux sont de toute autre nature que sur les pentes intermédiaires à l'aval : un climat plus frais et soumis à davantage de nébulosité, pas de pression d'urbanisation, pas ou peu de cultures depuis la chute récente de la culture du géranium

rosat. Mais d'autres questions se posent : manque de terres pour le développement de l'élevage et concurrence avec la forêt, gestion économique des forêts privées, protection des poches de forêt de bois de couleurs originelle, lutte contre l'envahissement de pestes végétales, accueil du public, développement touristique au-delà du site majeur que constitue le Maïdo, confortement des réseaux des circulations douces, ... , le tout dans un cadre juridique évolutif avec la création prochaine du Parc National des Hauts.

## 2.5. Le cirque de Mafate

---

A l'origine conquis par des esclaves marrons, qui ont profité du refuge naturel qu'il offre du fait des difficultés d'accès et de parcours, le cirque de Mafate est aujourd'hui un site touristique majeur de la Réunion : la « mecque de la rando » . Sur les îlets, les gîtes se sont multipliés, et la population de Mafate, attirée par la manne touristique, croît à nouveau. Mais ce développement s'inscrit dans un cadre naturel très contraint : risques géologiques très forts, difficultés d'accès, de desserte, d'approvisionnement, coûts des services collectifs, ...

*C'est à l'intérieur de ces cinq grands ensembles paysagers, homogènes en terme d'enjeux d'aménagement du territoire, que sont détaillées les unités de paysage plus précises dans les pages qui suivent.*



### 3. Les paysages des plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession

---

#### 3.1. Des plaines, uniques sur le TCO

---

Le nord du territoire de TCO dessine des paysages très différents de ceux de la planète plus au sud : deux baies se dessinent de part et d'autre de la Pointe des Galets : la baie de la Possession au nord, la baie de Saint-Paul au sud. L'ensemble forme une série de plaines, très horizontales, s'avancant en mer en avant des pentes à l'arrière-plan, entre les falaises littorales du nord de la Possession et celles du Cap la Houssaye au sud de Saint-Paul centre. Le système de plaines s'allonge ainsi sur

une quinzaine de kilomètres, pour une épaisseur maximale de 6 kilomètres au droit de la Pointe des Galets. Cette absence de reliefs contraignants à grande échelle est unique et très particulière sur le TCO, par ailleurs constitué de pentes à l'inverse marquées et omniprésentes. Du fait de ses fortes potentialités de développement, il est appelé « Cœur d'agglomération » au Contrat d'agglomération.

### 3.2. Les plaines : une hétérogénéité née d'une origine géologique multiple

---

Ce sont ses origines géologiques complexes qui font l'originalité du secteur et la diversité, voire l'hétérogénéité, de ses paysages. La baie est constituée en effet d'une triple plaine :

---

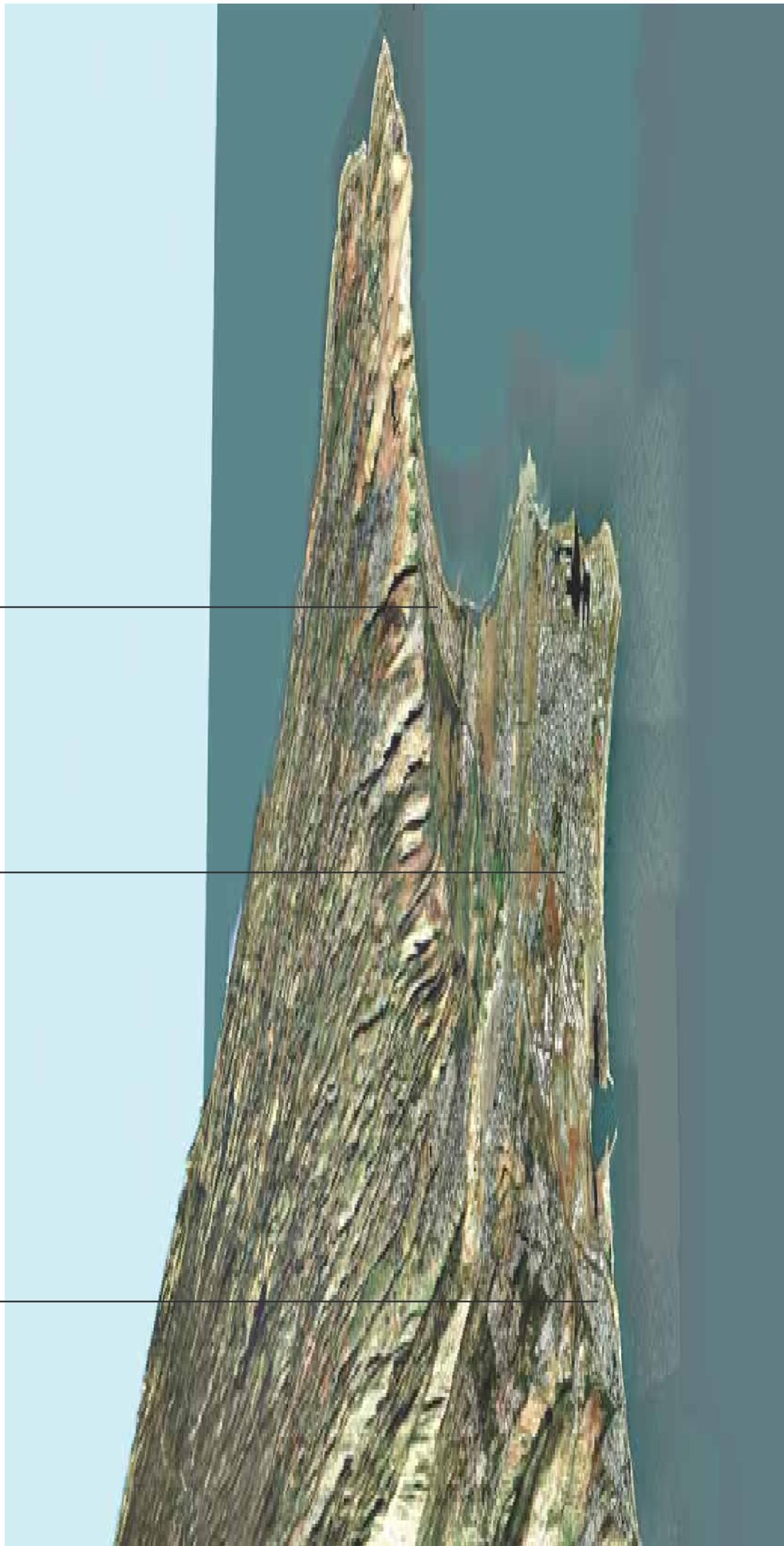
- **La plaine des Galets - plaine Chabrier** s'épanche généreusement autour de la Rivière des Galets, exutoire du cirque de Mafate ; elle est caillouteuse, très drainante et très sèche, l'aspect subdésertique étant lié également à la sécheresse du climat, le plus sec de l'île avec 200 mm d'eau par an (contre 4 000 mm à Saint-Benoît).
  - o Sur la plaine des Galets formée au nord s'étendent :
    - la ville du Port, construite à partir du port de la Pointe des Galets sur un cône d'alluvions composé de galets mélangés à des sables argileux très friables et incultes ; au fil du temps, le paysage urbain se substitue au paysage naturel sec et aride, et la ville a vocation à s'ouvrir vers le port Ouest ;
    - le port Est, entouré de zones d'activités (ZI n°2 et 3, ZAC Belvédère, zone future d'urbanisation + le cimetière)
    - et le centre-ville de la Possession, au contact entre la plaine et les falaises maritimes qui se déroulent plus au nord.
  - o Au centre de la plaine, l'énorme lit de la Rivière des Galets pourrait presque former un paysage en soi : un paysage sec de galets plus que de rivière, l'eau ne dessinant qu'un mince et discret filet hors des périodes cycloniques. Large de 350 à 750 mètres, la Rivière des Galets forme en fait le cœur du secteur ;
  - o Au sud s'étendent les terres de Cambaie et de la plaine Chabrier : longtemps gelées par les servitudes d'inconstructibilité autour de l'antenne Omega, elles ont pâti d'un développement urbain anarchique d'activités autour des terrains protégés, et font aujourd'hui l'objet d'un ambitieux projet urbain au stade programmation.

Vue zoomée sur plaine des galets

Saint-Paul

Le Port

La Possession



- 
- **La plaine de Saint-Paul** est en fait une lagune : les courants marins ont formé une flèche de sable (un lido) sur laquelle s'est allongée la ville historique de Saint-Paul. Cette flèche a bloqué les eaux de ruissellement issues des ravines à l'amont (dont la ravine de Bernica, au droit du centre-ville de Saint-Paul) : ces eaux, piégées entre un court rempart côté terre et la flèche sableuse côté mer, ont formé une zone humide, l'étang de

Saint-Paul, très originale et même unique dans le contexte réunionnais. Les eaux ne s'échappent qu'au nord de la flèche sableuse, par un point de passage étroit ou « grau ». Dans un contraste radical avec la plaine des Galets, la lagune de Saint-Paul offre ainsi des paysages de zone humide fraîche, partiellement mise en valeur par les cultures et les vergers, notamment sur ses rives (chemin du Tour des Roches).

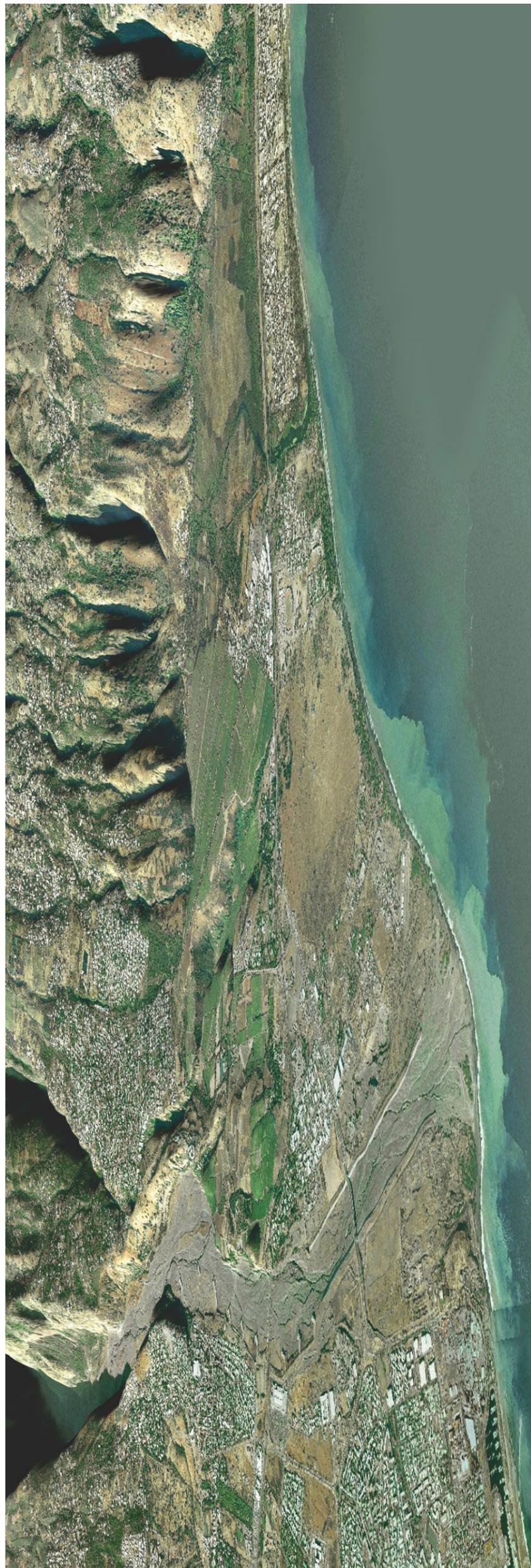
- 
- **Le cône de déjection de Savannah**, aux terres riches développées en pente douce au-dessus de la plaine Chabrier, et mises en valeur par l'agriculture, forme une autre plaine en pente douce. Sillonné par trois

ravines (dont la ravine la Plaine) et dominé par le petit Piton Défaud, l'ensemble forme un étonnant paysage agricole, longé par la RN 1, mais qui reste relativement méconnu.

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée de la lagune de St-Paul



Vue zoomée de Savannah

### 3.3. Les pentes : en voie d'urbanisation massive

---

A la fois proches de Saint-Denis, de la côte balnéaire et du bassin d'emploi du Port, les pentes qui dominent la baie de Saint-Paul constituent un territoire attractif largement en voie d'urbanisation depuis plusieurs décennies. Cette présence dense de l'urbanisation, bien visible depuis les plaines, qui offrent le recul pour les percevoir, constitue une caractéristique très particulière au

grand paysage du secteur. Bien perceptibles et appelées à être encore davantage bâties à l'avenir, vitrines potentiellement valorisantes du cœur d'agglomération résidentiel du TCO, ces pentes méritent de faire l'objet d'une grande qualité d'inscription dans le paysage.

Elles sont développées dans le chapitre des « pentes intermédiaires » ci-dessous.

### 3.4. Bilan : les paysages des plaines de Saint-Paul, le Port et la Possession

---

La plaine des Galets

La lagune de Saint-Paul

Les terres de Savannah

## 4. Le littoral balnéaire, du Cap la Houssaye à Saint-Leu

---

### 4.1. Une morphologie plus riche dans ses variations que sur le restant des pentes de la planèze

---

Alors que les pentes intermédiaires et hautes offrent un profil globalement assez régulier, les pentes aval, au contact du littoral, offrent une morphologie plus diversifiée ; la rareté de ces événements les rend d'autant plus intéressants en terme de paysage. Ils forment des « sites » :

- les bossellements doux et souples du Cap la Houssaye, dont l'aspect presque « dunaire » est renforcé par la spectaculaire teinte orangée de l'Hétéropogon en hiver, cette graminée favorisée par le feu ;
- les falaises du Cap la Houssaye et de la Pointe des Aigrettes, au pied desquelles se faufile la RN 1,
- la baie de Saint-Gilles, avec une station balnéaire cadrée dans un « cirque » de pentes bien perceptibles ;
- la plaine littorale de l'Hermitage-les-Bains bordée à l'amont par un coteau,
- la longue « corniche » qui s'allonge en contrebas de la Saline et de Trois-Bassins, qui ouvre des vues larges sur le littoral et le lagon ; les grandes pentes raides qu'elle forme s'adoucissent légèrement à l'aval, au contact du littoral entre la Saline et Saint-Leu,
- la baie de Saint-Leu, légèrement incurvée entre la Pointe des Châteaux et la Pointe au Sel, avec des pentes raides à l'amont et une petite plaine littorale pour Saint-Leu,
- les pentes douces pour Piton Saint-Leu.

Autre type d'accident morphologique particulièrement rare : les replats ! Ils sont quasiment inexistant sur la grande planèze de l'ouest : pas de répit, on est toujours et en permanence sur une pente. Seule les étroites plaines littorales de l'Hermitage/la Saline-les-Bains et de Saint-Leu offrent une accalmie dans ce monde de pentes généralisées.

## 4.2. Un trait de côte contrasté

Le bord de mer lui-même offre des ambiances très contrastées :

- franges rocheuses et sauvages de basalte sombre et rugueux, sur lesquelles s'écrase la houle du grand large : littoral de Trois-Bassins à Pointe des Châteaux, Pointe au Sel et côte des Souffleurs à Piton-Saint-Leu ;
- longue frange sableuse blanche et douce, alanguie au bord du lagon à l'Hermitage-les-Bains, la Saline-les-Bains et à Saint-Leu ;
- petites plages de lagon naissant sur le littoral du Cap la Houssaye et sur celui de Trois-Bassins
- plages de sable blanc et vagues à Boucan Canot et Saint-Gilles-les-Bains ;
- petites plages de sables noirs en limite sud du TCO.

## 4.3. Des stations balnéaires bien distinctes

Aux dispositions naturelles contrastées correspond un aménagement du littoral varié, qui offre des stations balnéaires distinctes les unes des autres :

- distinctes par leurs ambiances et leur morphologie urbaine : Boucan Canot, Grand Fond, Saint-Gilles-les-Bains, l'Hermitage, la Saline, Saint-Leu
- distinctes par les espaces non bâtis (coupures d'urbanisation) qui les séparent les unes des autres, notamment trois principaux : Cap la Houssaye, littoral Grande Ravine/Pointe des Châteaux, littoral de Stella/Piton-Saint-Leu.

## 4.4. Bilan : les six paysages du littoral balnéaire

Au final, six paysages littoraux principaux se distinguent au pied de la planèze, entre le Cap la Houssaye et la limite sud du TCO :

- Le Cap la Houssaye
- La Pointe des Aigrettes de Boucan Canot à Saint-Gilles
- La plaine littorale de l'Hermitage / la Saline-les-Bains
- Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux (« la côte à kékés » ?)
- Le littoral urbain de la baie de Saint-Leu
- La côte des Souffleurs de Stella / Piton-Saint-Leu

Vue générale de la côte balnéaire

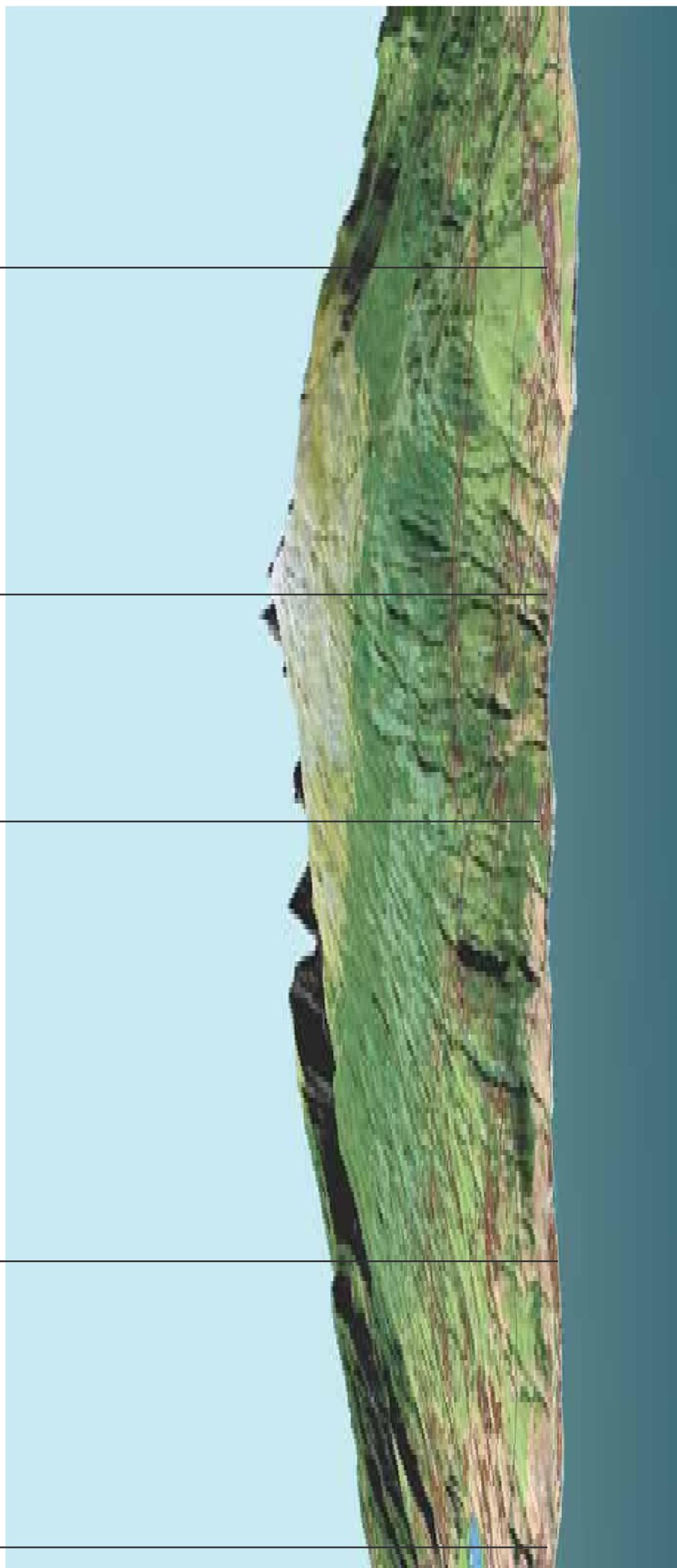
Piton Saint-Leu

Saint-Leu

Pointe des Châteaux

La Saline-les-Bains

Saint-Gilles-les-Bains



## Le Cap la Houssaye

---

Il forme la transition entre la baie de Saint-Paul et les stations balnéaires proprement dites. Depuis le littoral du Port et de la baie de Saint-Paul, on le perçoit largement, fermant l'horizon en une longue bande de terre, orangée en saison sèche, qui s'avance en mer.

En limite nord du Cap, Saint-Paul centre forme de fait la ville-porte du littoral balnéaire.

Le Cap la Houssaye constitue un paysage unique dans l'Ouest mais aussi dans l'île. Plusieurs caractéristiques concourent à son originalité :

- une avancée en balcon sur la mer et sur la baie, peu fréquente dans l'île aux formes globalement rondes et régulières
- des reliefs souples en forme de « dunes », inhabituels à la Réunion
- un paysage sec de savane, presque unique dans le contexte d'irrigation massive opérée par le transfert des eaux

- l'hétéropogon : une graminée spectaculaire qui couvre les étendues du Cap, adaptée au feu

Le littoral du Cap, sauvage, non bâti, présente un trait de côte très varié, alternant plages de sable noir, plages de sable blanc, rochers de basalte. Le site est particulièrement fréquenté par les plongeurs et pêcheurs (rochers du Cap la Houssaye), les autres usages du littoral étant à l'heure actuelle gelés par les nuisances de la route RN 1, qui passe sur le trait de côte. « L'arrière-pays », celui de la savane, est resté jusqu'à une période récente assez méconnu et peu parcouru. L'augmentation de la population à l'amont (Plateau Caillou/Fleurimont/Saint-Gilles-les-Hauts) en fait toutefois un espace de plus en plus attractif.

## La Pointe des Aigrettes, de Boucan Canot à Saint-Gilles :

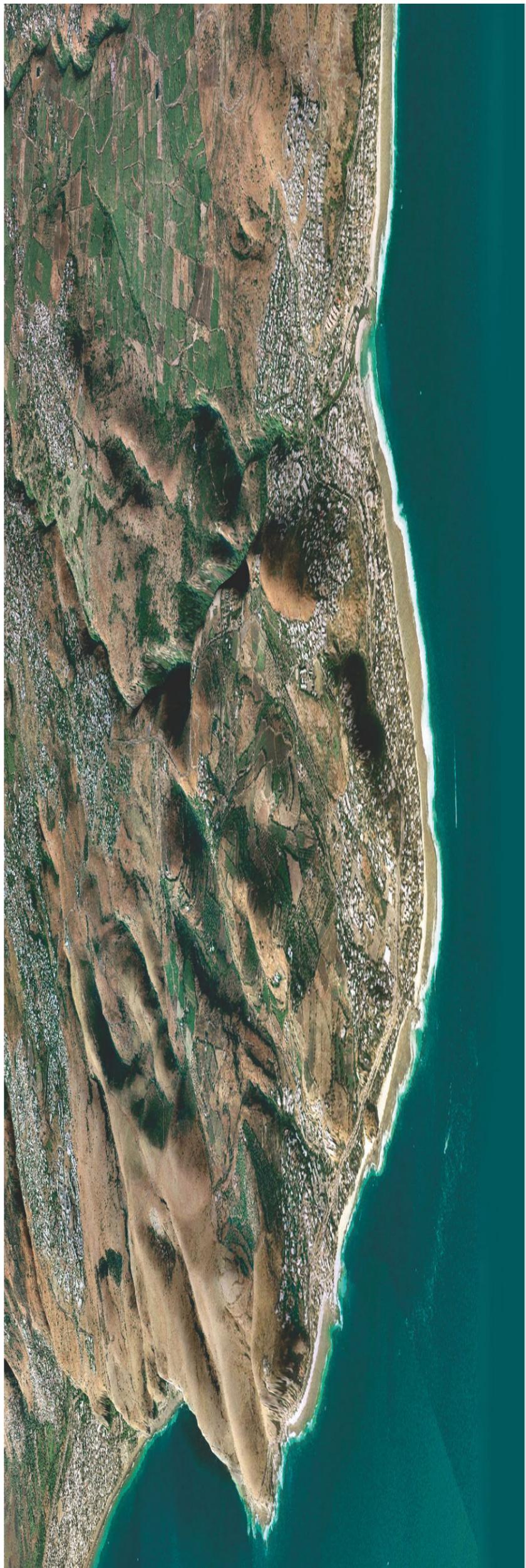
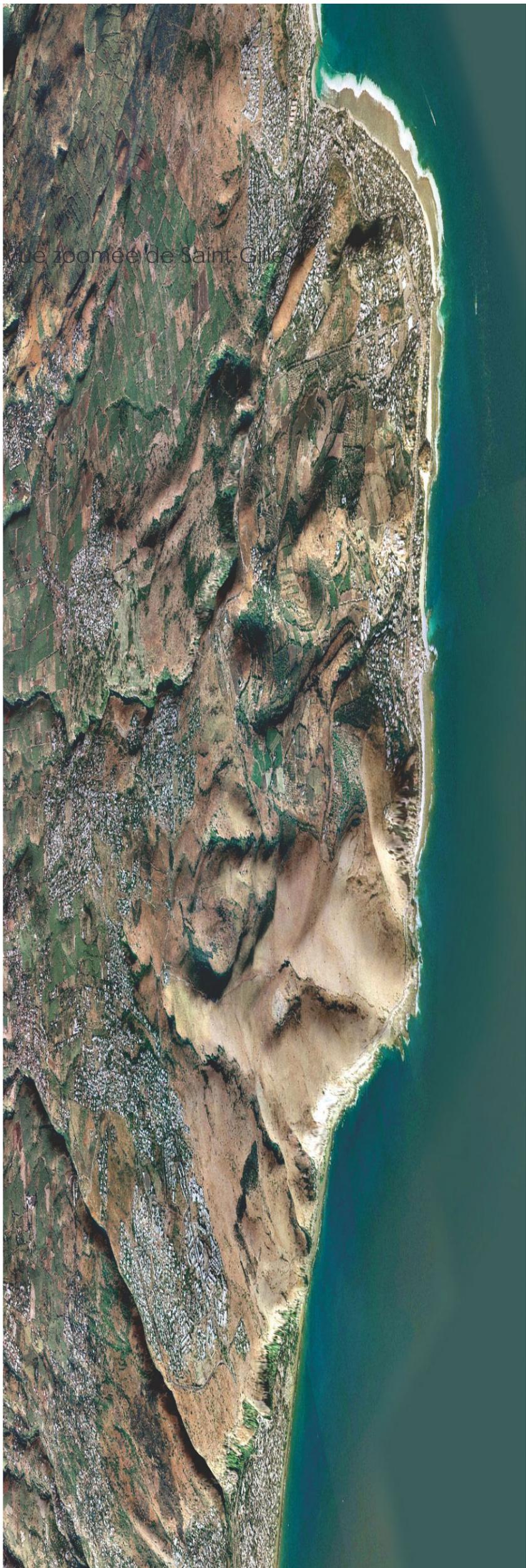
---

Elle finit en falaise ou en pente raide sur la mer. Seules les ravines adoucissent ponctuellement les pentes. A leur débouché se sont implantées les stations balnéaires : Boucan Canot, Grand Fond et Saint-Gilles-les Bains, chacune portant le

nom de sa ravine. L'intérieur des terres offre des paysages cultivés sous irrigation, dans un relief original de « vallons » et de « collines » (pitons) ; ils restent relativement méconnus, partiellement perceptibles depuis la RD 10 entre Grand Fond et l'Eperon.

Vue d'Ici - Folléa-gautier

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée sur le Cap la Houssaye

Vue zoomée sur Saint-Gilles-les-Bains

### La plaine littorale de l'Hermitage / la-Saline-les-Bains :

---

C'est une ancienne lagune étirée en longueur. Protégée par la barrière de corail et bénéficiant du plan d'eau du lagon, l'urbanisation a conquis de façon continue la flèche sableuse du littoral, formant l'Hermitage-les-Bains et la Saline-les-Bains. Seules des portions d'arrière-plage, plantées au XIXe siècle de filaos pour fixer les sables, sont ponctuellement exemptes d'urbanisation et

forment des « fenêtres » d'accès à la plage et au lagon. En retrait, les eaux de ruissellement des ravines de l'Hermitage et de la Saline, ralenties, ont formé une étroite bande humide, inondable, où s'implantent quelques équipements : station d'épuration, Jardin d'Eden, ... L'ensemble est cadré par des pentes raides et courtes dont a principalement profité la Saline pour s'épaissir.

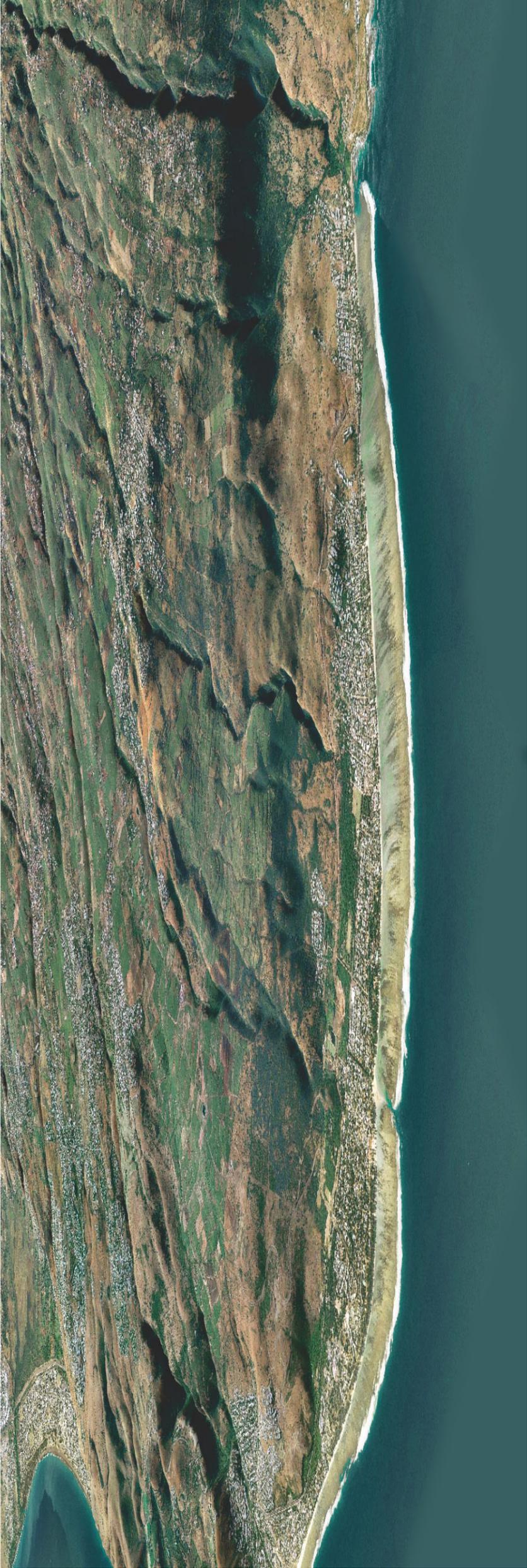
### Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux :

---

Il n'offre que des bribes de barrière de corail et de lagon, sans dérouler de plage sableuse continue. La côte rocheuse domine, parfois formée en petites falaises (Rocher des Colimaçons). Les pentes amont sont trop raides pour être cultivées, et ont été colonisées en partie par la masse dense, piquante et impénétrable des kékés ou z'épinards. L'absence de plages facilement baignables a

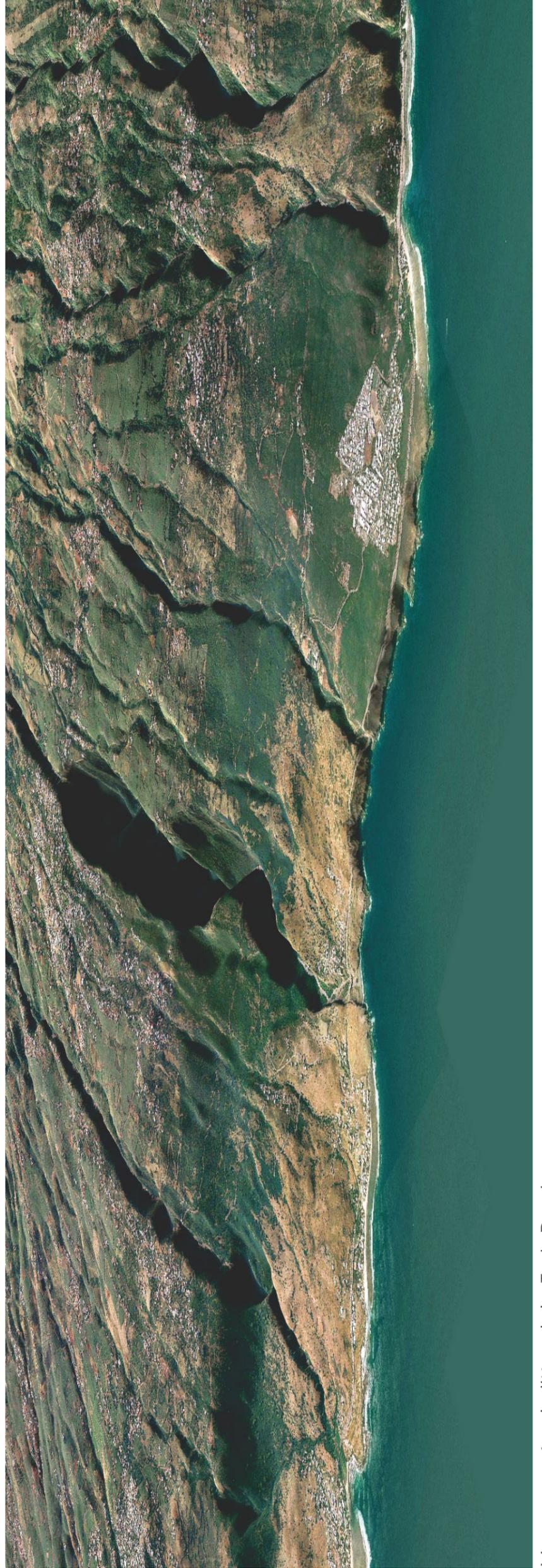
ralenti la pression du développement par rapport aux autres secteurs de la côte : l'urbanisation s'est ainsi développée soit de façon diffuse sur la commune de Trois-Bassins (Souris Chaude, Souris Blanche et Grande Ravine), soit par une grosse opération de lotissement sur la commune de Saint-Leu (Pointe des Châteaux).

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée de la Saline-les-Bains

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée du littoral de Trois Bassins

### Le littoral urbain de la baie de Saint-Leu :

---

Il accueille la ville de Saint-Leu ; celle-ci profite d'un modeste replat en pied de pente raide pour se développer, favorisée par la protection offerte par la barrière de corail, qui forme un lagon. L'urbanisation, mêlée à une forte présence

végétale, se développe ainsi sur 3 kilomètres entre la Ravine de la Chaloupe et la Ravine du Cap, et grimpe sur les pentes raides qui dominent le centre-ville.

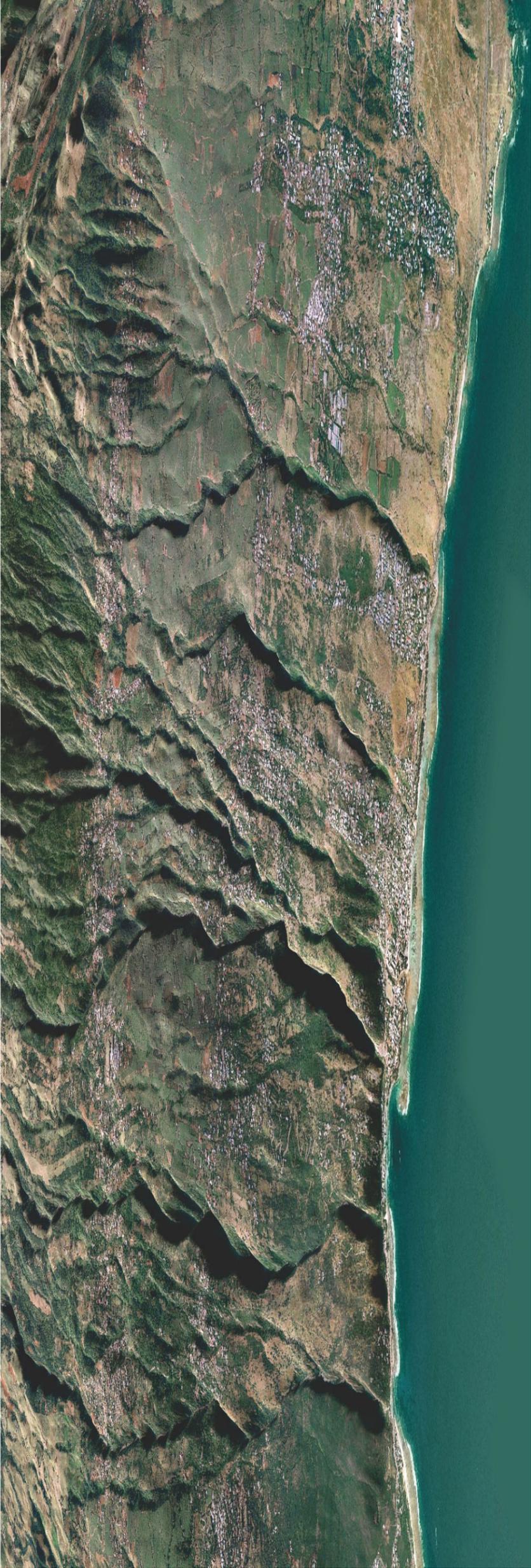
### La côte de Piton Saint-Leu :

---

Elle s'allonge sur 9 kilomètres de la Ravine du Cap à la Ravine des Avirons. Elle présente le visage d'une « côte sauvage » unique sur la façade ouest de l'île, généreusement ouverte de fait de l'absence d'urbanisation et de forêts, couverte de savane et de canne, dont la culture s'étend avec l'irrigation des terres. Des vues larges s'ouvrent ainsi de toutes parts, aussi bien vers l'océan que vers les pentes urbanisées et cultivées en arrière-plan. Les pentes plutôt douces s'achèvent en petites falaises basaltiques sombres, battues

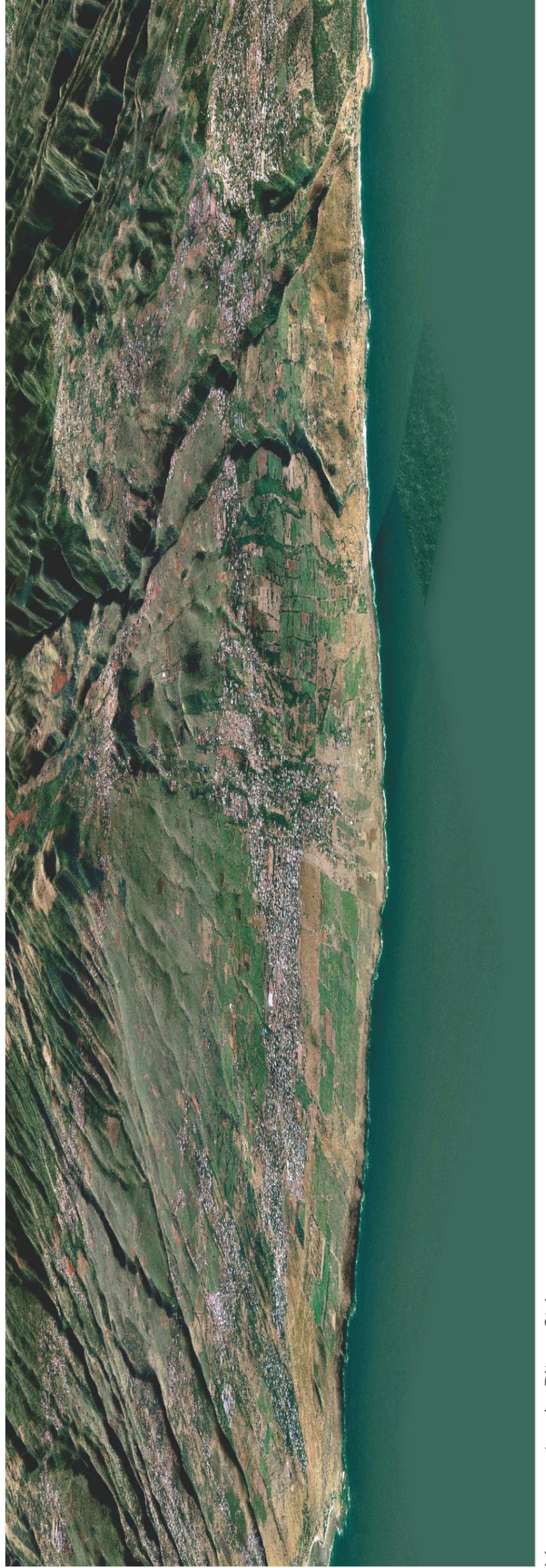
par les flots au point de cracher des l'eau de mer par des « souffleurs » qui font une part de l'attraction touristique de cette côte. Quelques plages de sable interrompent le linéaire rocheux, notamment en limite sud du TCO (Bois de Nèfles Piton/Bois Blanc). Le site le plus connu de la côte est la Pointe au Sel, qui accueille des salines remises en état depuis quelques années. En retrait de 1 000 m du trait de côte, le Musée de Stella et l'urbanisation du Piton Saint-Leu regardent ce vaste paysage de côte préservé.

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée de St-Leu

Vue d'Ici - Folléa-gautier



Vue zoomée de Piton St-Leu

## 5. Les pentes intermédiaires de la planèze

---

### 5.1. Un monde de longues pentes fortes et régulières

---

Au-dessus du littoral, à 150 m d'altitude environ, les pentes montent régulièrement ; jusqu'à 900 m d'altitude, elles sont investies à la fois par l'urbanisation et par l'agriculture. Les pentes sont fortes (18 % en moyenne entre la mer - débouché de la Grande Ravine - et le Grand Bénare !) : trop fortes pour être gravies en droite ligne par les routes : celles-ci sont contraintes de zigzaguer, d'autant que la multitude des ravines les empêche d'effectuer de longues diagonales : au final, les pentes de l'ouest ne sont pas seulement longues en soi, elles forment également un monde long à parcourir. Comme

pour un pays de « montagne », les distances à parcourir s'appréhendent davantage en temps de parcours qu'en kilomètres.

Hormis les ravines, qui s'incisent en creux, les « accidents morphologiques » saillants sont rares et peu spectaculaires : on note principalement les pitons qui marquent la limite du territoire de TCO à proximité du Plate : Pitons Calvaire, la Boue, Mare à Boue, et La Découverte. Quelques légères éminences se distinguent en plus, colonisées par l'urbanisation et formant des sites bâtis : la Saline, les Colimaçons.

### 5.2. Les ravines : un laniérage des pentes, discret dans le paysage mais dense et contraignant pour les déplacements.

---

Ce sont les ravines qui constituent les événements morphologiques les plus déterminants des pentes intermédiaires : elles sont plus creusées que dans les Hauts, donc plus difficiles à franchir ; elles sont continues, sans l'interruption de l'embouchure et des petites plaines que l'on trouve sur le littoral, donc là encore plus contraignantes pour les parcours. Certaines sont si larges qu'elles forment des paysages en soi : ravine de la Grande Chaloupe, ravine des Lataniers et ravine à Marquet, rivière des Galets au nord, Grande ravine, ravines Trois-Bassins, Colimaçons, Chaloupe, Fontaine et ravine des Avirons.

La plupart, malgré leurs dimensions rarement anodines, restent malgré tout paradoxalement discrètes dans le paysage tel qu'on le voit : elles se développent en creux et se perçoivent de ce fait relativement peu.

C'est au volant qu'elles prennent davantage de présence : elles constituent en effet de fortes contraintes pour les routes : les routes à flanc de pentes sont obligées d'infléchir leurs parcours à chaque passage de ravine ; les routes de montée/descente sont contraintes de zigzaguer entre deux ravines, multipliant les virages en lacets.

Dans l'histoire de l'aménagement de la planèze, celle qui a le plus influé sur l'organisation du territoire du planèze est la Grande Ravine. Longtemps infranchissable à son embouchure, elle a obligé les voyageurs à quitter le littoral pour la contourner par le haut jusqu'à 777 m d'altitude, au point du pont de franchissement utilisé aujourd'hui par la route Hubert Delisle. Cette « Montée Panon », aujourd'hui RD 9, a laissé de cuisants souvenirs...

Le principal bourg des pentes hautes de l'Ouest, Trois-Bassins, est né de cette contrainte : halte bienvenue au sommet de cette fameuse « Montée Panon ».

Les ravines ont également contribué à l'organisation sociale de l'espace des pentes intermédiaires de l'ouest : à leurs abords immédiats, les terres, moins riches, davantage contraintes par les pentes, ont été prioritairement occupées par les populations les plus modestes, tandis que les populations plus riches, propriétaires des terres, s'implantaient au

cœur de l'espace agricole le plus favorable. Cette « marginalisation » au sens propre comme au sens figuré pèse encore aujourd'hui, d'autant que l'identification des zones à risques, systématiquement associées aux ravines, a de fait contribué un peu plus à la marginalisation des plus modestes. La répartition éclatée de l'urbanisation dans l'espace, regroupée sous le terme de « mitage », y trouve également une part de son explication.

### 5.3. L'étagement et les paysages des pentes intermédiaires

---

Entre le littoral sec, chaud et ensoleillé, et les hauts à l'inverse frais et davantage brumeux, les pentes intermédiaires ont historiquement développé une logique d'étagement dans la répartition de l'occupation humaine :

- une ligne d'urbanisation dite « des mi-pentes », qui correspond souvent à une urbanisation ancienne ; une urbanisation agréable, car proche encore du littoral, de ses agréments et de ses commodités de desserte, et échappant aux parties les plus chaudes du bord de mer ;
- une ligne d'urbanisation correspondant à la route Hubert Delisle, créée au XIXe siècle pour favoriser le développement des pentes hautes, et qui a de fait accueilli à ses abords un développement aujourd'hui quasi continu de cases ;

- entre ces deux lignes, un développement agricole, qui a varié au cours de l'histoire, mais qui, depuis le XIXe siècle, est dominé par la canne ; un développement agricole qui s'accroît encore depuis quelques années avec le gros chantier du basculement des eaux, qui irrigue des terres jusque là dévolues au pâturage de cabris ou de bœufs mokas, voire laissées en friches.

Cet ordre étagé a été largement fragilisé et brouillé au cours des dernières décennies, avec le développement de l'urbanisation entre les deux lignes « originelles », sur les pentes, dans une imbrication parfois étroite avec les espaces agricoles : c'est le « mitage » des pentes intermédiaires, réalisé à la faveur des routes et voies de dessertes agricoles qui sillonnent les pentes en zigzaguant.

## 5.4. L'alternance et les paysages des pentes intermédiaires

---

L'étagement seul ne parvient pas à rendre compte de la diversité des paysages des pentes intermédiaires. Un autre facteur intervient : l'alternance.

L'alternance est une caractéristique paysagère moins connue que l'étagement mais non moins précieuse pour la diversité des paysages perçus. Il s'agit d'une diversité non plus dans le sens haut/bas comme l'étagement, mais dans le sens « horizontal » parallèle aux courbes de niveaux. C'est grâce à l'alternance que, dans le même étage d'altitude, on va pouvoir découvrir une succession de paysages bâtis, naturels ou cultivés.

L'alternance est largement le fait des hommes, beaucoup moins celui de la nature. Aux étages les plus élevés des hauts, où la présence humaine est moins forte, on ne trouve pas naturellement d'alternance de paysages nette : pâturages, forêts, branles, forment des bandes étagées homogènes. L'alternance des paysages s'observe en revanche précisément dans les pentes intermédiaires (et littorales), où le développement est plus fort.

## 5.5. Bilan : les neuf unités de paysages des pentes intermédiaires

---

On distingue en bilan neuf paysages principaux de pentes intermédiaires :

- Les pentes de Ravine à Malheur
- Les pentes naturelles de la Possession, le cirque de Dos d'Ane et les grandes ravines
- Les pentes urbanisées de la Possession / la Plaine
- Les pentes de Bellemène / le Guillaume
- Les pentes de Plateau Caillou / Saint-Gilles-les-Hauts
- Les pentes de l'Hermitage / la Saline
- Les pentes de Trois Bassins / Les Colimaçons
- Les pentes de Saint-Leu
- Les pentes de Piton Saint-Leu

## Les pentes de Ravine à Malheur

Perchées au-dessus de la falaise de la route du Littoral, elles sont déconnectées du littoral ; raides, elles cristallisent à l'heure actuelle le bâti essentiellement autour des virages de la RD 41

La Grande Chaloupe

Ravine à Malheur

La Possession



## Les pentes naturelles de la Possession, le cirque de Dos d'Ane et les grandes ravines

Elles sont profondément entaillées par des grandes ravines : Ravine à Marquet, Ravine la Mare, Ravine des Lataniers, Ravine de la Grande Chaloupe. On peut y ajouter, tout à l'amont de la Ravine à Marquet, le petit cirque de Dos

d'Ane, incisé en rond dans les pentes hautes : fantaisie morphologique, qui a donné place à un développement urbain et agricole grâce à l'adoucissement des pentes.

Ravine des Lataniers

Ravine à Marquet



Vue d'Ici - Folléa-gautier

## Les pentes de la Possession / la Plaine

Elles se développent de part et d'autre de la large entaille de la rivière des Galets : elles sont plus densément construites que les autres, valorisées

La Possession

par la présence encore importante du végétal, dans les jardins ou en taches vertes de coupures d'urbanisation

La Plaine



## Les pentes de Bellemène / le Guillaume

Au-dessus de l'étang de Saint-Paul, elles ouvrent des vues en balcon particulièrement spectaculaires sur la baie dans son ensemble

Bois de Nêfles

Bellemène



Vue d'Ici - Folléa-gautier

## Les pentes de Plateau Caillou / Saint-Gilles-les-Hauts

Au-dessus du Cap la Houssaye, elles sont largement urbanisées du fait de leur bon emplacement, à l'articulation entre le secteur d'emploi du Port/Saint-Denis et celui des plages

et du littoral balnéaire. L'enjeu majeur consiste à s'achever élégamment sur le Cap la Houssaye, dans une transition réussie avec les espaces de nature du Cap que souhaite protéger l'Etat.

Plateau Caillou

Fleurimont

Saint-Gilles-les-Hauts



## Les pentes de l'Hermitage / la Saline

Ce sont les pentes intermédiaires les moins raides de la planèze. Elles offrent de beaux et généreux paysages cultivés de qualité, d'autant que l'antenne 4 du transfert des eaux est opérationnelle et a permis la mise en culture des pentes à l'aval de la Saline. L'urbanisation

des mi-pentes est marquée par le bourg de la Saline / l'Hermitage, autour duquel existent encore des coupures d'urbanisation : avec Villèle au nord, avec le Barrage et Trois-Bassins au sud, avec l'urbanisation de la route Hubert Delisle à l'amont.

Villèle

L'Hermitage

La Saline-les-Hauts



## Les pentes de Trois Bassins / Les Colimaçons

Plus raides que les précédentes, elles sont urbanisées sur une large amplitude autour de Trois-Bassins, de 450 m à 900 m d'altitude. Elles sont marquées par la profonde échancrure qu'a

formée la Grande Ravine, petite sur une carte mais vertigineuse dans le paysage en déroulant des remparts de 400 m de hauteur.

Trois-Bassins

La Grande Ravine

Les Colimaçons



## Les pentes de Saint-Leu

Très raides, et densément sillonnées de ravines qui les découpent en étroites lanières, les pentes qui dominent la baie de Saint-Leu ne sont guère

favorables à l'agriculture. Elles accueillent une urbanisation égrenée le long des innombrables lacets des routes qui les gravissent.

Saint-Leu      Etang Saint-Leu



Vue d'ici - Folléa-gautier

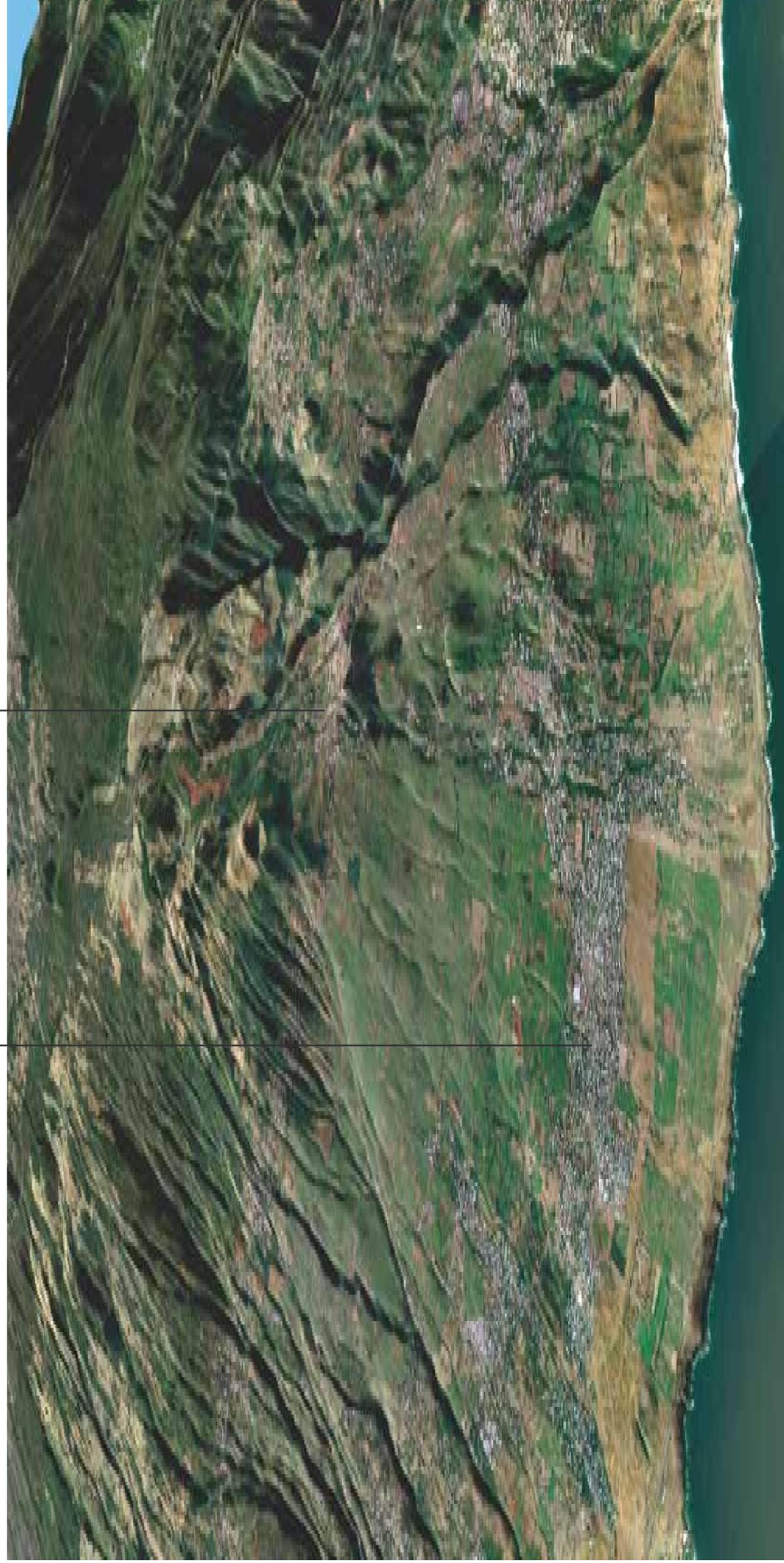
## Les pentes de Piton Saint-Leu

Entre la route Hubert Delisle et l'urbanisation de Piton-Saint-Leu/Grand Fond, elles offrent les plus vastes paysages agricoles préservés des pentes

ouest, déroulant de magnifiques étendues de canne piquées de sombres dracaenas, anciens repères de limites parcellaires.

Piton Saint-Leu

Le Plate



## 6. Les paysages des hauts de l'ouest

### 6.1. Un paysage étagé

Les paysages des hauts se développent au-dessus de l'urbanisation, à partir de 900 m d'altitude environ. C'est à partir de cette altitude en effet que les nuages s'accrochent aux pentes, nimbant fréquemment les hauts une partie de la

journée. De haut en bas, la variation d'altitude fait se succéder trois paysages distincts : c'est l'étagement, particulièrement lisible pour ces hauts :

### 6.2. Bilan : les trois unités de paysage des hauts de l'ouest

#### L'étagement des pâturages :

Il s'agit d'un paysage récent, nouveau à la Réunion, issu du développement de l'élevage en remplacement des anciennes cultures de géraniums (géranium rosat, ou « bourbon », utilisé pour la parfumerie) disparues du fait de la concurrence mondiale (Chine, Egypte, ...). Les

pâturages se mêlent en lanières à la forêt plus ou moins dégradée, marquée par les mimosas qui ont été favorisés comme bois de feu pour la cuite du géranium. L'ensemble constitue un paysage sylvopastoral étonnant, aux ambiances presque « suisses » par endroits.

#### L'étagement de la forêt :

L'étagement de la forêt s'étend grossièrement entre 1 200 et 1 800 m d'altitude, avec de nombreuses lanières boisées qui dépassent ces limites. Les bois de couleurs composent des reliques localement importantes, à la faveur de la protection offerte par les ravines. Ailleurs, la forêt des hauts de l'Ouest a pour partie été mise en valeur par le

Tamarin des hauts (*Acacia heterophylla*) offrant de beaux ombrages clairs et enherbés, appréciés pour le pique-nique. La forêt privée est peu mise en valeur pour la sylviculture, marquée par des restes de boisements d'acacias-mimosas en mauvais état issus de la culture du géranium, ainsi que par des bois de cryptomerias.

#### L'étagement des branles :

Au-dessus de la forêt, vers 1 800 m et jusqu'au rebord des cirques de Mafate et de Cilaos (vers 2 000 – 2 900 m), le paysage des « branles » et des « ambavilles » se développe : Branle vert, (*Philippia montana*), branle blanc (*Stoebe passerinoides*),

ambavilles (*Senecio hubertia*, *Phyllica nitida*). Ces formations basses ouvrent des vues immenses sur les hautes pentes de l'île. Elles ont tendance à être envahies par l'ajonc d'Europe, contre lequel lutte l'ONF.

Vue générale des hauts de l'Ouest



## 7. Les paysages du cirque de Mafate

### 7.1. Les paysages les plus extra-ordinaires de l'île

Le cirque de Mafate présente sans doute les paysages parmi les plus extra-ordinaires de l'île. Inaccessible aux voitures, il se mérite à pied et forme, à ce seul titre, un territoire d'exception. Ses dimensions en plan, 7 kilomètres de largeur pour 15 kilomètres de long, n'ont pas grand sens tant les verticales sont accentuées. Le point de vue du Maïdo, qui permet sans effort de plonger le regard dans ses « entrailles », 1 500 m en contrebas, est le site touristique le plus fréquenté de l'île, avant le volcan. Baigné dans la lumière bleutée du matin, dans un silence inhabituel faute de trafic routier, on y peut observer à loisir l'incroyable enchevêtrement de ses reliefs les plus extrêmes, travaillés par une érosion intense :

- des remparts vertigineux, qui ferment le cirque sur lui-même, interrompus par l'énorme échancrure de la Rivière des Galets à l'aval, exutoire unique du cirque ;
- des crêtes acérées et fines comme des lames de couteau : la crête des Calumets, qui s'allonge entre le Morne de Fourche et le Piton des Calumets ; la crête de la Marianne, la crête d'Aurère, la crête des Orangers ;
- des pics fiers comme des monuments : Piton Cabris, emblématique du cirque de Mafate car perceptible depuis la côte, dans l'axe du couloir de la rivière des Galets ; mais aussi Piton des Calumets, Morne de Fourche, Cimendef, Gros Morne et Piton des Neiges, Piton Tortue, Piton Carré, les Trois Salazes, le Bronchard, ...
- des ravines profondes, qui entaillent par des «V» étroits l'ensemble du cirque ;
- et enfin des replats minuscules et miraculeux, fragiles et comme suspendus dans les airs, accueillant pour certains d'entre eux les îlets habités : Marla, la Nouvelle, Roche Plate, Grand-Place, Ilet à Bourse, Ilet à Malheur, Aurère, Cayenne, Ilet des Lataniers, Ilet des Orangers.

Ce sont bien ces formes extrêmes de reliefs, tenues dans l'écrin des remparts qui cernent le cirque de toutes parts, qui font l'unité des paysages de Mafate. Au point qu'il paraît délicat d'y découper d'autres « unités » de paysage à l'intérieur même. C'est plutôt chaque îlet qui compose une unité de vie, et qui mérite à ce titre d'être l'échelle adéquate pour des actions opérationnelles de mise en valeur paysagère.

Le changement s'opère aux marges aval du site, avec la Rivière des Galets, qui dessine une spectaculaire et longue porte d'entrée/sortie du cirque.

## 7.2. Bilan : les deux unités de paysage de Mafate

Au final le cirque de Mafate est ici découpé en deux unités de paysage :

Le cirque de Mafate

La rivière des Galets, exutoire du cirque.

## 8. Bilan général : la carte des grands ensembles et des unités de paysage du TCO

On distingue au final cinq grands ensembles et vingt-trois unités de paysage sur TCO :

### 1. Les trois unités de paysages des plaines de Saint-Paul-le Port-la Possession :

- 1.1. La plaine des Galets
- 1.2. La lagune de Saint-Paul
- 1.3. Les terres de Savannah

### 2. Les six unités de paysages du littoral balnéaire :

- 2.1. Le Cap la Houssaye
- 2.2. La Pointe des Aigrettes de Boucan Canot à Saint-Gilles
- 2.3. La plaine littorale de l'Hermitage / la Saline-les-Bains
- 2.4. Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux (« la côte à kékés » ?)
- 2.5. Le littoral urbain de la baie de Saint-Leu
- 2.6. La côte des Souffleurs de Stella / Piton-Saint-Leu

### 3. Les neuf unités de paysages des pentes intermédiaires :

- 3.1. Les pentes de Ravine à Malheur
- 3.2. Les pentes naturelles de la Possession, le cirque de Dos d'Ane et les grandes ravines
- 3.3. Les pentes urbanisées de la Possession / la Plaine
- 3.4. Les pentes de Bellemène / le Guillaume
- 3.5. Les pentes de Plateau Caillou / Saint-Gilles-les-Hauts
- 3.6. Les pentes de l'Hermitage / la Saline
- 3.7. Les pentes de Trois Bassins / Les Colimaçons
- 3.8. Les pentes de Saint-Leu
- 3.9. Les pentes de Piton Saint-Leu

### 4. Les trois unités de paysages des hauts de l'ouest :

- 4.1. L'étage des pâturages
- 4.2. L'étage de la forêt
- 4.3. L'étage des branles

### 5. Les deux unités de paysages du cirque de Mafate :

- 5.1. Les « gorges » de la rivière des Galets
- 5.2. Le cirque de Mafate

#### Nota :

Fait symptomatique d'un rapport faible au littoral : les côtes ne font pas (encore) l'objet d'appellations officielles qui les personnalisent par un nom. Pas de « côte sauvage », de « côte d'Opale », de « côte de granite rose », de « côte d'Albâtre », de « côte vendéenne », de « côte basque » comme ailleurs.

- Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux pourrait-il s'appeler la « Côte Z'Épinards » ou « Côte à kékés » ?
- La côte de Piton Saint-Leu pourrait-elle être baptisée « Côte des Souffleurs » ?





## II. Fiches par unités de paysage

### Introduction : fiches et cartographies

Les fiches suivantes n'ont pas forcément la prétention de l'exhaustivité ; elles mériteront par ailleurs d'être actualisées. Mais elles donnent une idée de l'état actuel des paysages et des dynamiques d'évolution qui les concernent, sous forme synthétique.

Elles s'accordent à deux cartographies, dont elles constituent en quelque sorte la légende détaillée

:

- la « Carte diagnostic » des paysages du TCO.
- la « Carte des principaux projets identifiés en 2005 »

- **La « Carte diagnostic »** des paysages du TCO.

Pour chaque unité de paysage, la carte diagnostic identifie trois types d'enjeux, qui correspondent chacun à une couleur :

- les enjeux de préservation, en vert. Ils concernent les éléments caractéristiques principaux qui font la personnalité et la valeur des paysages du secteur concerné
  - les enjeux de valorisation, en orange. Ils concernent les éléments ou sites fragilisés ou aujourd'hui potentiellement intéressants, mais non mis en valeur
  - les enjeux de requalification, en rouge : ils concernent les éléments ou sites posant d'importants problèmes pour le cadre de vie.
- Les fiches ci-dessous listent les éléments ou sites selon cette même hiérarchie : préservation, valorisation, requalification.

- **La « Carte des principaux projets** identifiés en 2005 »

Pour chaque unité de paysage, la carte des projets identifient les principaux projets qui, à la date de 2005, sont susceptibles de faire évoluer le cadre de vie à moyen terme.

Les fiches ci-dessous listent ces projets.

## 1. Les unités de paysages des plaines de Saint-Paul-le Port-la Possession :

---

## UNITES DE PAYSAGE : 1.1. La plaine des Galets

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Zone plate (la plus grande de l'île)
- Grande ville structurée du Port
- Urbanisme végétal du Port (mêlant bâti et végétal)
- Image végétale du centre de la Possession
- Débouché de la rivière des Galets – lien direct avec Mafate
- Vue sur l'entrée de Mafate et Piton Cabris
- La ravine des Lataniers
- Les vergers du Port et de la Possession
- Le port Réunion Ouest en cœur de ville
- Le port de plaisance de la ville du Port
- Les grandes avenues plantées du Port
- L'allée de palmiers royaux de Savannah

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Urbanisation disparate au bord de la rivière des Galets (pièces de puzzle)
- Centre de la Possession excentré sur sa commune
- L'urbanisation linéaire et commerciale de la RN1
- Les abords de la rivière des Galets : un no man's land qui forme une coupure entre le Port, la Possession et Saint-Paul
- Une côte peu accessible depuis la ville du Port
- Un accès à Mafate confidentiel
- Zone de climat très aride – chaud et sec

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- La RN1, une coupure dans le territoire
- Le centre-ville de la Possession coupé de son bord de mer par la RN1
- Les abords « mités » de la RN1E

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Projets urbains de la ville du Port – espaces publics et liaison ville-port
- Zac environnement sur les berges Portoises de la rivière des Galets

## UNITES DE PAYSAGE : 1.1. La plaine des Galets (suite)

### Principaux projets concernant le secteur en 2005: (suite)

- Projet « Cœur d'agglomération » avec :
  - Création d'un hippodrome
  - Projet de Parc Urbain
  - Ville nouvelle de Cambaie organisée autour d'une requalification et mise en valeur de son littoral
- Etude urbaine de la ville de la Possession – concept de ville-jardin
- Zac Moulin Joli – un nouveau centre pour La possession
- Agrandissement du bassin du port Est industriel
- Création d'un parc urbain dans la ravine des Lataniers
- Projet de la ligne du Tram Train avec deux stations à la Possession, deux au Port et une à Cambaie
- Projet de ZAD du triangle entre la RN1 et la RN1E
- Projet de ZAD le long de la RN1 sur la Plaine Défaud
- Regroupement du centre hospitalier à Savannah (Grand Pourpier)
- Etude urbaine et réhabilitation de la friche industrielle de Savannah
- ZAC de la Poudrière à Saint-Paul

## UNITES DE PAYSAGE : 1.2. La ville de Saint-Paul et l'étang

### Eléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La ville historique avec une structure urbaine affirmée (trame orthogonale organisée par rap. à la mer)
- L'urbanisme végétal de la ville de Saint-Paul (forte présence des jardins dans la ville)
- L'étang de Saint-Paul
- Le chemin du Tour des Roches
- Le moulin à eau du Tour des Roches
- L'exutoire de l'étang de Saint-paul
- Les remparts boisés de l'étang
- La ravine de Bernica
- La forêt domaniale littorale
- Le cimetière marin
- La grotte des Premiers français

### Eléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Une plage et un front de mer peu valorisés
- La chaussée Royale et ses abords notamment au droit du centre-ville
- La RN1 à la sortie Sud de Saint-Paul
- Les dépôts sauvages sur les abords du Tour des Roches
- Le centre peu affirmé de Grande Fontaine

### Eléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- La RN1 et son échangeur qui forme une coupure devant la ravine de Bernica
- Le mitage des pentes du rempart à Grande Fontaine

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Aménagement de la Chaussée royale et de l'entrée de la ravine de Bernica
- Création du viaduc de la route des Tamarins
- Etude d'aménagement du front de mer de Saint-Paul
- Etude de renouvellement urbain du centre-ville de Saint-Paul (PRU)
- Création de la réserve naturelle nationale de l'étang
- Aménagement touristique de la grotte des Premiers français
- Projet de la ligne de Tram Train avec deux stations
- Réaménagement de la gare routière
- ZAC du Bout de l'Etang
- Résorption de l'habitat insalubre à Grande Fontaine et à Bouillon (RHI)

UNITES DE PAYSAGE : 1.3. Les terres de Savannah

	<p><u>Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation</u></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le paysage agricole : terres riches, parcellaire régulier, toile de fond pour la plaine, vues dominantes dessus depuis les pentes habitées (quartiers La Plaine/Bois de Nèfles)</li> <li>• Les reliefs (piton Défaud, Grand Pourpier) : événements dans le paysage, ouvertures visuelles sur le grand paysage de la plaine, de la baie, de la rivière des Galets</li> <li>• La proximité aux espaces urbains existants et futurs (Saint-Paul, le Port, la Rivière des Galets, la Plaine Bois de Nèfles, Cambaie) : espace naturel de respiration potentiel pour la population urbaine</li> <li>• Ravines de la Plaine: sites de nature préservés</li> <li>• Temple tamoul et banyan (bord de RN 1)</li> <li>• Ancienne usine de Savannah et allée de palmiers royaux</li> <li>• La route de Savannah vers La Plaine</li> </ul>
	<p><u>Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation</u></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur confidentiel, accès complexes, « gangue » d'urbanisation en cours de constitution</li> <li>• Sites difficiles à découvrir et à parcourir : absence de circulations douces, coupures physiques générées par les ravines</li> <li>• Connexion au Tour des Roches, contact avec l'étang de Saint-Paul, complémentarité des deux sites (agricole de Savannah, naturel de l'étang) à valoriser</li> <li>• Réseau de canaux d'irrigation à révéler</li> </ul>
	<p><u>Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification</u></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consommation de l'espace par l'urbanisation d'activités ou d'équipements, existante et programmée, aux abords de la RN 1,</li> <li>• Coupure physique de la RN1 avec le site urbain potentiel de Cambaie</li> <li>• Le mitage des terres agricoles de Piton Défaud autour de la RN1</li> </ul>
	<p><u>Principaux projets concernant le secteur en 2005:</u></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZAC Savannah</li> </ul>



## 2. Les unités de paysages du littoral balnéaire

---

## UNITES DE PAYSAGE : 2.1. Le Cap la Houssaye

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Grand espace ouvert
- Savane sèche, unique à la Réunion
- Falaise
- Côte non urbanisée
- Point de vue de la Marianne
- Point de vue de l'héliport

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Frange urbaine amont non définie
- RN1 trop routière sur le littoral
- Accès aux petites plages peu aisés, problème de stationnement

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Achat des terrains de savane par le Conservatoire du Littoral
- Route des Tamarins avec deux échangeurs : Plateau-Caillou et Eperon
- Maison des Civilisations (Région)
- ZAC Renaissance III et ZAC Eperon
- Déviation de l'Eperon
- Réserve Naturelle Marine

## UNITES DE PAYSAGE : 2.2. La pointe des Aigrettes et Saint-Gilles-les-Bains

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Les vergers de Piton Bienvenu (Grand Fond / pointe des Aigrettes)
- La ravine Saint-Gilles et les bassins
- La butte au Nord de Saint-Gilles-les-Bains et le rempart de Grand Fond
- Le lagon et les plages de Boucan et de St-Gilles
- Le port de Saint-Gilles-les-Bains
- L'espace public de la plage de Boucan
- La route-paysage RD10 entre Grand Fond et l'Eperon

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- L'espace de respiration fragile entre Grand Fond et l'Eperon
- La RN1 dans sa traversée de Saint-Gilles, trop routière
- La rue principale du centre de Saint-Gilles
- La « privatisation » de l'accès à la plage à Grand Fond
- Manque de liaisons dans les opérations à Saint-Gilles-les-Bains

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Débordement de l'urbanisation hors du site de Saint-Gilles et de Boucan
- Mitage de l'espace cultivé de Piton Bienvenu (Grand Fond / pointe des Aigrettes)

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Etude urbaine de Boucan Canot (ZALM)
- Etude urbaine de Saint-Gilles-les-Bains (ZALM)

## UNITES DE PAYSAGE : 2.3. La plaine littorale de l'Hermitage et de la Saline

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Le lagon et les plages de l'Hermitage et de la Saline
- La forêt littorale de l'Hermitage
- Les pentes raides en amont de l'Hermitage et de la Saline-les-Bains
- Le sentier littoral (ancien CFR)

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Manque d'accès à la plage à la Saline-les-Bains
- Plaine littorale arrière peu mise en valeur
- Ancienne RN1 dans la traversée de la Saline-les-Bains
- Déviation de la Saline-les-Bains, trop routière
- Coupure urbaine à la passe de l'Hermitage
- Centralité peu affirmée de La Saline-les-Bains

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- La route cannière, barreau de liaison avec la Route des Tamarins
- ZAC de l'Hermitage (Complexe sportif, centre des Congrès, ...)
- Projet d'un complexe environnement (fourrière animale, déchèterie, compostage, ...) à l'Hermitage
- ZAD entre la Saline-les-Bains et le lotissement Bellevue

## UNITES DE PAYSAGE : 2.4. Le littoral de la Pointe de Trois-Bassins à la Pointe des Châteaux

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La ravine de Trois Bassins
- La Grande Ravine
- La côte rocheuse entre la Grande Ravine et Pointe des Châteaux
- La route-paysage RD9 qui monte vers Trois-Bassins
- La route-paysage RD12 qui monte vers Colimaçon
- La RN1 entre lotissement Bellevue et la Souris Chaude
- Les vues depuis la RN1 le long de la côte rocheuse
- Site de surf de la Pointe des Trois-Bassins

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Urbanisation diffuse et peu structurée du littoral de Trois-Bassins
- L'espace de respiration fragile entre lotissement Bellevue et la Souris chaude
- L'espace de respiration fragile entre Grande Ravine et Pointe des Châteaux
- Centralité peu affirmée à la Souris chaude

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage des pentes de Trois-Bassins le long de la RD9 et de la RD12
- Débordement de site construit en bord de la Grande Ravine et à Pointe des Châteaux

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- ZALM du littoral de Trois-Bassins + Valorisation et aménagement du littoral de Trois-Bassins (projet de deux bassins de baignade)

## UNITES DE PAYSAGE : 2.5. Le littoral urbain de Saint-Leu

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Le lagon et les plages de la baie de Saint-Leu
- La forêt littorale de Saint-Leu
- La falaise à l'entrée Nord de Saint-Leu
- Le débouché en centre-ville des ravines de la Chaloupe, Grand Etang, La Fontaine, des Poux et du Cap
- L'avenue du front de mer et son patrimoine bâti
- L'urbanisme végétal du centre-ville de Saint-Leu
- Le port de pêche et de plaisance
- Le Spot de surf

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- La RN1 en centre-ville trop routière
- La voie de contournement du centre-ville trop routière
- L'entrée de ville et les publicités

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage le long de la RN1 au Nord de Saint-Leu
- Constructions en bord de ravine du Cap

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- ZAC Four à Chaux
- Projet de Renouveau Urbain du centre-ville (PRU)
- Projet de ZPPAUP centre-ville
- Valorisation et aménagement du littoral Sud de Saint-Leu et réflexion sur des bassins de baignade

## UNITES DE PAYSAGE : 2.6. La Pointe au sel et la côte des Souffleurs

	<u>Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La côte sauvage de la Pointe au Sel à la ravine des Aviron</li> <li>• La pointe au Sel, la savane et les salines</li> <li>• La ravine des Aviron</li> <li>• Les Souffleurs</li> <li>• Les petites plages</li> <li>• Le cimetière marin de Saint-Leu</li> <li>• Les paysages agricoles de canne irriguée</li> <li>• Urbanisme végétal du centre de Piton Saint-Leu</li> <li>• Le musée Stella-matutina</li> </ul>
	<u>Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'espace de respiration fragile entre Stella et Saint-Leu</li> <li>• La RN1 tout au long de la côte, trop routière et trop près du rivage</li> <li>• Des centralités peu affirmées de Stella, Grand Fond, Piton Saint-Leu et le Plate</li> <li>• La route de traversée de Piton Saint-Leu, peu valorisée</li> <li>• Limite de ville peu valorisée à l'aval de Piton Saint-Leu</li> </ul>
	<u>Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Débordement de site construit à Bois de Nèfles</li> <li>• Mitage de l'espace agricole</li> </ul>
	<u>Principaux projets concernant le secteur en 2005:</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La route des Tamarins et les deux échangeurs</li> <li>• La liaison Sel/Sucre entre Pointe au Sel et Stella</li> <li>• Piste cyclable et cheminement le long de la côte</li> <li>• RHI de Bois de Nèfles</li> <li>• Projet de Station d'épuration sous Bois de Nèfles</li> <li>• RHI de Bois Blanc</li> <li>• Valorisation et aménagement du littoral Sud de Saint-Leu et réflexion sur des bassins de baignade à Bois-Blanc et à Pointe au Sel</li> <li>• Mise en valeur et aménagement de la Pointe au Sel : musée, salines, parking, ... (Conservatoire du Littoral, Conseil Général, Mairie de Saint-Leu, Office de Tourisme de Saint-Leu)</li> </ul>

### 3. Les unités de paysages des pentes intermédiaires

---

## UNITES DE PAYSAGE : 3.1. Les pentes de Ravine à Malheur

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La falaise sur le littoral
- Ouvertures visuelles sur la mer depuis la RN1
- Chemin des Anglais

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Espace de respiration fragile le long de la RD41
- Centralité peu affirmée de Ravine à Malheur
- Manque de liaison dans les opérations d'urbanisme sur les pentes Magloire

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace naturel au vingt-sixième
- Constructions en bord de la ravine des Lataniers

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Etude de structuration de bourg à Ravine à Malheur
- Résorption de l'habitat insalubre à Ravine Lafleur (RHI)

## UNITES DE PAYSAGE : 3.2. Les pentes naturelles de la Possession et le cirque de Dos d'Ane

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Les grandes ravines : La Grande Chaloupe, Ravine des Lataniers, Ravine à Marquet
- Le cirque de Dos d'Ane
- Le Piton de Sucre
- Le point de vue du Cap Noir
- La RD1 dans sa descente vers Dos d'Ane

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Centralité peu affirmée de Dos d'Ane
- Urbanisation diffuse dans le cirque de Dos d'Ane
- Espace de respiration fragile le long de la RD1
- Hameau de la Grande Chaloupe peu valorisé
- Manque de cheminements dans les grandes ravines

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Restauration du Lazaret dans la Grande Chaloupe
- Résorption de l'habitat insalubre à Dos d'Ane
- Projet de centre sportif à Dos d'Ane
- Projet de « village créole » pour Dos d'Ane

## UNITES DE PAYSAGE : 3.3. Les pentes de la Possession / La Plaine

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- L'entaille de la rivière des Galets
- La ravine de la Plaine
- Un balcon sur la Plaine et le littoral
- Une image jardinée de l'urbanisation de la Plaine / Bois de Nèfles
- Les points de vue de Sans Souci sur la rivière des Galets
- La route-paysage RD2 vers Sans-Souci
- Le paysage de la canne en amont de la Possession et de la Plaine

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Des centralités peu affirmées à La Plaine, Bois de Nèfles et Rivière des Galets et Moulin Joli
- Des coupures dans le maillage urbain au passage des petites ravines à la Plaine
- Manque de liaisons dans les opérations d'urbanisme à La Possession et La Plaine

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace agricole en amont de la Plaine
- Constructions en bord de la ravine de La Plaine, de la rivière des Galets et de la ravine des Lataniers

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Etude de structuration de bourg à La Plaine / Bois de Nèfles
- ZAC Moulin Joli à La Possession
- RHI de la Rivière des Galets
- Projet d'une nouvelle route doublant la RD4 à La Plaine
- Piste de la Rivière des Galets pour Mafate
- RHI de Sans-Souci

## UNITES DE PAYSAGE : 3.4. Les pentes de Bellemène / Le Guillaume

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Un balcon sur la baie de Saint-Paul
- La Ravine Laforge
- La Ravine de Bernica
- Le paysage agricole en amont
- Le point de vue de Roche Marianne
- Le chemin des Barrières et le chemin de ligne entre Bernica et Petit Bernica
- La route paysage RD3 entre Le Guillaume et Le Ruisseau

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Espace de respiration fragile entre Le Guillaume et Le Ruisseau
- Espace de respiration fragile entre Le Guillaume et Bernica
- Des centralités peu affirmées à Bellemène, Le Guillaume, Le Ruisseau et Petit Bernica
- Habitat très dispersé le long de la RD4
- Faible mise en valeur des abords de la route touristique du Maïdo

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage des espaces agricoles
- Constructions en bord des ravines de Bernica et Divon
- Débordement des constructions en dehors des sites bâtis sur les remparts de Saint-Paul à Bellemène

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Etude urbaine de Bellemène
- Etude de structuration de bourg au Guillaume
- Projet d'une nouvelle route doublant la RD4 à La Plaine
- RHI de Bois Rouge
- Démarche de développement durable des Hauts de l'Ouest autour de la Route Hubert Delisle

## UNITES DE PAYSAGE : 3.5. Les pentes de Plateau Caillou / Saint-Gilles-les-Hauts

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Le paysage agricole de Tan Rouge
- La ravine Saint-Gilles
- Vue sur le Cap la Houssaye
- La route paysage RD101 entre Saint-Gilles-les-Hauts et Bras Canot

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Des centralités peu affirmées à Plateau-Caillou, Fleurimont, Saint-Gilles-les-Hauts, l'Eperon, Le Bernica et Tan Rouge
- Frange urbaine mal définie avec la savane du Cap la Houssaye
- Manque de liaisons dans les opérations d'urbanisme de Plateau Caillou

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace agricole
- Constructions en bord des ravines de Bernica et de Saint-Gilles

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- ZAC Renaissance III à Plateau Caillou
- ZAC de l'Eperon
- ZAC du chemin Summer
- La route des Tamarins et les deux échangeurs
- Route du Conseil Général doublant la RD6 à l'Eperon
- RHI de Tan Rouge
- Centre Nautique de Plateau Caillou
- Démarche de développement durable autour de la Route Hubert Delisle

## UNITES DE PAYSAGE : 3.6. Les pentes de l'Hermitage et de la Saline

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La ravine Saint-Gilles
- Le golf du Bassin Bleu
- Le musée Villele et son parc (Chapelle pointue)
- Le site de la Saline en balcon
- La ravine de l'Hermitage
- La ravine urbaine de la Saline
- La route paysage RD6 entre l'Hermitage et Villèle
- La route paysage RD4 – chemin de ligne
- La route paysage RD6 entre la Saline et Trois-Bassins
- Le paysage agricole en amont et en aval

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- L'espace de respiration fragile entre le Barrage et la Saline
- L'espace de respiration fragile entre l'Hermitage et Villèle
- L'espace de respiration fragile entre Villèle et Saint-Gilles-les-Hauts
- Des centralités peu affirmées de l'Hermitage, La Saline, le Barrage et Villèle

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace agricole
- Constructions en bord des ravines Trois-Bassins, Hermitage et Saint-Gilles

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Route des Tamarins et deux échangeurs (le Barrage et l'Hermitage)
- Aire de service de la RDT au Barrage
- La route cannière, barreau de liaison à la RDT
- Etude urbaine de la Saline-Hermitage (4 ZAC)
- Zone d'activités de l'Hermitage
- Zone d'activités + centre nautique à Vue Belle
- ZAD du Barrage proche de l'échangeur de la RDT
- Démarche de développement durable autour de la Route Hubert Delisle

## UNITES DE PAYSAGE : 3.7. Les pentes de Trois-Bassins / Colimaçons

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La ravine de Trois-Bassins
- La Grande Ravine
- Le Conservatoire botanique de Mascarin
- Les paysages agricoles en lanières
- La route-paysage RD12 vers les Colimaçons
- La route-paysage RD9 vers Trois-Bassins
- Le passage de la Grande Ravine par la RD3
- Le site du parapente sur la RD3
- Les passages de la ravine Trois-bassins par la RD6, la RD4 et la RD3
- Les espaces publics réaménagés du centre de Trois-Bassins

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Espace de respiration fragile entre Trois-Bassins et le Barrage
- Espace de respiration fragile entre Colimaçons et Bras Mouton
- Des centralités peu affirmées à Bois de nèfles, Colimaçons et Colimaçons-les-Hauts
- Long étagement de l'urbanisation à Trois-Bassins

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace agricole
- Le mitage le long de la RD12 à l'aval de Colimaçons
- Constructions en bord des ravines de Trois-Bassins et Grande Ravine

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Etude de structuration de bourg à Trois-Bassins
- RHI de Montvert
- RHI de Bois de Nèfles
- Nouvelle centralité à Trois-Bassins sur la RD3, le triangle de Montvert
- La route des Tamarins avec deux ouvrages exceptionnels sur Grande Ravine et Ravine Trois-Bassins et un échangeur à Colimaçons
- Pôle culturel intercommunautaire
- Démarche de développement durable des Hauts de l'Ouest autour de la Route Hubert Delisle

## UNITES DE PAYSAGE : 3.8. Les pentes de Saint-Leu

	<u>Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La ravine de la Chaloupe</li> <li>• La ravine de Grand Etang</li> <li>• La ravine de la Fontaine</li> <li>• La ravine du Cap</li> <li>• Les passages des ravines par les routes RD3, RD13</li> <li>• Les paysages de cannes entre l'Etang-Saint-Leu et la RD3</li> </ul>
	<u>Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des centralités peu affirmées de Bois de Nèfles et Etang Saint-Leu</li> <li>• Habitat dispersé et sans maillage viaire à la Fontaine, Etang-Saint-Leu</li> <li>• Urbanisation linéaire en continu le long de la RD3</li> <li>• Des centralités peu affirmées le long de la RD3, Notre-Dame des Champs, La Chaloupe-Saint-Leu, Saint-Christophe et Cap Camélias</li> </ul>
	<u>Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le mitage des espaces agricoles</li> <li>• Le mitage des pentes le long du chemin des Surprises</li> <li>• Constructions en bord des ravines de la Chaloupe, de Grand Etang et du Cap</li> </ul>
	<u>Principaux projets concernant le secteur en 2005:</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La route des Tamarins avec deux ouvrages exceptionnels sur la ravine la Fontaine et la ravine de la Chaloupe</li> <li>• 3 ZAD sur les bas de pentes de Saint-Leu</li> <li>• RHI de Bras Mouton</li> <li>• Etudes de structuration de bourgs de La Chaloupe, St-Christophe et Cap Camélias</li> <li>• Déchèterie à la Chaloupe</li> <li>• ZAC Camélias 100 logements</li> <li>• Démarche de développement durable des Hauts de l'Ouest autour de la Route Hubert Delisle</li> </ul>

## UNITES DE PAYSAGE : 3.9. Les pentes de Piton Saint-Leu

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Les pitons (Piton Calvaire, La Boue, Mare à Boue)
- Le paysage de canne
- La route RD3 en balcon sur le paysage
- Les routes paysage RD13, Chemin des quatre sous, chemin de Lancastel
  
- Piton Saint-Leu en balcon sur la côte sauvage
  
- La ravine des Aviron

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Les réseaux aériens le long de la RD3

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

- Le mitage de l'espace agricole et des pentes de Grand Fond

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- La route des Tamarins et deux échangeurs – Stella et le Portail
- Zone d'activités du Portail
- Etude de structuration de bourg, le Plate
- Déchèterie à Grand Fond
- Lotissement agricole à Grand Fond

## 4. Les unités de paysages des hauts de l'ouest

---

## UNITES DE PAYSAGE : 4.1. L'étage des pâturages

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Les paysages sylvo-pastoraux
- Les vues sur la mer depuis les prairies
- Les pitons au dessus de la Plate
- Les routes ou chemins d'accès aux Hauts

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Les espaces d'accueil du public le long de la route du Maïdo à Petite France
- Les boisements d'acacias mimosa (peste végétale)
- Manque de cheminements entre les prairies
- La qualité architecturale des bâtiments et équipements agricoles (bassins, réservoirs, ...)
- La qualité architecturale et paysagère de points d'accueil du public (restaurants, gîtes)
- Manque d'espace de prairie pour les éleveurs, divagation des « vaches sans terre »

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

## UNITES DE PAYSAGE : 4.2. L'étage des forêts

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- La forêt de tamarins – la forêt domaniale
- Les boisements de bois de couleurs des hauts
- Les routes forestières des Tamarins, du Tévelave, du Maïdo et des Cryptomérias et les points d'accueil du public
- Les sentiers de découverte
- Les pistes de VTT
- Les points de vue du Piton des Orangers sur Mafate, du sentier Oméga sur rivière des Galets

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Conflits d'usage avec les « vaches sans terre »

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

## UNITES DE PAYSAGE : 4.3. L'étage des branles

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Les points de vue du sentier de la Roche Plate, et du Maïdo
- Les cheminements (GR et sentiers)
- La route du Maïdo

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Les parkings du Maïdo
- L'envahissement par les ajoncs (peste végétale)

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Nouveau point de vue sur Cilaos ?
- Requalification des lieux d'accueil du Maïdo (ONF)

## 5. Les unités de paysages de Mafate

---

UNITES DE PAYSAGE : 5.1. Les « gorges » de la rivière des Galets

Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Le paysage de gorges, impressionnant

Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- La piste du fond de ravine des Galets

Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

Principaux projets concernant le secteur en 2005:

## UNITES DE PAYSAGE : 5.2. Le cirque de Mafate

### Éléments et sites caractéristiques d'intérêt majeur : enjeux de préservation

- Le paysage du cirque, spectaculaire
- Un lieu de silence
- Des points de vue innombrables
- Une présence de l'homme miniature
- Un lieu inaccessible aux voitures
- Les sentiers de randonnées

### Éléments et sites fragilisés ou non mis en valeur : enjeux de valorisation

- Demande de développement dans un site contraint : transport et déplacements à assurer sans route, risques géologiques (notamment Roche Plate), réseaux non existants, eau non potable, évacuation des déchets problématique, ...
- Transformation du bâti d'habitation ou touristique (gîtes)

### Éléments et sites problématiques majeur : enjeux de requalification

### Principaux projets concernant le secteur en 2005:

- Projet de territoire pour Mafate (TCO)



Carte de diagnostic - sites caractéristiques d'intérêt majeur

Vue d'Ici - Folléa-gautier











---

### III. L'état actuel des paysages et les dynamiques d'évolution : points forts et opportunités, risques et problèmes en matière de cadre de vie



## Introduction : de très puissants processus d'évolution

---

L'analyse critique de l'état des paysages et des dynamiques d'évolution est ici développée sous trois chapitres :

- l'urbanisation et le bâti
- les infrastructures de déplacements
- les espaces agricoles et de nature

Aucun de ces trois domaines de l'aménagement n'échappe aux très puissants processus de transformation en cours et à venir :

En matière d'urbanisation :

- nécessité d'accueillir 100 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, soit une croissance de plus de 50%
- besoin foncier estimé à 2 200 ha pour construire les 42 000 logements nécessaires d'ici 2020
- projet Cœur d'agglomération, avec 500 ha d'un bloc à aménager sur le secteur de Cambaie

En matière d'infrastructures :

- chantier en cours de la Route des Tamarins, 33 kilomètres de route à 2X2 voies, 800 millions d'euros
- projet de Tram Train affiché pour l'ouest à l'horizon 2012, et devant à terme relier Saint-Paul à Saint-Benoît sur 70 km, 1,5 milliard d'euros

En matière d'espaces agricoles et de nature :

- chantier en cours du basculement des eaux, 5 500 à 7 000 ha irrigués pour l'agriculture, 790 millions d'euros (coût estimé 1995-2010)

Additionnés les uns aux autres, concentrés sur les 56 000 ha de TCO (dont les deux tiers inhabitables) ces spectaculaires processus de transformation à l'oeuvre font peut-être de l'ouest de la Réunion la micro-région la plus évolutive de France ; celle où le cadre de vie est amené à se modifier le plus fortement.

# 1. L'urbanisation, le bâti (habitat, activités, tourisme)

## 1.1. L'urbanisation du littoral balnéaire (Boucan-Canot / Saint-Leu)

### Une succession agréable et diverse de situations urbaines et paysagères sur le littoral

Le littoral de TCO a le mérite d'offrir des situations urbaines et paysagères très diverses. Elles sont certes dues aux dispositions naturelles : lagon, côte rocheuse de basalte, plage de sable noir, plage de sable blanc, côte de galets. Mais la diversité est aussi liée aux sites urbains, avec cinq sites très différents les uns des autres :

- stations balnéaires cadrées dans des mini cirques d'exutoires de ravines pour Boucan-Canot et Saint-Gilles sur la Pointe des Aigrettes,
- station étirée sur le sable en bord de lagon pour l'Hermitage,
- « village » nouveau posté sur la Pointe des Châteaux,
- ville en pied de pente au centre de sa baie pour Saint-Leu,
- ville en balcon à distance du littoral pour Piton Saint-Leu.

Enfin et surtout, l'agrément de la côte ouest est lié à la succession lisible et évidente de ces pôles urbanisés, clairement distincts les uns des autres : les espaces de respiration qui les séparent, non bâtis, sont donc constitutifs de l'organisation spatiale du littoral de l'ouest et indispensables à sa qualité. Malgré la pression de l'urbanisation, l'Ouest, seul littoral balnéaire de la Réunion, échappe ainsi heureusement au continuum bâti, contrairement, par exemple, à des pans entiers de côtes à l'île Maurice, privatisés par des implantations hôtelières successives ; et contrairement aussi,

curieusement, aux pentes juste au-dessus du littoral (urbanisation des mi-pentes, route Hubert Delisle), qui ont reçu l'essentiel de l'urbanisation des quinze dernières années sur l'ouest, bien qu'elles soient à priori moins attractives que le littoral. C'est la preuve que les dispositions de protections strictes prévues au SAR pour le littoral ont à peu près bien fonctionné ; le signe aussi que les besoins de logements se satisfont sur des terrains moins chers donc plus éloignés du littoral.

### Une amélioration sensible de l'accueil du public en milieu urbain, mais qui manque encore pour les espaces de nature

Plusieurs aménagements récents témoignent d'une progressive reconquête qualitative des espaces d'accueil du littoral :

- aménagement de la plage de Boucan-Canot,
- recul des stationnement et protection de la bande boisée des filaos de la plage de l'Hermitage,
- création du port de plaisance de Saint-Gilles-les-Bains,
- création du port de Saint-Leu et aménagement de la promenade de bord de mer,
- ...

Beaucoup d'autres projets de valorisation sont en cours d'étude, identifiés en fin de chapitre. Mais hors des secteurs urbains, les espaces de nature sont encore faiblement mis en valeur et gérés au regard de leurs qualités et de leurs potentialités : voir la partie III « Les espaces agricoles et de nature ».



*Le port de Saint-Leu*



*La promenade de bord de mer à Saint-Leu*



*La plage de Boucan Canot*

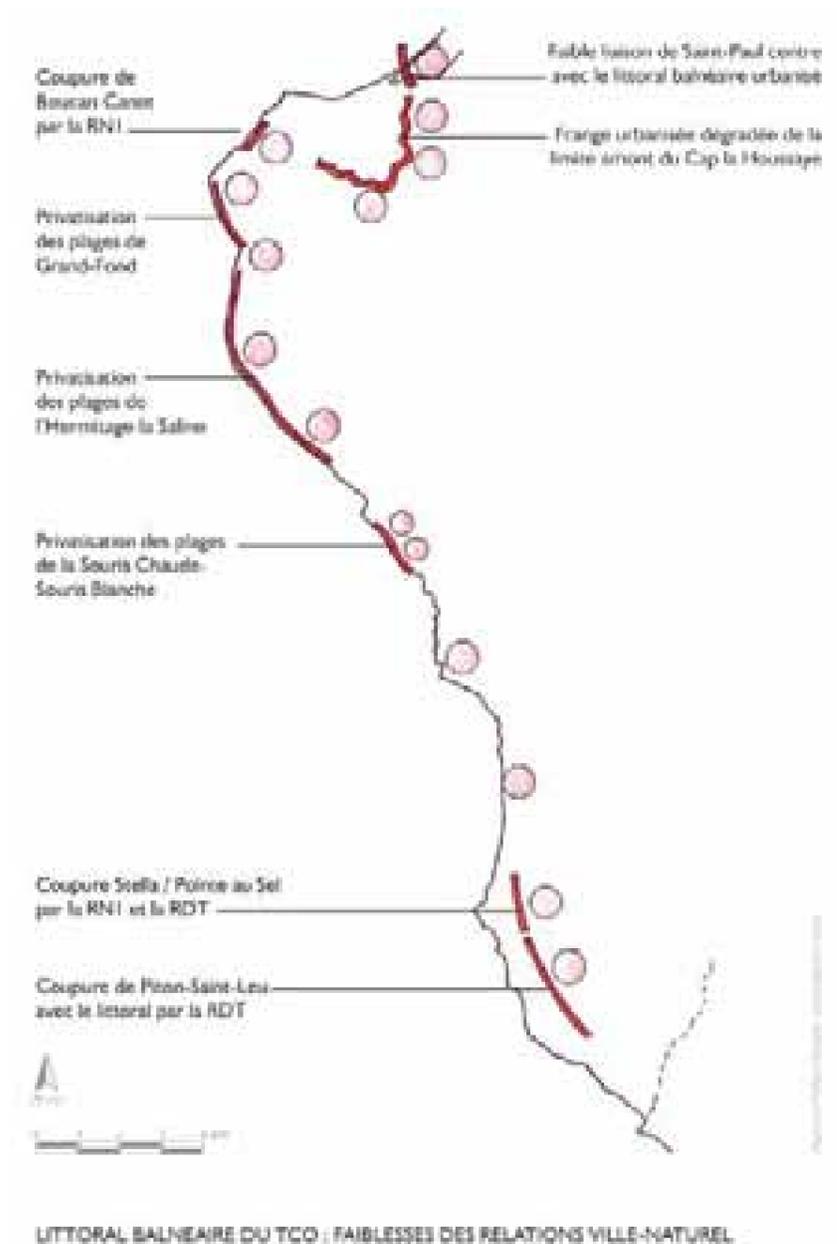
### Un risque d'affaiblissement de la qualité des sites bâtis du littoral par le « débordement » de l'urbanisation

La pression de l'urbanisation a conduit au cours des dernières années à un « débordement » par l'urbanisation des sites bâtis en certains points.

C'est le cas :

- de la côte de la Pointe des Aigrettes (Boucan Canot, Grand-Fond, Saint-Gilles), où l'urbanisation ne se cantonne pas dans les fonds et bas de pentes mais gagne les crêtes et rebords de cassures ;
- du petit cirque de Saint-Gilles-les-Bains, dont les pentes hautes (crêtes) se font conquérir par une urbanisation nouvelle vers le sud (ZAC Roquefeuil : 1 000 logements) ;
- du « coteau » en arrière-plan de l'Hermitage-les-Bains, ponctuellement colonisé par un lotissement (usine Bruniquel) sans plan d'urbanisme et de paysage pour les pentes dans leur ensemble ;
- de la tache d'urbanisation sur la Pointe des Châteaux, hors du site plus abrité de la baie où s'est établie Saint-Leu, et soumise à forte pression avec l'arrivée de l'échangeur de la route des Tamarins à proximité immédiate ;
- de la langue d'urbanisation de Bois de Nèfles / Piton Saint-Leu, qui descend sur la côte alors que le reste de l'urbanisation de Stella / Piton Saint-Leu reste à distance ;
- de la frange d'urbanisation à l'amont du site littoral du Cap la Houssaye, qui grignote l'espace non bâti sans projet d'ensemble pour organiser le retournement du bâti et sa relation avec l'espace de nature.

Pour ces différents cas, il manque soit des dispositions de protection claires, soit des règles d'urbanisme simples, qui permettraient de tenir les sites bâtis dans leur cadre de paysage : définition d'une cote d'altitude maximale d'urbanisation, notamment.

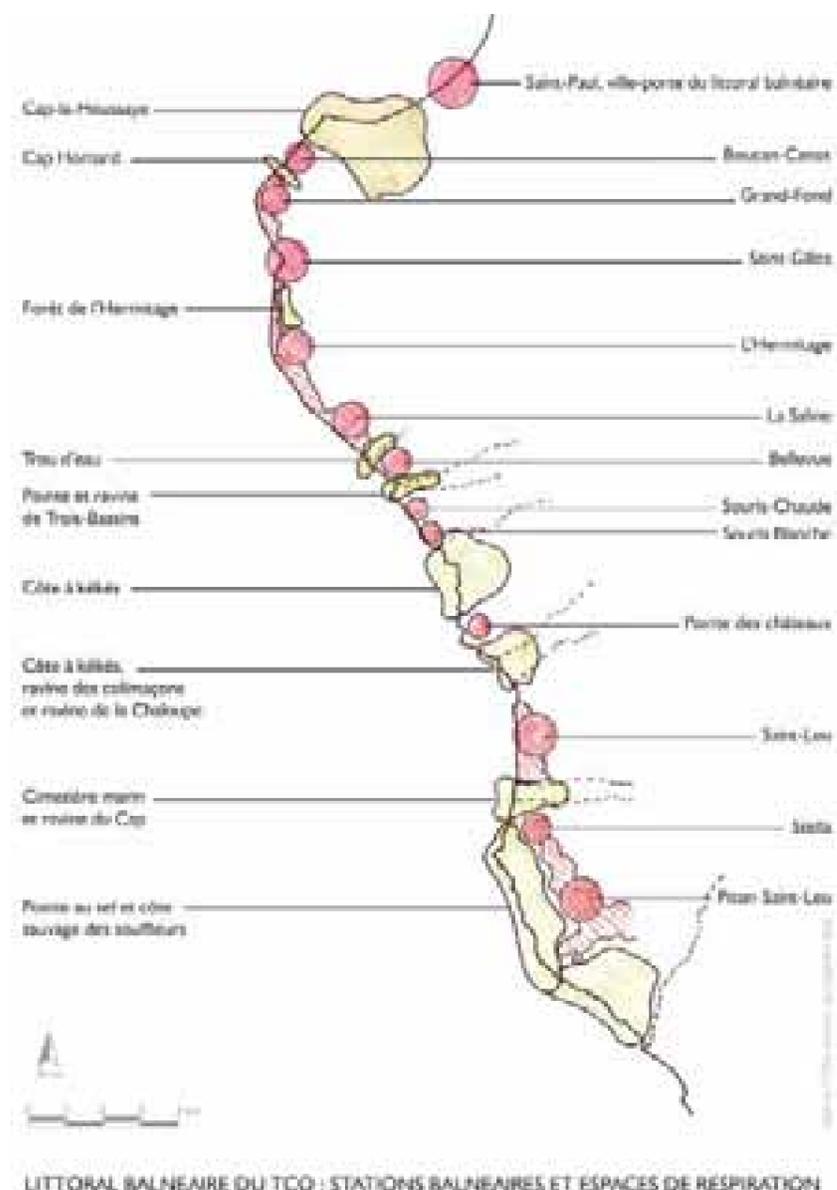


## La fragilisation des espaces de respiration du littoral (appelés « coupures d'urbanisation »)

Les « coupures d'urbanisation » garantissent la succession agréable de sites urbains distincts et divers, et offrent les espaces de respiration les plus facilement accessibles, proches des lieux habités les plus importants, précieux sur une île petite et densément habitée. Globalement protégés par le SAR et les dispositions de la Loi Littoral, ces espaces de nature apparaissent néanmoins fragilisés en certains points du littoral ouest

Cinq coupures en particulier :

- la « fausse » coupure entre Saint-Gilles-les-Bains et l'Hermitage-les-Bains, qui est liée à l'espace non bâti et planté autour de la RN 1, et qui assure une transition apparente importante entre deux sites balnéaires bien différents : Saint-Gilles et l'Hermitage ;
- la coupure de la Pointe de Trois-Bassins, très courte, entre la fin de la Saline-les-Bains (lotissement Bellevue) et l'urbanisation lâche de la Souris Chaude : à préserver et conforter sur la pointe de Trois-Bassins et aux abords de la ravine, dans l'hypothèse d'un développement de nouveau pôle littoral sur Souris Chaude/Souris Blanche, afin qu'il prenne son individualité vis-à-vis du continuum urbain de l'Hermitage/la Saline, déjà long ;
- la coupure entre la Grande Ravine et la Pointe des Châteaux, affaiblie du fait de l'urbanisation « spontanée » du quartier « la Grande Ravine » ; là aussi une coupure à conforter dans l'hypothèse de la création du pôle littoral Souris Chaude/Souris Blanche ;





*Fragilité de l'espace de respiration entre Souris Blanche/Souris Chaude et Pointe des Châteaux. On aperçoit l'urbanisation de la Pointe des Châteaux à gauche, la RN 1 sur le littoral, le lotissement de la Grande Ravine au centre et l'urbanisation de Souris Blanche à droite.*



*Fragilité de l'espace de respiration entre la baie de Saint-Leu à gauche et la Pointe des Châteaux à droite*



*Fragilité de l'espace de respiration autour du cimetière marin de Saint-Leu, entre Saint-Leu (Cité des pêcheurs) et Grand Fond (les Quatre Robinets)*



*L'urbanisation de Saint-Gilles tenue dans les pentes de l'amphithéâtre formé par la ravine Saint-Gilles ...*

- la coupure d'urbanisation entre la Pointe des Châteaux et Saint-Leu centre, affaiblie par une urbanisation faible mais linéaire, et aggravée par les publicités ; une coupure qui pourrait être fragilisée par le projet de ZAD de Bras-Mouton à l'amont de la falaise littorale ;
- la coupure d'urbanisation entre Saint-Leu (quartier Cité des Pêcheurs) et Stella / Piton Saint-Leu (quartier les Quatre Robinets) : une coupure étroite mais importante car elle sépare une urbanisation littorale de centre-ville d'une urbanisation en retrait du littoral en balcon ; elle fait par ailleurs l'écrin du joli cimetière marin de Saint-Leu. Une coupure qui pourrait être fragilisée avec la création programmée d'équipements : agrandissement du cimetière, pépinière de 10 ha, collège et terrains de sport.



*... et le débordement de l'urbanisation en crête entre Saint-Gilles et l'Hermitage (ZAC Roquefeuille)*

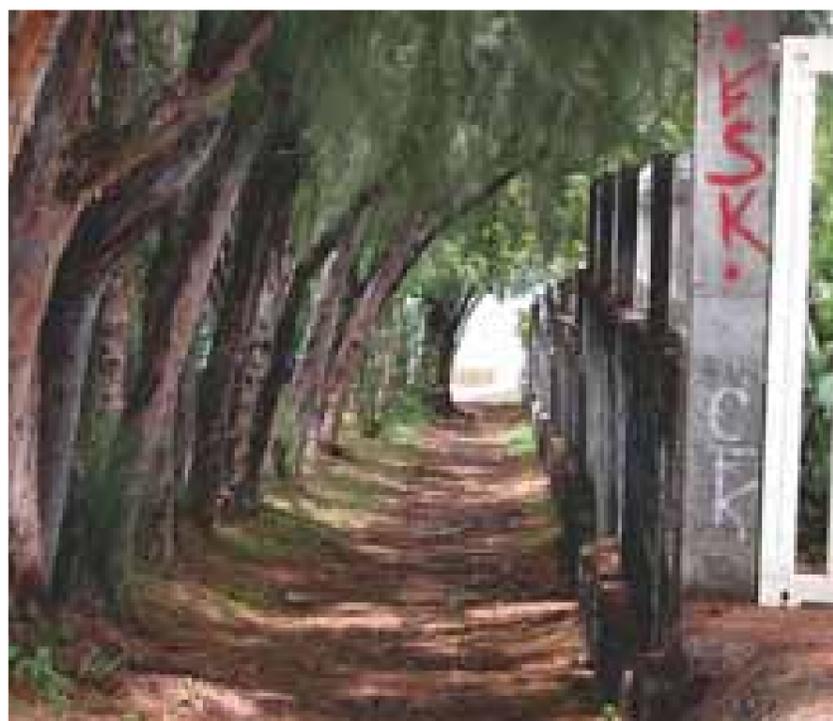
### Des relations faibles entre ville et nature

Les pôles urbains en lien avec le littoral balnéaire n'offrent pas toujours une relation claire et bien aménagée avec les espaces de nature :

- place excessive de la voiture et de la RN 1 dans les stations de Boucan Canot et Grand-Fond ;
- privatisation de fait des plages par les cases en bord de mer : difficulté d'accès aux plages depuis l'intérieur des tissus habités : de Grand Fond à Saint-Gilles, à l'Hermitage, la Saline, Souris Blanche et Souris Chaude ;
- risque de coupure entre l'urbanisation de Stella / Piton Saint-Leu et le littoral du fait de la Route des Tamarins
- limite amont de la savane du Cap la Houssaye incertaine et non dessinée, au contact de l'urbanisation de Plateau Caillou / Fleurimont / l'Eperon ; dans la savane même du Cap la Houssaye, dont l'acquisition est pourtant envisagée de longue date par le Conservatoire du Littoral, les projets d'urbanisation ou d'équipements s'accumulent et se télescopent sans plan de paysage d'ensemble cohérent : outre la Route des Tamarins, aujourd'hui en travaux, s'ajoutent :
  - o la ZAC Renaissance III, qui vient au ras de la ravine Fleurimont et de la Route des Tamarins (échangeur RD 6) ;
  - o la ZAC de l'Eperon, qui domine à ras l'échangeur de l'Eperon et de la ravine Saint-Gilles;
  - o la maison des Civilisations, envisagée isolée dans la savane à l'aval de la Route des Tamarins ;
  - o une déviation de l'Eperon par une route départementale ;
  - o sans oublier d'autres équipements : centre d'exploitation de la RDT, ...

### Un maillage parfois faible des quartiers urbains littoraux

L'urbanisation récente manque parfois de maillage entre les opérations, juxtaposées les unes aux autres mais mal reliées : quartiers récents des pentes de Saint-Gilles-les-Bains, et des pentes de la Saline-les-Bains.



*Un accès piétonnier au littoral de la Saline-les-Bains*



*Un accès piétonnier au littoral de Souris Chaude encore peu mis en valeur*

## Des portions de côtes encore à valoriser en terme urbain

Même si le littoral n'est pas loin de son point d'équilibre entre urbanisation et protection, deux ou trois sites sont susceptibles d'évoluer vers plus « d'urbanité » dans les années à venir :

- le site littoral Souris Blanche / Souris Chaude : urbanisé de façon anarchique aujourd'hui, il mérite de devenir un nouveau pôle de développement littoral, et fait l'objet d'études et projets pour cela : ZALM de Trois-Bassins ;
- le « coteau » de l'Hermitage-les-Bains / la Saline-les-Bains ?

En retrait du littoral, le coteau qui domine l'ancienne lagune de l'Hermitage a été partiellement colonisé en deux points :

- o la Saline-les-Bains, dont les lotissements ont grimpé les pentes et sont aujourd'hui ceinturés par la déviation récente ;
- o le lotissement de l'ancienne usine Bruniquel, isolé en piémont.

Il manque peut-être un projet plus large pour ce coteau ? Un projet à la mesure de l'importance du site en matière de développement touristique et de valeur paysagère et environnementale, qui achève le développement urbain, l'inscrit dans le site de l'Hermitage en préservant les crêtes (cote d'altitude maximale à définir), et réserve deux coupures d'urbanisation : l'une avec Saint-Gilles-les-Bains au nord, l'autre avec la Saline-les-Bains au sud, autour de la ravine de la Saline.



*Le littoral de Trois-Bassins et l'urbanisation diffuse de Souris Blanche-Souris Chaude*

### **Une RN 1 vecteur de découverte mais source de nuisances**

Voir le chapitre « les infrastructures » ci-dessous

### **Le littoral et l'urbanisation : actions menées ou envisagées actuellement :**

- Projets ZAC Renaissance III et ZAC Eperon en limite du site du Cap la Houssaye (Commune de Saint-Paul)
- Projets centre d'exploitation de la Route des Tamarins (Région, DDE), Complexe Environnement (Commune, TCO) en limite du site du Cap la Houssaye
- Projets Maison des Civilisations, dans le site du Cap la Houssaye (Région)
- Commune de Saint-Paul : études de morphologie urbaine : la Plaine/Bois de Nèfles, Bellemène, Saint-Gilles-les-Bains, Boucan Canot, ...
- ZALM Trois-Bassins : Schéma d'organisation urbaine du littoral de Trois-Bassins (étude Duteil/SEDRE) + étude TCO en cours en aval de la ZALM : « étude opérationnelle de mise en valeur et d'aménagement du littoral de Trois-Bassins » (Impact-Paysag'Ylang)
- Projet ZAC Four à Chaux à Saint-Leu (800 logements, dont 60 % logements sociaux)
- Saint-Leu : projet urbain de mutation vers le tourisme (transfert de bâtiments publics du littoral vers la ZAC Four à Chaux) + étude TCO en cours « Etude opérationnelle de mise en valeur et d'aménagement du littoral Sud de Saint-Leu » (Yann CIRET Paysagiste-CACG-PARETO-CYATHEA )
- Saint-Leu : PRU centre-ville, projet ANRU à Piton Saint-Leu, projet ZPPAUP centre-ville
- Saint-Leu : trois ZAD sur les pentes littorales : Bras Mouton, Chemin Surprise, la Salette

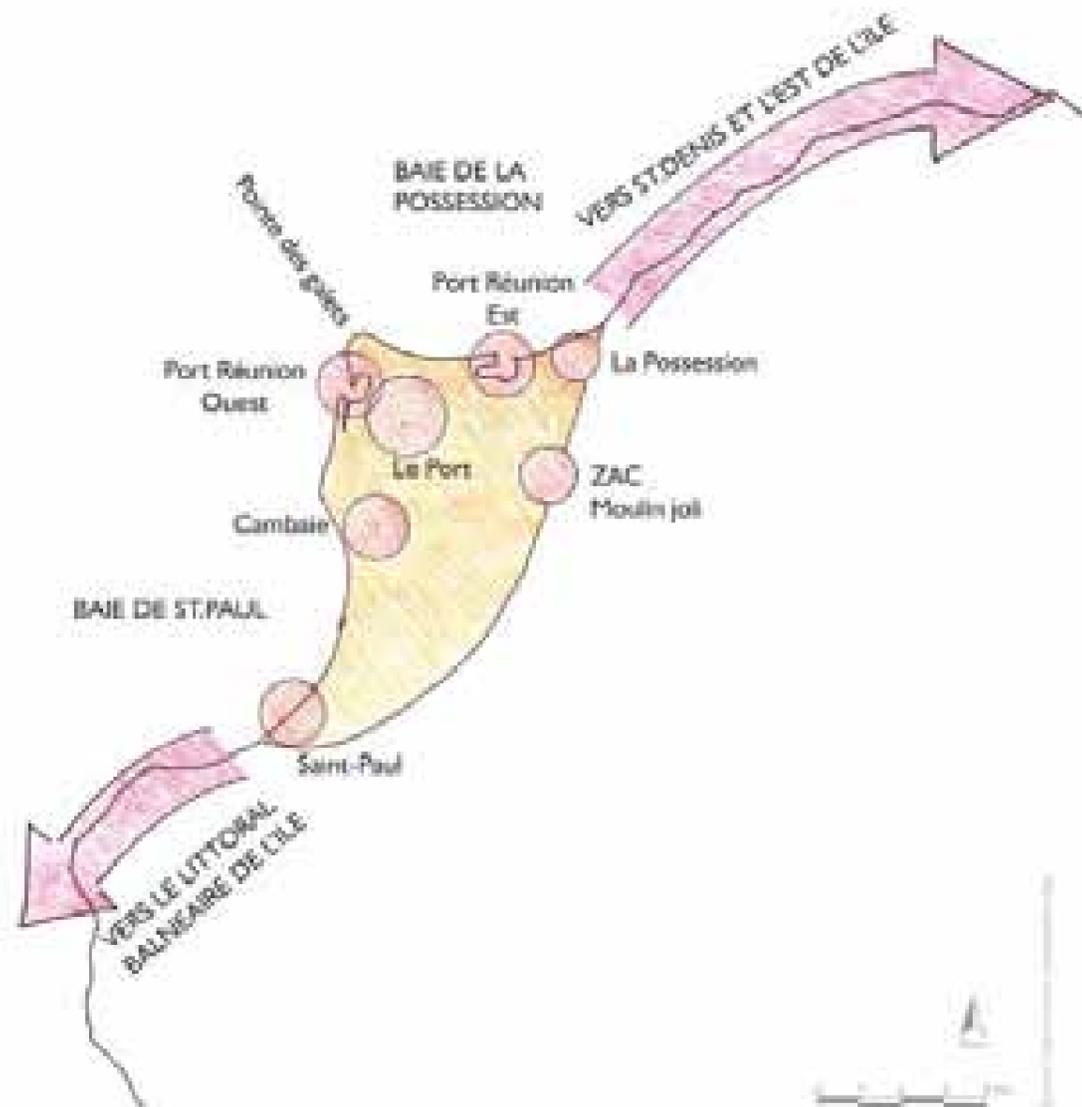


## 1.2. L'urbanisation des plaines littorales de Saint-Paul / le Port / la Possession

### Un territoire d'opportunité pour le développement

L'ensemble des plaines littorales au nord du TCO constitue un territoire d'opportunité pour le développement, pour plusieurs raisons :

- des plaines adoucies, rares dans le contexte réunionnais et uniques sur le territoire de TCO, aux reliefs peu contraignants et favorables à l'implantation des activités et de l'urbanisation ;
- la présence de la ville du Port, ville récente, née en 1895 de la construction et de la mise en exploitation du Port de la Pointe des Galets, encore en évolution ;
- la présence de Port Réunion, seul port d'import/export de l'île, qui concentre les activités industrielles induites ;
- la position même de la baie dans l'île, à l'articulation entre le nord (côte nord-est et agglomération de Saint-Denis, au bout des 13 km de route du Littoral), et l'ouest, qui cristallise le tourisme balnéaire.
- la présence de la ville de Saint-Paul, ville « historique » de la Réunion liée à sa baie dite « du meilleur ancrage », aux capacités d'accueil encore à développer ;
- la présence des terres de Cambaie, ou Plaine Chabrier, libérées depuis quelques années de la servitude de protection de l'antenne Oméga, et qui font l'objet aujourd'hui d'un grand projet urbain en cours de définition sur 450 ha, avec un objectif aujourd'hui affiché de 25-35 000 habitants ;
- les terrains Moulin Joli, au pied des pentes de la Possession, qui font l'objet d'une ZAC de 180 ha ;



## De grands sites de nature imbriqués au développement

L'originalité du territoire Nord de TCO est d'offrir de vastes espaces de nature, à la fois très différents les uns des autres et au contact direct des secteurs de développement urbain :

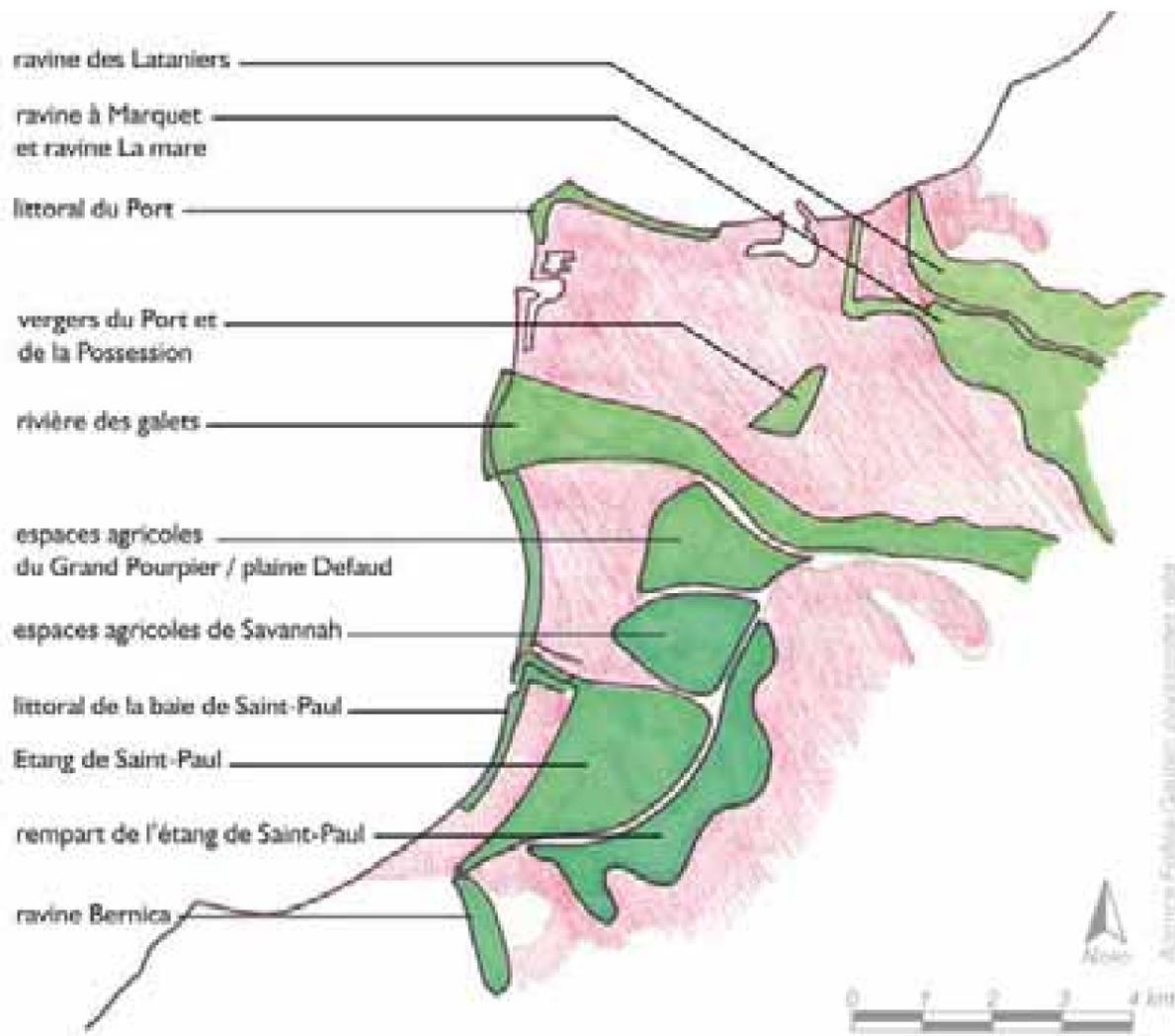
- la large rivière des Galets, porte de Mafate, entre le Port, la Possession et Cambaie ;
- les espaces agricoles de Savannah, de la Plaine Defaud du Grand Pourpier, au contact de Cambaie ;
- l'étang de Saint-Paul, très rare zone humide de l'île et partiellement accompagnée de vergers créoles (cocoteraies de Saint-Paul, mangueraies, ...), aux portes de Saint-Paul centre ;
- les grands vergers au pied des pentes de Sainte-Thérèse, entre la Possession, le Port et Rivière-des-Galets ;
- les grandes ravines parfois au contact de l'urbanisation : ravine des Lataniers et ravine à Marquet pour la Possession, ravine de Bernica pour Saint-Paul ;
- l'océan, avec ses ports (Port Ouest pour le Port, petit port de la Possession) et sa longue plage de sable noir pour Saint-Paul centre ;
- la savane du Cap la Houssaye en limite sud de la baie de Saint-Paul, déroulée jusqu'à la mer et au contact direct de l'agglomération Plateau Caillou / Fleurimont / l'Eperon.



*La rivière des Galets, lien naturel avec Mafate, au cœur des trois communes du Port, de la Possession et de Saint-Paul*



*Le littoral de galets et de sables noirs, et les ouvertures sur l'océan, les baies de Saint-Paul (ici) et de la Possession, le Cap la Houssaye (à l'horizon) et les pentes en toile de fond*



*La ravine de la Grande Chaloupe*

**LA PLAINE LITTORALE DU NORD TCO :  
DE GRANDS SITES DE NATURE IMBRIQUES AU DEVELOPPEMENT**



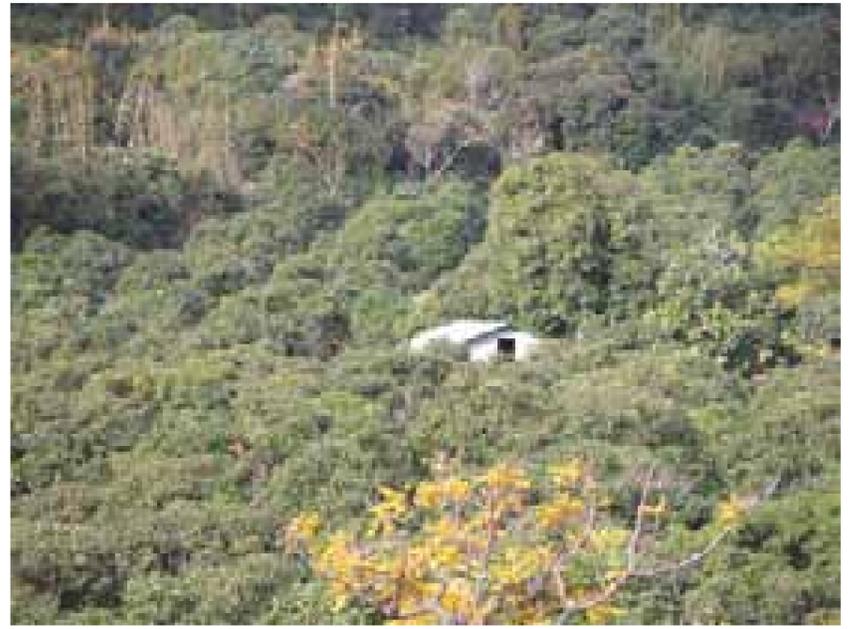
*Les doux espaces cultivés de la Plaine de Savannah/plaine Défaud*



*Le beau paysage agricole de Savannah et Plaine Défaud, au contact direct de Cambaie, futur secteur de développement, et des pentes urbanisées de la Plaine-Bois de Nèfles*



*La savane de Cap la Houssaye, paysage unique de végétation sèche propre au TCO*



*Les vergers de la Possession dans le fond de la ravine Lataniers*



*L'Etang de Saint-Paul depuis les pentes de Bellemène*



*Les rives de l'Etang de Saint-Paul, cultivées en vergers, bordées par le chemin du Tour des Roches*



*La ravine des Lataniers à la Possession*

### Un territoire hétérogène et découpé, qui manque de 'liant'

A la fois territoire urbain de développement et territoire de grands sites de nature diversifiés, les plaines littorales du nord du TCO n'ont pas encore su réussir le mariage de cette diversité composite. Elles ont souffert d'une absence de plan d'urbanisme et de paysage pour la globalité de son territoire au cours des dernières décennies. Les accès, les parcours, sont difficiles du fait de l'importance des infrastructures, qui coupent le territoire, et d'une urbanisation « parasite », grignoteuse, souvent linéaire, qui accompagne les voies de liaisons entre les sites urbains et naturels. L'ensemble marque aujourd'hui de façon négative le paysage de cette vaste plaine littorale :

- coupure de Saint-Paul avec l'étang et avec la ravine de Bernica (RN 1 et échangeur avec RD 6),
- urbanisation hétérogène et médiocre des franges de Savannah, coupure de Savannah avec la plaine Chabrier (RN 1 et urbanisation anarchique d'activités),
- coupure du Port avec les pentes de la Possession (RN 1 et linéaire d'activités), effet de vitrine commerciale banale en entrée du territoire de TCO et masquant les ouvertures sur Mafate,
- coupure de la Possession avec son littoral (RN 1),
- mitage progressif des vergers entre Rivière-des-Galets et la Possession, entre la RN 1 et la RN 1<sup>E</sup>,
- urbanisation des pentes raides qui font l'écrin de l'étang de Saint-Paul, progressivement conquises par l'urbanisation en provenance de l'aval comme de l'amont (secteur Grande Fontaine / Bellemène / Petit Bernica / Bois Rouge) ;

- dévalorisation des abords de la Rivière des Galets, « arrière-cour » des trois communes riveraines.

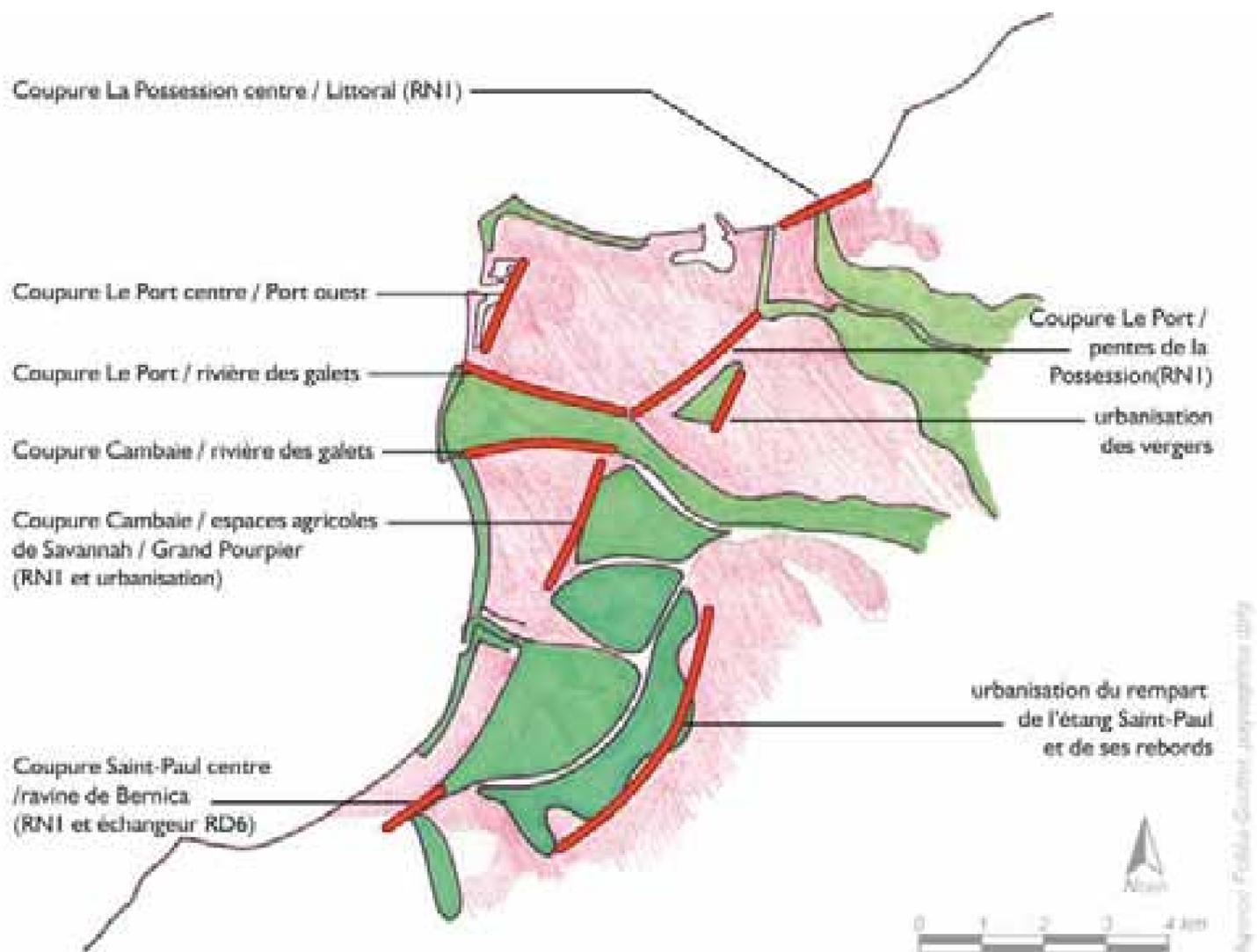
Ces phénomènes accentuent l'absence de gestion et de prise en main des espaces de nature :

- rivière des Galets peu attractive, faiblement accessible
- étang de Saint-Paul en voie d'atterrissement faute d'entretien des canaux
- ravine de Bernica dévalorisée dans son entrée par les remblais, les friches et les bretelles de la RN1 (échangeur RD 6)
- ...

Dans cette situation, le projet urbain du « Cœur d'agglomération » pour la partie saint-Pauloise, en cours de maturation, mérite prioritairement de requalifier les liaisons et les continuités entre ces différents espaces urbains et de nature. Le polycentrisme du cœur d'agglomération ne prendra ses qualités qu'à cette condition. C'est une trame paysagère qui est à constituer à l'échelle de ce territoire. Les pièces du puzzle sont là, mais elles sont éparées. Il faut les emboîter, les ajuster les unes aux autres pour que se dessine le visage du cœur d'agglomération.



*coupure de Saint-Paul avec l'étang et avec la ravine de Bernica (RN 1 et échangeur avec RD 6)*



LA PLAINE LITTORALE DU NORD TCO :  
COUPURES ENTRE SITES URBAINS ET NATURELS



*Coupure de Savannah avec la plaine Chabrier (RN 1 et urbanisation anarchique d'activités)*



*Urbanisation hétérogène et médiocre des franges de Savannah (RN 1 et urbanisation anarchique d'activités)*



*Coupure du Port avec les pentes de la Possession (RN 1 et linéaire d'activités), effet de vitrine commerciale banale en entrée du territoire de TCO et masquant les ouvertures sur Mafate*



*Coupure de la Possession avec son littoral (RN 1)*



*Urbanisation des pentes raides qui font l'écrin de l'étang de Saint-Paul, progressivement conquises par l'urbanisation en provenance de l'aval comme de l'amont (secteur Grande Fontaine/Bellemène/Petit Bernica/Bois Rouge)*



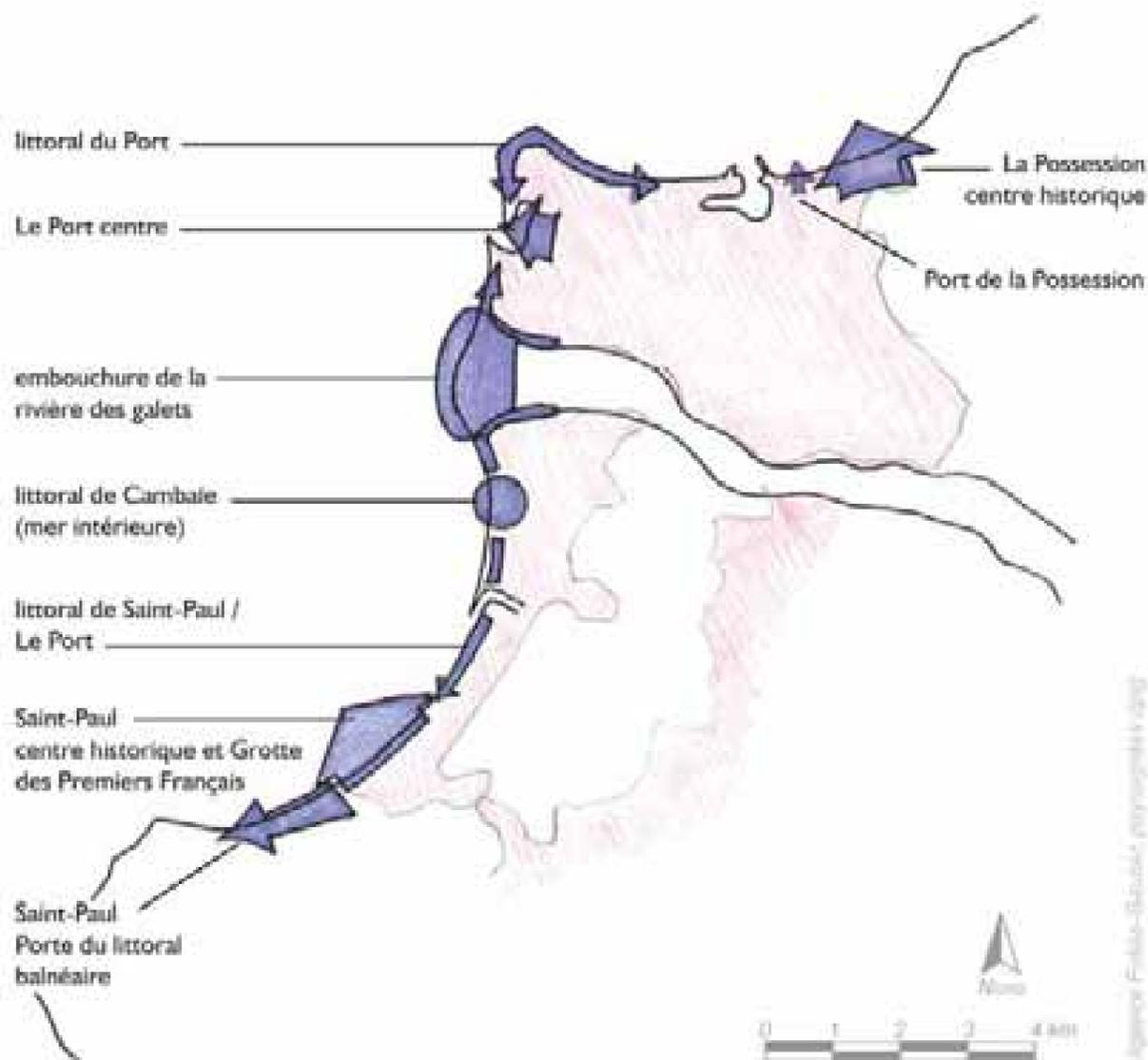
*Dévalorisation des abords de la Rivière des Galets, « arrière-cour » des trois communes riveraines.*

## Une relation historique à la mer qui reste largement à reconquérir et à développer

Les baies et pointes de Saint-Paul/le Port/la Possession ont permis d'établir un lien maritime plus fort qu'ailleurs dans l'île ; toutefois, cette relation à l'océan, potentiellement forte, est aujourd'hui à reconquérir ou à développer, sur des modèles bien sûr distincts de celui de la côte balnéaire plus au sud.

**La baie de Saint-Paul**, historiquement, est la « baie du meilleur ancrage », celle où les bateaux, mieux protégés qu'ailleurs autour de l'île, mouillaient de façon privilégiée. C'est aussi la baie des premiers

habitants de l'île, avec le second groupe de mutins débarqués de Fort Dauphin en 1654, qui se serait implanté vers la Grotte dite « des premiers Français » à côté de l'actuel centre-ville de Saint-Paul. Toutefois, cette liaison historique et naturelle à l'océan ne s'est pas traduite dans l'urbanisme de la ville : pas d'espaces ou d'équipements publics liés à la mer, emblématiques et appropriés à l'heure actuelle, hormis la base nautique/école de voile ; seule la Forêt Domaniale de la Côte sous le Vent fait l'objet d'usages pour le pique-nique, le sport, les loisirs. De même, la Grotte des Premiers Français apparaît aujourd'hui relativement coupée du cimetière marin et de la plage par la RN1 et ses nuisances.



LITTORAL BALNEAIRE DU TCO : SITES POTENTIELS DE RELATION A LA MER

**La baie de la Possession** a historiquement développé une activité de batelage avec la liaison maritime vers Saint-Denis et le nord-est de l'île au moyen des chaloupes, jusqu'à ce que le train (CFR) puis la route du littoral prennent définitivement la place. La liaison de la ville à l'océan est aujourd'hui parasitée par la RN 1 qui fait coupure, ce qui a pour conséquences de :

- affaiblir le centre-ville

- supprimer les potentialités de la baie de la Possession en tant qu'espace de loisirs

- perturber l'activité de pêche ; un port a heureusement été créé, mais il reste actuellement quelque peu confidentiel et difficile d'accès.

**Sur la Pointe des Galets**, le développement récent s'est opéré autour de Port Réunion : Port Ouest et Port est, avec la ville du Port et les zones industrielles liées à l'activité maritime et à l'import/export. Malgré son organisation globale en amphithéâtre, la ville du Port reste encore coupée aujourd'hui de ce qui est sa raison d'être : le port Ouest, autour duquel se sont développés des activités et bâtiments portuaires sans liens aisés avec le centre-ville pourtant tout proche.

**Les liaisons à venir avec la mer** ont largement vocation à se développer. Plusieurs projets ou idées sont liées à ce thème fondamental :

- reconquête de la liaison Possession-mer (dans le cadre du projet TramTrain ? du projet route du Littoral ?)

- liaison de la ville du Port avec Port Ouest (projet)

- promenades sur le littoral du Port (partiellement réalisées)

- développement urbain de Cambaie autour d'un littoral redessiné (projet)

- reconquête du littoral de Saint-Paul centre (projet)

- nouveau rôle potentiel de Saint-Paul centre comme « porte du littoral balnéaire », à l'occasion des projets Route des Tamarins (requalification de la Chaussée Royale)

- valorisation du site de la Grotte des Premiers Français (projet)

- continuités des circulations douces sur le littoral (projet)

## **L'urbanisation des plaines littorales de Saint-Paul / le Port / la Possession : actions menées ou envisagées actuellement :**

Plusieurs réflexions sont en cours qui vont dans la logique de constitution de « trame paysagère » :

- projet de liaison ville-port pour la commune du Port
- réflexion qui s'engage sur la rivière des Galets et ses rives, pour la conforter comme centralité naturelle du Cœur d'agglomération (plan-guide dans le cadre de la présente charte) ;
- programmation de reconquête et de valorisation du littoral pour le site de Cambaie, pour diversifier la géographie de la côte, faciliter l'appropriation de l'eau, organiser le développement urbain autour ;
- projet de « coulée verte » du Port liant la ville aux pentes à l'amont ;
- projet de création de la Promenade de Bernica, liaison entre Saint-Paul centre et la ravine, intégré au projet de la Route des Tamarins ;
- projet de requalification de l'entrée de Saint-Paul depuis la RN 1 (échangeur et requalification de la Chaussée Royale), intégré au projet de la Route des Tamarins ;
- programmation de requalification du « front de mer » de Saint-Paul ville
- Réserve Naturelle de l'étang de Saint-Paul
- projet de parc urbain, reliant la Possession à la ravine des Lataniers

Mais d'autres enjeux restent aujourd'hui en suspens, qui, non pris en compte, pourraient fragiliser la constitution de cette « trame paysagère » du Cœur d'Agglomération :

- **Pour la rivière des Galets :**
  - o le vaste hippodrome programmé, en s'allongeant parallèlement au bord de la rivière, peut constituer un « obstacle » aux liaisons entre la rivière et l'urbanisation future de Cambaie ;
  - o les équipements de la ZAC Environnement (35 ha) + Station d'épuration de Saint-Paul sur le site de Cambaie pourraient s'avérer peu valorisants pour la rivière et constituer également des obstacles aux liaisons du Port avec la rivière ;
- **Pour le projet de la Coulée Verte du Port :** il faut traverser le tissu industriel, la RN 1 et son tissu commercial ;
- **Pour la ZAC Moulin Joli :** il faut réussir le mariage de l'urbanisation avec les grands vergers existants et la RN 1E ;
- **Pour Savannah :** la relation programmée reste faible entre les espaces agricoles et l'urbanisation à venir de Cambaie, avec en outre le problème de la coupure que forme la RN 1 entre les deux, et le développement possible de zone d'activités linéaire autour de la RN ;

### 1.3. L'urbanisation des pentes intermédiaires

#### **Vue et fraîcheur : une situation potentiellement agréable pour habiter**

L'urbanisation littorale d'origine sur l'ouest était très faible jusqu'à une époque récente.

Elle se limitait à :

- La Possession, un des points d'embarquement pour les chaloupes qui reliaient l'ouest à Saint-Denis, et plus globalement au nord et à l'est ;
- Saint-Paul, ville historique favorisée par sa baie, site principal de mouillage des bateaux et offrant de l'eau douce à proximité ;
- Saint-Gilles et Saint-Leu, village de pêcheurs protégés par la barrière de corail.

L'urbanisation se développait davantage en retrait de la côte, à au moins 250 m d'altitude (Piton Saint-Leu), 350 m (Saint-Gilles-les Hauts, Villèle), 500 m (la Saline), voire 750 m (Trois-Bassins) : moindre sécheresse, moindre chaleur, moindre risque en cas de cyclone, meilleure protection vis-à-vis des pillards venus de la mer, vue dominante sur le littoral : les avantages étaient nombreux, et la plupart restent vrais aujourd'hui. L'examen de la dynamique d'urbanisation sur les quinze dernières années confirme d'ailleurs cette attractivité : les pentes intermédiaires sont les principaux espaces de développement de l'urbanisation de l'ouest, d'autant que la protection du littoral au SAR et par la Loi Littoral semblent avoir assez bien tenu.



*Ouverture sur le Cap la Houssaye depuis le Petit Bernica*



*Ouverture sur le littoral et l'océan depuis les pentes habitées de Saint-Leu*



*Ouverture sur le littoral du lagon depuis les pentes de Trois-Bassins*



*Ouverture sur l'Etang de Saint-Paul depuis Bellemène*



*Ouverture sur les pentes cultivées et le littoral de l'Hermitage depuis la Saline*



*Ouverture sur la mer et le Port depuis les premières pentes de la Possession*

### Une urbanisation excessivement distendue dans l'espace

Le phénomène le plus frappant dans l'ouest est la diffusion du bâti dans l'espace, éparpillé sur les pentes en myriades de petits points blancs à la faveur des routes qui irriguent le territoire. Le phénomène est bien perceptible également la nuit, avec la constellation des lumières individuelles répartie sur les pentes.

La diffusion du bâti est particulièrement marquée sur les pentes de Saint-Paul à Trois-Bassins, car elle a fragilisé les principes fondamentaux d'organisation du paysage :

- le principe de l'étagement, affaibli par la diffusion de l'urbanisation « zigzag » en langues perpendiculaires aux courbes de niveaux : le Guillaume, le Bernica/Tan Rouge, Bras Canot au-dessus de Villèle, langues d'urbanisation au-dessus de la Saline, au-dessus du Barrage, Trois-Bassins ;
- le principe de l'alternance, affaibli par allongement de l'urbanisation parallèlement aux courbes de niveaux, sans espace de respiration : continuum d'urbanisation des mi-pentes, continuum d'urbanisation de la route Hubert Delisle.

A 800 m d'altitude, la route Hubert Delisle a été victime de son succès : créée au XIXe siècle pour favoriser le développement des hauts, elle est aujourd'hui entièrement emmaillotée d'urbanisation linéaire, sur des dizaines de kilomètres. Son parcours en est fastidieux, insuffisamment hiérarchisé en centralités et espaces de respiration. Les coupures d'urbanisation ne sont offertes que par les grandes ravines, dont les dimensions en font parfois des événements sur le parcours : Grande Ravine, ravine de la Chaloupe, ravine du Grand

Etang notamment. Il faut la raideur extrême des pentes entre le Cap Camélias et le Plate pour libérer les rares vues dominantes majestueuses sur le déroulé des pentes jusqu'à la Pointe au Sel et à la mer.

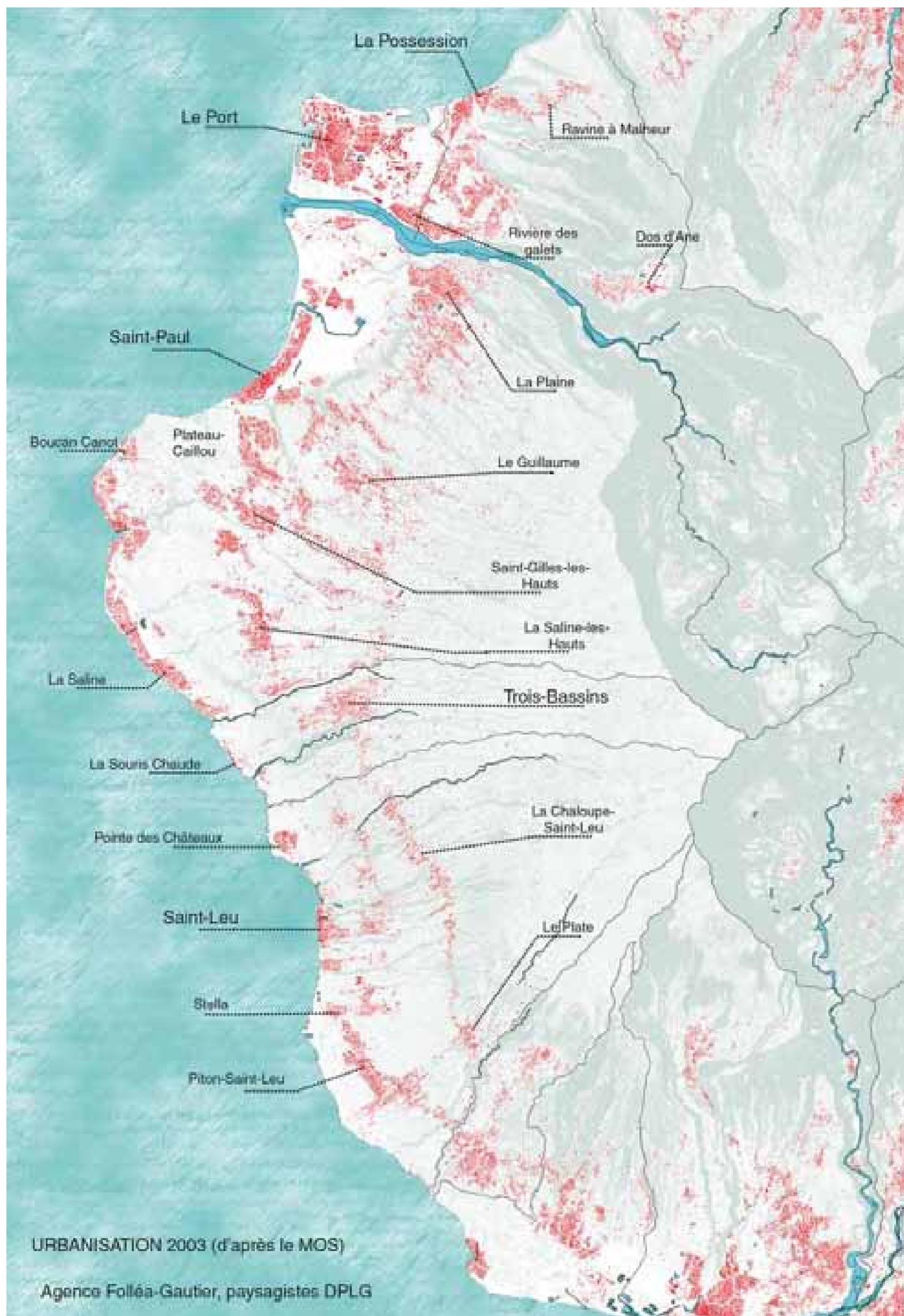
Une partie des pentes agricoles de Saint-Leu est menacée de vivre la même dynamique de grignotage que celle qu'ont vécu les pentes de Saint-Paul jusqu'à Trois-Bassins. Il s'agit des pentes entre la Route Hubert Delisle (de Notre-Dame-des-Champs à l'Etang-les-Hauts) et la RD 13 (de Bras-Mouton à l'Etang-Saint-Leu) : risque d'urbanisation linéaire autour des voies en zigzag : chemin Potier, RD 130, chemin Diale, ...

En revanche les plus beaux paysages agricoles des pentes ouest, les pentes Maingard et Montause au-dessus de Piton-Saint-Leu, ne sont pas gagnés par l'urbanisation diffuse, sauf ponctuellement au-dessus de Grand Fond (chemin Renaud, RD 13).

Les causes de ce « mitage » sont à la fois naturelles, économiques et culturelles :

- Naturellement, le pourcentage moyen des pentes de l'ouest et leur profil globalement très régulier, offrent peu de contraintes réellement rédhibitoires pour le développement de l'urbanisation : les pentes, les cassures de pentes, les pitons ou sommets, tous les accidents vraiment trop raides pour être construits sont finalement très rares. Certes les « sites » bâtis existent : Saint-Gilles et Boucan Canot dans leur petit cirque ouvert sur la mer, la Saline et les Colimaçons sur des élévations, le Plate sur un adoucissement, Saint-Leu en pied

carte de l'urbanisation en 2003



de pente dans sa baie, ... mais ils sont peu spectaculaires et peuvent facilement être débordés par la dynamique d'urbanisation. Il en résulte ce bâti qui tend facilement à s'étendre un peu partout, sans réelle impossibilité physique ou contrainte naturelle forte pour l'en empêcher.

- Cette tendance naturelle est renforcée par des dispositions sociales et culturelles : la structure foncière morcelée en lanières, la décohabitation de familles qui n'ont pas d'autres terrains, le manque de foncier disponible pour offrir des alternatives, la culture encore bien vivace dans la population d'habiter sa case individuelle environnée du jardin...et la tendance à « oublier » parfois de déposer un permis de construire
- Elle est accentuée par les rétrocessions opérées par la SAFER, qui conduisent, pour le nouveau propriétaire, à construire sur son terrain, ce qui conduit de facto à une perte de vocation agricole, sur des terrains parfois irrigués
- Enfin l'absence de mesures de police pour faire respecter le droit du sol a eu pour conséquence d'aggraver le problème.



*Etalement de l'urbanisation sur les hauts de Bois de nèfles à Saint-Paul*



*Construction isolée dans l'espace agricole à la Saline-les-Hauts*

Ce phénomène du mitage, traditionnel, est sans grande conséquence lorsqu'il concerne peu de monde sur un faible espace. Il produit même un paysage assez végétal, agréable à habiter. Mais, dans le contexte d'une île petite et sous forte pression démographique, il génère de nombreux inconvénients en devenant massif :

- coût élevé des réseaux et des services : le budget de collecte et traitement des déchets ménagers est le plus gros de TCO : 23 millions d'€ ; et le budget transport : 20 millions d'€ ;
  - consommation des espaces non bâtis : affaiblissement de la viabilité des espaces agricoles, morcelés ou victimes de spéculation foncière ; affaiblissement de la valeur environnementale des espaces de nature ;
  - faiblesse des centralités, difficulté de constituer des centres : Trois-Bassins par exemple, principal bourg des pentes, souffre d'un allongement haut/bas très important, sur 450 m d'altitude environ entre Bois de Nèfles en bas et la route Hubert Delisle en haut ;
  - monotonie des parcours, difficulté de découverte du territoire, faible attractivité, du fait des continuums urbanisés constitués autour des voies de circulation : cas notamment de la route Hubert Delisle, ou de la RD 6 de Plateau Caillou à la Saline ;
  - inefficacité et lourdeur des déplacements, du fait de la rareté des parcours non urbanisés
- inconfort pour les habitants, tyrannie de la voiture, du fait de l'éloignement des points de centralités : commerces, écoles, équipements et services publics, mais aussi pentes à « encaisser » dans les déplacements, fatigantes à pied, fastidieuses en voitures (virages)
  - « brouillage » du paysage, difficulté de repérage, banalisation des espaces agricoles et des espaces urbanisés, indifférenciés.

En réaction, il a conduit aussi à des dispositions radicales de protections des terres irriguées par un PIG, qui tendent à être fragilisées du fait même de leur caractère extrême :

- intégration de secteurs construits dans le PIG, qui rend de facto l'ensemble paradoxalement totalement inconstructible (exemple quartier Bois de Nèfles à Trois-Bassins)
- ceinturage par endroits trop systématique de l'espace déjà urbanisé, sans marge de manœuvre pour achever un quartier et organiser sa relation avec l'espace agricole
- impossibilité de développement agro-touristique

Dans cette situation, d'urbanisation largement diffusée sur des pentes longues et ininterrompues, le confort d'usage et la qualité paysagère appellent un développement de multiples micro-centralités, adaptées aux possibilités de déplacements de proximité aisés pour les habitants. L'ensemble pris dans un espace agricole protégé.

### **Une forte pression d'urbanisation, conflictuelle car sur des terrains aménagés pour le développement de l'agriculture**

La création de la Route des Tamarins rend les pentes intermédiaires plus attractives encore en matière d'habitat, en facilitant la desserte du territoire et les possibilités de déplacement domicile/travail. C'est particulièrement vrai pour la ligne d'urbanisation des mi-pentes, bien desservie par les échangeurs successifs de la Route des Tamarins. Par leur desserte aisée et leur effet de vitrine, les abords de la Route des Tamarins vont s'avérer également attractifs pour le développement des activités, d'autant que le projet de Cambaie envisage de « délocaliser » les besoins de zones d'activités vers la Route des Tamarins pour dégager davantage de surface d'habitat et rapprocher davantage les zones d'emploi et de logement. Cela pose la question de l'image offerte de la Réunion et de TCO depuis la Route des Tamarins, route spectaculaire par son positionnement en balcon dans les pentes mais risquant de perdre ou de banaliser une partie de ses vues.

Cette pression accrue déjà très sensible aujourd'hui intervient sur un territoire à l'urbanisation lâche qui fait en outre l'objet d'un projet agricole ambitieux au travers du basculement des eaux et de l'irrigation. Sans surprise, les pentes intermédiaires forment donc un des espaces les plus conflictuels et sensibles en terme de développement.

### **Un projet agricole ambitieux, mais excessivement déconnecté du projet plus large d'aménagement du territoire**

Voir le chapitre « Les espaces agricole et naturels »

### **Un urbanisme contraint par la pente, qui échappe aux modèles traditionnels**

Sur les longues et fortes pentes de l'Ouest, l'habitat ne trouve presque jamais d'espace facilement constructible et confortable pour se développer. On est bien toujours sur une pente, sans répit, sans replat. L'avantage est certes d'offrir presque partout de larges ouvertures visuelles. Mais les inconvénients sont nombreux :

- le coût de la construction, plus élevé : s'adapter à la pente a un coût, qui se répercute dans l'architecture et/ou dans les terrassements et soutènements ;
- la difficulté à constituer des centralités importantes qui soient viables : les centres sont vite loin et peu attractifs pour les habitants du fait des dénivelés, malgré des distances qui paraissent proches à vol d'oiseau, vues en carte ;
- le moindre confort du développement urbain et des espaces publics : en dévers presque permanents ;
- le traitement du rapport du bâti à la pente, paysagèrement plus délicat : remblais, déblais, murs de soutènements, ..., et parfois à risque : érosion, glissements.

Ainsi, la contrainte des pentes oblige à un volontarisme fort en matière d'aménagement du territoire pour assurer la préservation des espaces naturels et agricoles, afin de compenser la faiblesse des dispositions morphologiques en la matière. Elle oblige à l'inventivité et à la créativité en matière d'urbanisme, d'architecture et de paysagement, pour réussir des micro-centralités qui marchent, pour pallier les inconvénients des coûts, de l'inconfort et des murs et talus, et pour magnifier les vues.



*Sur les pentes, les dénivelés importants génèrent à la fois des problèmes d'usages (pente contraignante à pied, centralités nécessairement limitées, espaces publics réduits) et d'images (soutènements, remblais, parfois peu avenants).*



*Une opération d'urbanisme novatrice, « en escalier » sur les pentes de Saint-Leu : une opération incontestablement adaptée à la pente, mais peut-être un peu raide à force d'être systématique, et insuffisamment mêlée au végétal.*

### **Une urbanisation trop proche du bord des ravines**

La pression du développement conduit à un positionnement de l'urbanisation trop proche du rebord des ravines. Ce phénomène présente plusieurs inconvénients :

- risque de glissement de terrain et dans certains cas d'inondation
- pollution par le déversement de déchets, la ravine devenant arrière-cour de l'urbanisation
- urbanisation très visible depuis la rive opposée, parfois agressive et peu avenante (murs de soutènements, dessous de dalles de terrasses sur pilotis, ...)
- privatisation des bords hauts de la ravine, souvent intéressants en matière de paysage : vues offertes, support au développement des cheminements doux amont-aval, sites de nature de proximité pour les habitants (pique-nique, loisirs, ...), sites linéaires potentiels de plantations d'arbres ou de forêts, rares dans les pentes intermédiaires de l'ouest.

Les dispositions réglementaires actuellement en vigueur prévoient 10 m de recul lorsque les pentes sont supérieures à 30%. C'est nettement insuffisant dans la plupart des cas : pas à l'échelle de l'importance physique des grandes ravines dans le paysage, et de leur rôle potentiel pour l'agrément du cadre de vie commun. On notera que la commune de Trois-Bassins a prévu dans son PLU un recul de 50 à 100 m vis-à-vis des rebords de la Grande Ravine.



*Urbanisation trop proche du rebord de la ravine : problèmes de risques, de pollution, de privatisation, et d'image de la ravine*

### Un maillage insuffisant entre les opérations d'urbanisme

Les opérations d'urbanisation des pentes sous forme de ZAC ou de lotissements, apparaissent encore trop juxtaposées, trop autistes, trop refermées sur elles-mêmes. Il s'ensuit un manque de maillage des quartiers entre eux, phénomène largement aggravé par la présence des ravines, auxquelles on vient s'accoler mais que l'on ne franchit pas ou peu.

Le phénomène est plus particulièrement frappant sur les pentes qui dominent les plaines littorales de Saint-Paul-le-Port-la-Possession, qui ont pourtant une vocation urbaine, déjà largement engagée par l'urbanisation des dernières décennies. D'autres projets vont en outre confirmer cette vocation dans les prochaines années, notamment la ZAC Moulin-Joli sur la commune de la Possession (180 ha au total). L'urbanisation actuelle développée sur ces pentes offre deux visages différents de part et d'autre de la rivière des Galets : des taches d'urbanisation collective ou individuelle côté Possession (pentes de Sainte Thérèse), un semis dense et continu d'urbanisation individuelle côté Saint-Paul (la Plaine/Bois de Nèfles). Dans les deux cas, l'urbanisation en place souffre d'un manque de maillage, les opérations tendant à s'auto-desservir à partir de la voie principale de desserte, sans établir de liens physiques avec les opérations voisines. Il s'ensuit une succession de poches urbaines, juxtaposées et autonomes. Le même phénomène tend à s'observer sur Plateau Caillou.

Ce manque de maillage pose plusieurs problèmes :

- accès long et fastidieux des habitants à leur logement,
- complexité et coût des déplacements liés aux services publics : poste, ramassage des ordures ménagères, ramassage scolaire ;

- pas de communication entre quartiers, affaiblissement des échanges de voisinage
- risques en cas d'évacuation d'urgence, d'accès secours
- risque d'isolement social ou de marginalisation dans certains cas.

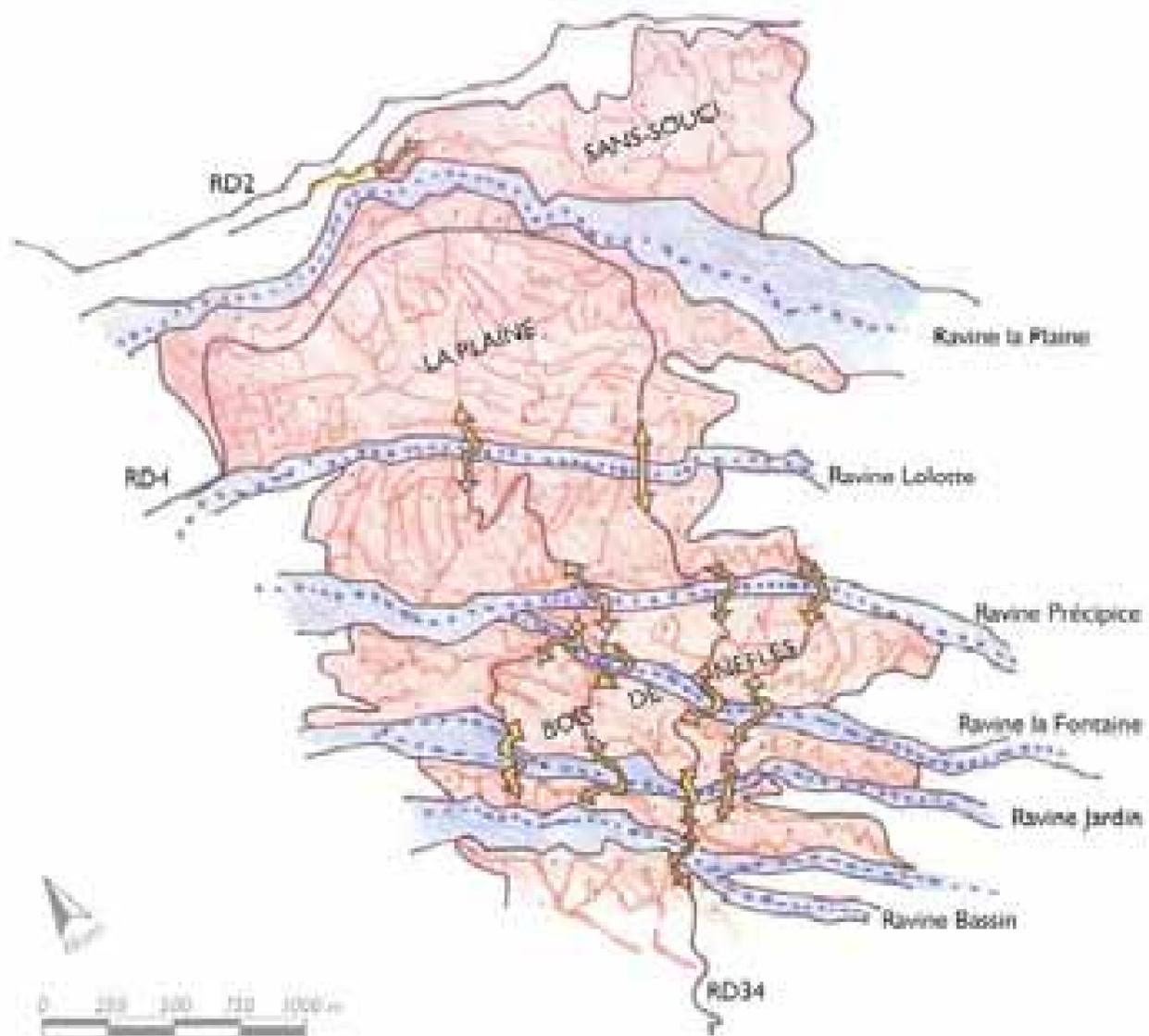
Face à ces problèmes, la recherche de maillage systématique des quartiers est un principe qui mérite de se concrétiser plus fermement. Dans le cas des coupures des ravines, cela suppose la création de passerelles, radiers et ponts.



*Un exemple intéressant de liaison interquartier par radier de franchissement de ravine*



*Autre exemple de liaison interquartier par passerelle au-dessus de la ravine*



**L'URBANISATION DES MI-PENTES :**  
**FAIBLESSES DU MAILLAGE ENTRE LES OPERATIONS D'URBANISME,**  
**RARETE DES FRANCHISSEMENTS DE RAVINES (flèches jaunes)**

Par comparaison, le maillage du centre-ville du Port à la même échelle



Agence Folléa-Gautier architectes (2011)

### Des espaces publics souvent inconfortables et dangereux

L'urbanisation en zigzag, autour de voies en lacets grimpant les pentes, rend l'espace de vie peu confortable. Outre la raideur du terrain privatif, parfois compensé par des terrassements coûteux et générateurs de talus ou de murs de soutènement disproportionnés, les déplacements deviennent alors fatigants à pied, difficiles en deux-roues, impossibles à vélo et fastidieux en voiture.

L'urbanisation s'étant largement développée autour de voies à l'origine plutôt agricoles, l'espace public de circulation manque de place pour s'adapter aux besoins plus urbains : pas de trottoir, pas de place pour l'arrêt de bus : on est parfois condamné à marcher dans le fond du caniveau pour échapper au risque de se faire renverser par un véhicule. Et il n'y a pas de place à fortiori pour les plantations, pourtant essentielles au cadre de vie à la Réunion (voir le chapitre « jardins, patrimoine végétal » ci-dessous). Mais ce manque de place, aux conséquences pénibles en terme d'usage et négatives en terme d'image, est parfois simplement lié à un manque d'ambition et d'exigence sur l'espace public dans les opérations de lotissements et d'aménagements.

Les situations sont généralement plus favorables avec un urbanisme développé parallèlement aux courbes de niveaux, sans épaissement excessif, afin d'éviter des gradients d'altitude trop importants.



*Enfants sur la route faute de place pour un trottoir*



*Arrêt Car Jaune aménagé sur le fossé faute de place*

## L'urbanisation des pentes intermédiaires : actions menées ou envisagées actuellement :

- Etude de développement durable pour la Route Hubert Delisle, (type Agenda 21), CAH, TCO, bureau d'étude IODDE
- Actions de structuration des bourgs des hauts, CAH et APR
- Projet d'urbanisation Triangle Montvert (Trois-Bassins)
- Projet de démarche type Agenda 21 pour Dos d'Ane (Commune de la Possession)
- Actions de densification urbaine impossibles en cas d'absence de réseau d'assainissement collectif
- Assainissement : à la charge des communes avec aide européenne – fonds FRAFRU –
- Chaque commune a son schéma d'assainissement. Toutes les stations d'épuration ont comme projet de doubler leur capacité. Coût d'une station d'épuration 100 000 eq hab : 100 millions d'€
- Restructuration des quartiers : aide de l'Etat PAQ (Participation pour l'aménagement des quartiers) : destinée à restructurer les quartiers existants, avec équipements, logements, ...
- CAC : contrat d'aide aux communes (Conseil Général) : assure une participation financière (jusqu'à 94%) du CG pour la réalisation de voirie, équipements publics, ... Un des axes est notamment l'aménagement des voiries départementales : trottoirs, ... Une des lignes du CAC pourrait être paysagère. Exemple : aménagement de la RD 241 à Cilaos
- Volonté de « démitage » affiché notamment par la cne de Saint-Paul : politique de long terme, possible pour les occupants non propriétaires, sur les terrains de la SAFER ou des collectivités ; plus difficiles pour les personnes propriétaires.

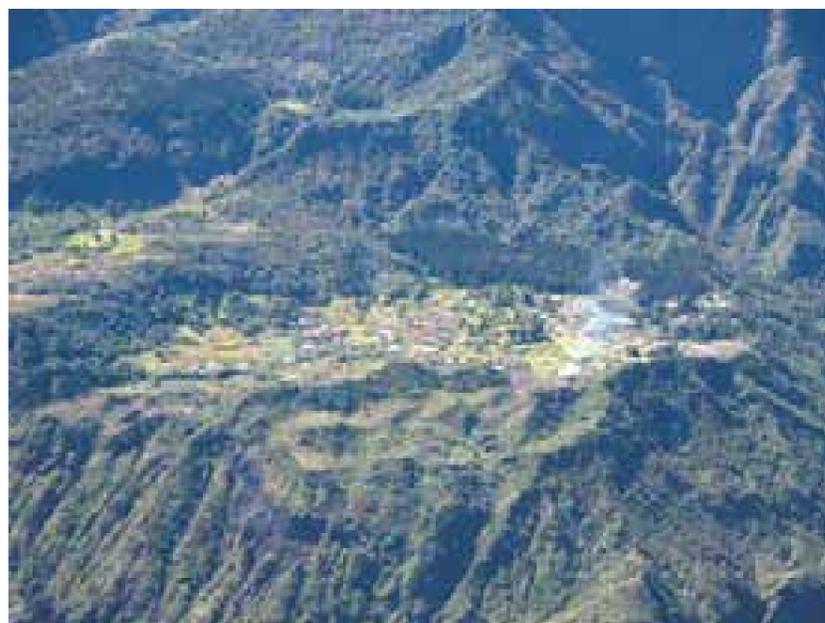
## 1.4. Le cas de l'habitat dans Mafate

Malgré son caractère totalement atypique, on pourrait presque parler « d'urbanisation » à Mafate, puisque 1000 personnes y vivent. Le succès et la bonne rentabilité des gîtes touristiques provoquent une forte demande de nouvelles créations, à laquelle s'ajoute le désir pour certains Mafatais « exilés » de revenir s'installer au pays. Mais cet engouement s'inscrit dans un cadre contraignant : transport et déplacements à assurer sans route, risques géologiques (notamment Roche Plate), réseaux non existants, eau non potable, évacuation des déchets problématique, ...

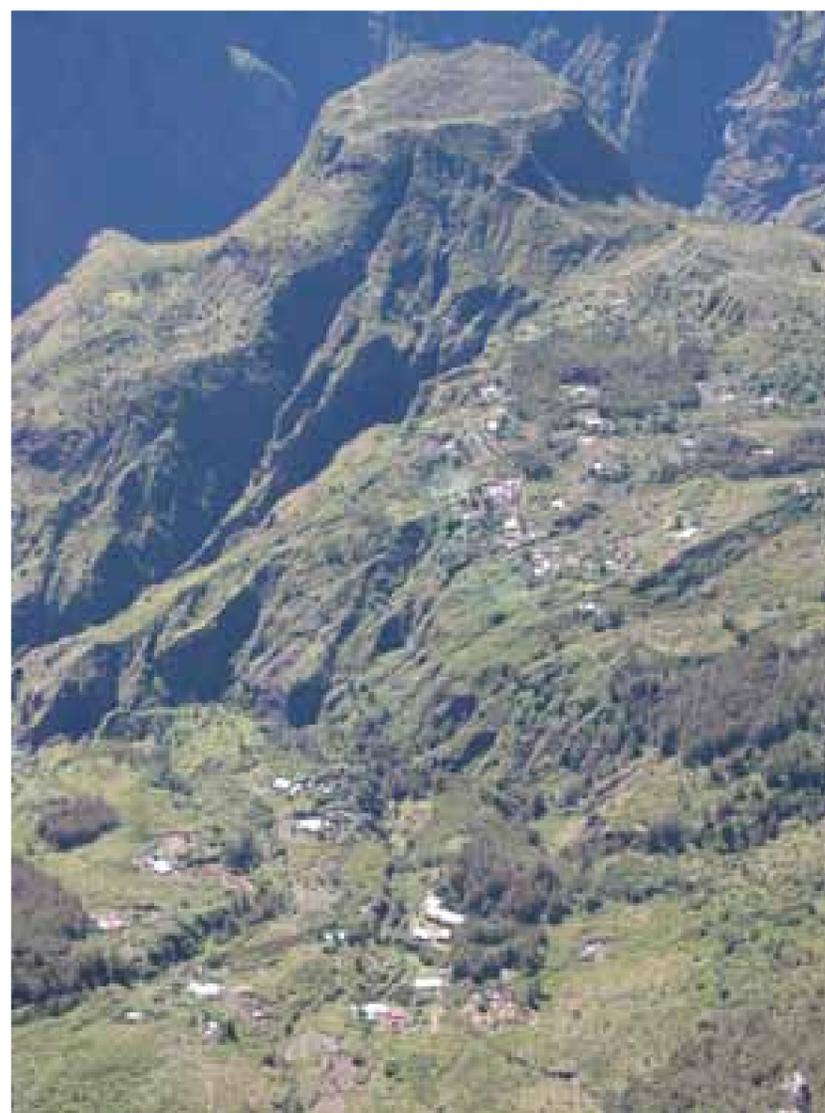
L'enjeu est dans la maîtrise qualitative et quantitative du bâti d'habitation ou de tourisme : positionnement dans l'espace des îlets, aspect architectural, traitement des abords.

### L'occupation humaine à Mafate : actions menées ou envisagées actuellement :

- Etude TCO en cours « Etude d'un projet de territoire pour Mafate » (Cabinet ECs – ARENES – LAC)
- Recensement du patrimoine bâti (SDAP)
- Etude CAUE pour le photovoltaïque
- Une adaptation de l'architecture rustique de Mafate a été cadrée dans les documents d'urbanisme de Saint-Paul et de la Possession avec l'aide du SDAP. Le module de 9mX9m est accepté (le module traditionnel est plutôt 8X6). En cas de besoin supplémentaire, des modules séparés du volume principal peuvent être rendus possibles et reliés le cas échéant par passages couverts
- Réflexions en cours sur le maintien ou non de la route de la rivière des Galets ; entretien : 500 000 € /an
- Hors TCO : Etude sur Salazie (Grand Ilet) et les bâtiments agricoles (étude DDAF, SDAP, CAUE)



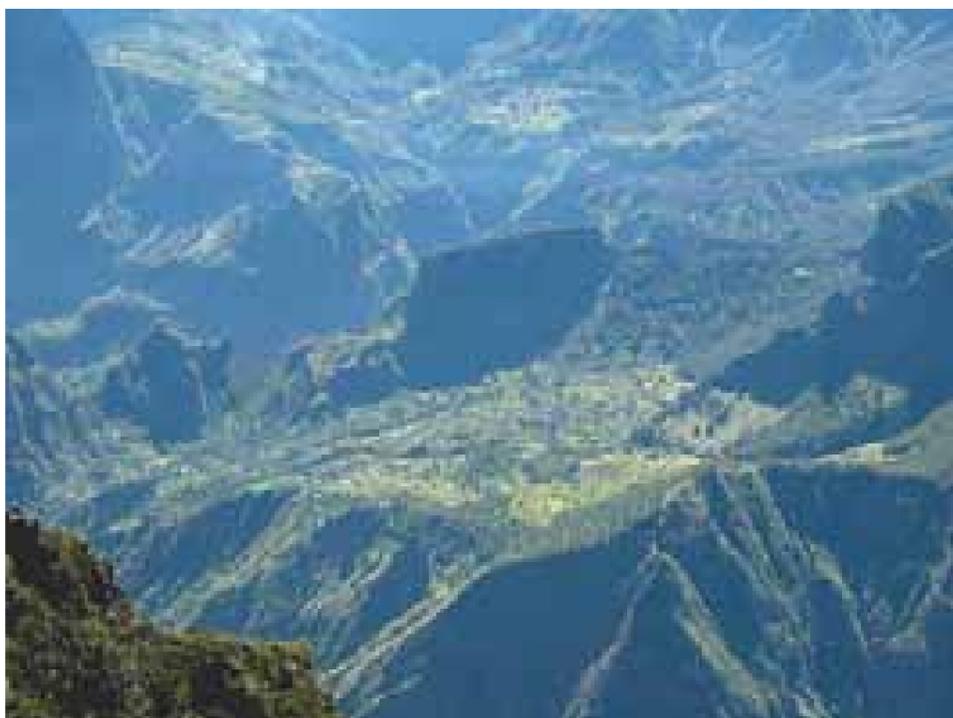
*La Nouvelle*



*Roche Plate, avec le sommet plat caractéristique du Bronchard*



*Marla, au pied du col du Taïbit et des Trois Salazes*



*Grand Place, au pied du Piton Carré*



*Ilet des Orangers, à gauche ; Ilet des Lataniers en contrebas au centre ; Grand Place à droite ; au fond le Piton Cabris, Aurère et Ilet-à-Malheur*



*Ilet des Orangers, coupé du reste du cirque par la Crête des Orangers à droite*

## 1.5. Les espaces publics urbains

### Une exception dans l'île : le Port

Le Port est la seule ville de l'île à avoir développé une politique d'espaces publics depuis longtemps. Politique particulièrement volontariste, dans les tracés de la ville, comme dans les efforts de plantations, du fait des conditions sociales et naturelles à priori défavorables, qui se poursuit aujourd'hui (prolongement de l'avenue Vergès, ...). La ville du Port note très peu de dégradations et de vandalisme sur ses espaces publics.



*Rue, circulation douce et accompagnement végétal : un exemple simple et efficace d'espace public au Port*



*L'avenue Raymond Vergès au Port*

### Une faiblesse encore visible de politique d'espaces publics, de moins en moins adaptés à la densité urbaine nécessaire

Malgré des efforts récents, le paysage des espaces publics de l'Ouest reste majoritairement médiocre, illustrant l'importance du chantier à mener : voies de lotissements entièrement minéralisées, sans maîtrise qualitative des clôtures, rareté de l'ombre, rareté de l'eau et des fontaines, manque de place pour la circulation piétonne, manque de place pour les arrêts de bus, manque d'espaces pour s'asseoir, non maîtrise du stationnement, faible qualité des espaces de centre bourg autour de la voie principale, autour des petits commerces, ... On profite encore peu d'espaces publics réaménagés dans les bourgs notamment, et l'exemple de Trois-Bassins est malheureusement encore assez isolé. Les efforts sont plus visibles hors des villes, dans le paysagement et le fleurissement, réalisés par les services techniques des communes et les chantiers verts.



*Un exemple encore trop rare : espaces publics requalifiés pour le centre de Trois-Bassins*



*Centralité déqualifiée faute d'aménagement d'espace public ( la Plaine)*



*Centralité déqualifiée faute d'aménagement d'espace public (Piton Saint-Leu)*



*Centralité déqualifiée faute d'aménagement d'espace public ( le Guillaume)*



*Espace public excessivement minéralisé et sans ombre (Piton Saint-Leu)*



*Centralité peu marquée et peu fonctionnelle : bâtiments à usage public en contrebas de la voie de circulation (le Bernica)*



*Centralité peu marquée et peu fonctionnelle : bâtiment public en contrebas de la voie de circulation (école du Câble, sur la RD 3)*



*Problème de parking entièrement minéralisé, sans végétal et sans ombre (collège de Saint-Gilles-les-Hauts)*

### L'ombre bienfaitrice



*De l'ombre, de l'ombre !*



*L'ombre, toujours recherchée, est indispensable pour des espaces publics réussis et fréquentés*



*Parking ombragé par une tonnelle*



*Jeu d'ombre sur une avenue plantée du Port*

## Un problème de gestion et de suivi

Les espaces publics nécessitent un entretien qui fait partie du coût de fonctionnement de la ville et de ses quartiers. A titre indicatif, la commune du Port constate à l'expérience que le coût de gestion des espaces constitue annuellement 10 % du coût d'investissement.

Or ce coût reste encore mal accepté ou mal évalué, ce qui conduit à des effets pervers :

- une dégradation rapide des aménagements qui ajoutent à la mauvaise impression et peuvent décourager
- une conception appauvrie de l'espace, pas nécessairement adaptée aux besoins et usages des habitants :
  - o minéralisation pour ne pas avoir à gérer la croissance du végétal,
  - o fermeture et coupure entre les espaces des opérations privées et les espaces publics adjacents, contraignantes pour les usages et génératrices de contrastes d'images peu satisfaisants
- une suppression même des aménagements dans certains cas, notamment pour des espaces publics liés aux logements sociaux
- un personnel peu qualifié, dont les pratiques d'entretien fragilisent parfois la pérennité du végétal et aggravent le problème.

Plus globalement, une absence de suivi des aménagements est constatée par les professionnels (Objectif Paysage) une fois le projet réceptionné et l'investissement réalisé : pas d'éléments sur la façon dont ils évoluent et sont appropriés ou non par les habitants. Cette absence d'évaluation gêne la progression qualitative des espaces et leur adaptation aux besoins de la société réunionnaise, évolutive.

Une bonne partie de ces espaces est aujourd'hui « sauvée » par les espaces privés des jardins, qui adoucissent et tempèrent les ambiances urbaines minérales. Cet « urbanisme végétal privé », si précieux pour l'île, tout particulièrement appréciable sur l'ouest plus chaud et plus sec, est lié à des formes urbaines pas trop denses, laissant une place suffisante au jardin pour qu'il y pousse de vrais arbres malgré le risque cyclonique. La densification nécessaire des quartiers habités va nécessiter toujours davantage de politique d'espaces publics, pour un « urbanisme végétal public » cette fois, capable de compenser l'espace privé plus restreint et moins dispendieux en jardins. Une révolution culturelle !



*Absence d'espace public de qualité faute de gestion : minéralisation complète des espaces extérieurs de l'opération de logements sociaux (Trois-Bassins)*

### Une potentialité liée au talent jardinier des habitants

Dans les opérations récentes d'urbanisme de quartiers (ZAC ou lotissements), une place insuffisante est faite au talent jardinier des habitants. Ceux-ci concentrent leur savoir-faire dans leur jardin, mais pourraient facilement contribuer à valoriser l'espace public dans son ensemble si on leur en donnait l'occasion. Une simple bande de terre végétale au pied de la clôture côté rue, suffirait à faire déborder le jardin sur l'espace public et serait, dans la plupart des cas, volontiers géré par les habitants eux-mêmes.



*Débordement végétal des jardins privés sur l'espace public, qui bénéficie du talent jardinier des habitants*

### L'espace public urbain : actions menées ou envisagées actuellement :

- Les espaces publics du Port : poursuite des créations et réaménagements
- La Chaussée Royale à Saint-Paul centre : projet de requalification
- Beaucoup de projets sur Saint-Paul : requalification de la traversée de Plateau Caillou, aménagement paysager du lotissement Paul et Virginie (Bois de Nèfles) dans le cadre d'un COH, jardin Zannone II (Plateau Caillou), mail de Rodrigue (l'Hermitage-les-Bains), avenue de Bourbon (Score, Novotel), esplanade Petite France, placette des cannelliers, abords de l'église de l'Eperon, ...
- Tram Train, TCSP bus : opportunité de requalification d'espaces publics urbains
- Ravines urbaines : étude diagnostic TCO dans le cadre du projet et contrat d'Agglomération

## 1.6. L'architecture

Sur les pentes Ouest, ouvertes, bien exposées à la vue comme des présentoirs de vitrines, le bâti n'est pas naturellement discret. Il se voit de loin, aussi bien de l'aval que de l'amont. Aussi l'enjeu architectural est-il fort, d'autant que le manque de place pour concilier développement urbain, maintien de l'activité agricole et préservation d'espaces de nature, conduit progressivement à une densification de l'urbanisation et à des volumes bâtis plus imposants.

Plus que l'architecture elle-même, c'est le rapport du bâti au paysage qui nous intéresse ici : relation à la pente, relation au végétal, relation à l'espace public, couleurs.

### Des points noirs architecturaux



*Un paysage bâti peu satisfaisant, qui résume les types de problèmes rencontrés : bâtiments trop blancs, étalement excessif du bâti dans la parcelle qui supprime le végétal d'accompagnement et ne donne pas de volumes équilibrés, murs de soutènements importants et non traités, murs de clôtures importants et non traités, réseaux aériens foisonnants.*



*Bâtiment transformé trop massif, à côté d'une case traditionnelle de charme (à gauche) ; entre ND des Champs et la Chaloupe Saint-Leu*



*Bâtiment et pignon hors de proportion à la Chaloupe Saint-Leu*



*Divers problèmes architecturaux sur bâtiments d'habitations au Plate*

## Des exemples intéressants d'architecture



*Maison contemporaine en bois à la Pointe des Châteaux*



*Logement récent au Port*



*Un grand auvent et un bardage horizontal, une enseigne intégrée dans le volume architectural : des éléments suffisants pour qualifier un bâtiment d'activités (le Port, RN 1)*

## L'enjeu des « petites » constructions d'équipement : réservoirs, postes électriques, bassins de rétention,

Les équipements techniques, démultipliés sur le territoire, représentent un enjeu important pour la qualité du cadre de vie. Ci-dessous un contre-exemple classique d'équipement, sans conception d'ensemble de qualité, et trois exemples d'efforts d'inscription dans le paysage.



*Addition hétéroclite de réservoir, locaux et équipements techniques, grillage, portail, murets de soutènements béton et parpaings : un manque de conception architecturale et paysagère d'ensemble pour ce site technique au bord de la route du Maïdo*



*Bassin de rétention dans les pâturages des hauts de l'Ouest ; à gauche et à droite, les terrassements adoucis des remblais et leur remise en pâturage facilitent l'inscription en douceur du bassin dans la pente.*



*Murets de basalte soulignant le carrefour de deux routes départementales (commune de Trois-Bassins)*

## La relation à la pente, les terrassements et la volumétrie

Sur l'ouest, au dénivelé important, la relation à la pente est parfois violente pour une simple maison particulière : elle se traduit alors par des murs de soutènements disgracieux et disproportionnés à l'aval, par des murs ou des talus collés aux ouvertures à l'amont. L'enjeu du rapport à la pente est plus fort encore avec les volumes plus imposants : habitat collectif, bâtiments d'activités, équipements. Pour les limiter, l'intégration de la pente dans la conception architecturale, le fractionnement des volumes, s'avèrent indispensables.

Au-delà de la seule question de l'aspect dans le paysage, l'enjeu est également très important en terme d'usage. Ainsi on observe par endroits des centralités sur les pentes de l'ouest qui ne fonctionnent pas correctement ni agréablement du fait de bâtiments déconnectés de l'espace public par un dénivelé : par exemple école, pharmacie ou commerce en contrebas de la route, séparés par un talus lui-même fermé par des grilles ou grillages.

L'intégration de la pente à l'architecture est possible pour l'habitat, parfois plus difficile pour les grandes activités, qui exigent des surfaces planes et vastes.

Des principes qualitatifs complémentaires pour le traitement des murs et des talus sont nécessaires.



*Problème de murs collés aux fenêtres à l'amont des logements d'habitations (Piton Saint-Leu)*



*L'absence d'intégration de la pente dans l'architecture a des conséquences négatives pour le paysage : effet massif de l'habitation, soutènements amont et aval importants, peu avenants et dispendieux, minéralisation excessive des espaces extérieurs, présence végétale insuffisante.*

*(vers Pente Maingard)*



*Problème de murs et talus collés aux fenêtres à l'amont des logements d'habitations (Trois-Bassins)*



*Mur de soutènement disgracieux à l'aval d'une construction d'habitation conçue sans intégration à la pente (vers Pente Maingard)*

### Un cas d'exemple intéressant de logement collectif bien inscrit dans la pente

A Piton Saint-Leu, des principes simples et efficaces ont été appliqués pour inscrire une opération de logements collectifs dans le paysage de la pente :

- Hauteur des bâtiments limités, adaptés à celle de la végétation environnante
- Fragmentation des volumes pour éviter les gros dénivelés et l'effet de masse
- Intégration de la pente dans l'architecture : notamment accès direct à l'étage par l'amont (entrée-passerelle)
- Confortement du végétal comme « tissu » de l'urbanisme par plantations d'accompagnement



*Accès-passerelle à l'amont du bâtiment*



*Une architecture qui joue avec la pente*



*Fractionnement des volumes, jeu des couleurs, pied de façade végétalisé et planté pour éviter tout effet de masse disgracieux dans le paysage des pentes*



*Amont du bâtiment directement accroché au terrain naturel pour éviter les logements en contrebas de murs et talus de soutènements*



*Les volumes bâtis, bien qu'importants, s'inscrivent dans le tissu végétal de l'urbanisme en place.*

## La couleur

Alors que l'habitat créole traditionnel n'hésitait pas à utiliser la couleur, sur les toits, les façades et les volets, on a observé durant des années un « blanchissement » général du bâti. La couleur semble revenir sur des opérations récentes, mais elle doit s'adapter aux matériaux, aux volumes, à l'environnement végétal, différents de ceux d'une case traditionnelle. Globalement, les problèmes rencontrés portent sur des opérations d'urbanisation d'aspect trop massif dans le paysage à cause de choix monocolores trop systématiques, insuffisamment travaillés (et souvent trop exclusivement blancs).

On remarque par ailleurs que plus l'environnement végétal est dense, plus la couleur peut facilement être forte sur le bâti.

## Des opérations trop blanches ou trop uniformes



*Logements trop blancs (Trois-Bassins)*



*Toitures trop blanches pour Plateau Caillou : effet de masse excessif dans le paysage*

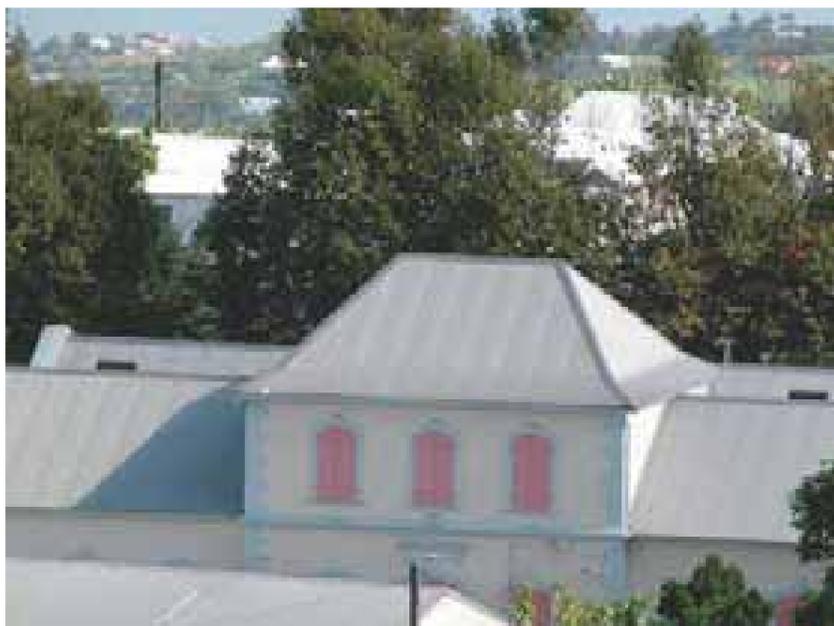


*Toitures colorées mais trop uniformes et systématiques pour cette opération à Piton Saint-Leu*



*Toitures colorées mais trop uniformes et systématiques pour cette opération à Petite France*

La couleur sur le bâti se marie bien au végétal d'accompagnement



*Un travail délicat de la couleur pour un bâtiment à caractère patrimonial (Trois-Bassins)*



*Volets verts et végétation exubérante (hôtel Palladien de Saint-Leu)*



*Toiture verte et végétation exubérante (Trois-Bassins)*



*Toiture gris-bleue et végétation d'accompagnement (Petite France)*

### La relation au végétal

Dans le grand paysage, la présence végétale dans les quartiers est souvent ce qui « sauve » l'urbanisation : elle fait le liant entre les volumes bâtis, les tient dans une même unité. En terme de confort, le végétal tempère la chaleur et offre de l'ombrage, voire des fruits et des légumes. La relation intime du bâti au végétal est un défi à relever pour les architectes dans le cadre d'une urbanisation plus dense, faisant appel à du collectif.

(voir le chapitre suivant « Le jardin, le patrimoine végétal »)

### La relation à l'espace public, les clôtures

Les clôtures jouent un rôle fondamental et largement sous-estimé dans le paysage habité : ce sont toujours elles que l'on perçoit lorsqu'on circule, souvent bien davantage que la maison, en retrait et masquée par la végétation. Or ce ne sont pas elles qui sont instruites dans les permis de construire, ni présentées par les constructeurs, ni prioritaires dans les budgets de la construction. Dans bon nombre d'opérations de logement social, les clôtures ne sont pas financées : elles sont alors réalisées par les habitants, dans une hétérogénéité non maîtrisée.

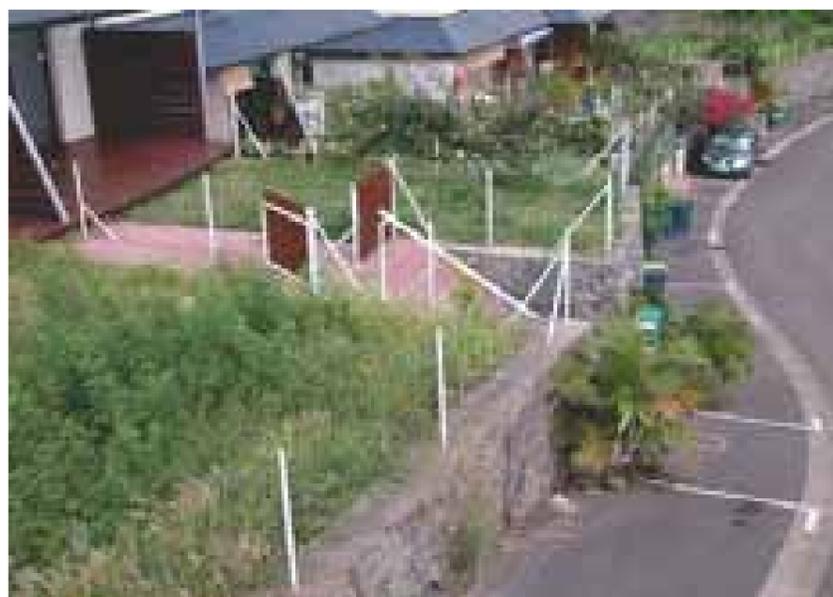
Globalement, on observe un durcissement des clôtures, le végétal étant remplacé par du béton, du parpaing, du métal, sans qu'une place soit laissée en pied pour permettre une plantation d'accompagnement.



*Ce sont les clôtures plus que l'architecture qui font le paysage bâti. Ici problèmes de clôtures trop hautes et inachevées (parpaing) à Villèle*



*Efforts sur l'architecture, la couleur et le mobilier d'éclairage pour cette opération de logements sociaux, malheureusement affaiblis faute de maîtriser les murs et clôtures (Piton Saint-Leu)*



*Excessive visibilité des clôtures du fait du choix du blanc pour les poteaux et jambes de force (Piton Saint-Leu)*



*Mur de clôture brut (ciment et parpaing) particulièrement visible dans un virage (vers Petite France)*

## Quelques exemples intéressants de clôtures



*Un mur habillé de basalte et couronné d'un chaperon : exemple de clôture de qualité pour ce lotissement au Grand Pourpier, dont l'aspect massif et minéral est adouci par le pied de mur végétal et les plantations d'arbres d'accompagnement*



*Une simple bande de terre végétale au pied de la clôture, côté espace public, permet à l'habitant de planter et de masquer son mur de ciment brut (Petite France)*



Clôtures de bois peintes en bleu et accompagnées de végétal (Pointe des Châteaux)

### L'architecture et le patrimoine bâti : actions menées ou envisagées actuellement :

- Etude sur les parkings et stationnements (commune du Port)
- Etude sur les clôtures (commune du Port)
- Etude de Schéma Directeur lumière (commune du Port)
- PLU de Trois-Bassins : blanc interdit, palette de couleurs maîtrisée
- Etude de cahier des charges architectural et paysager à inclure au PLU de Trois-Bassins : clôtures, terrassements, couleur, ... ; commune de Trois-Bassins, CAUE
- Domaine de Villèle (Conseil Général) : projet de déviation de la RD coupant actuellement le domaine de la chapelle pointue
- Hors TCO : Etude d'intégration paysagère du bâti agricole à Grand Ilet (DDAF, CAUE, SDAP)



*A droite effet de débordement végétal des jardins sur l'espace public grâce à la présence d'une bande de terre végétale ; à gauche limite plus dure due au trottoir qui a pris la bande végétale (Trois-Bassins, vers chemin Mnémonide)*

## 1.7. Le jardin

### **Le jardin, un grand savoir-faire populaire, essentiel à la qualité du cadre de vie**

A la Réunion, on aime les plantes, on aime le végétal, on aime les jardins. Cette « civilisation végétale » se traduit par un environnement de l'habitat volontiers prodigue en végétation, mêlant les plantes décoratives aux plantes utiles. Elle se traduit aussi par des dons et des échanges de voisinage, propices à entretenir le lien social. Des mauvaises langues diront même qu'elle se traduit par des vols sur les chantiers publics !

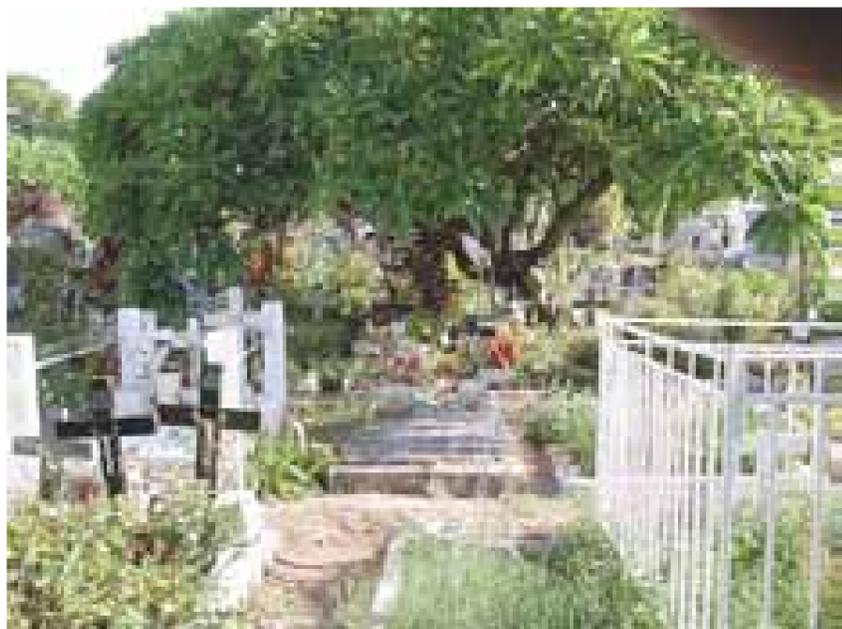
Ce savoir-faire peut utilement servir la cause de la ville moderne à la Réunion : le jardin peut faciliter l'intégration de l'urbanisation dans le paysage des pentes ; la végétation offre une climatisation naturelle, des qualités d'ombrages et de lumières, assure la tenue des terres ; le jardin est source d'échanges sociaux autour des plantes, et il est aussi et surtout source d'emplois et de travail : pour la création et l'entretien des espaces verts, mais aussi, potentiellement, pour la subsistance (jardins familiaux). Encore faut-il inventer les formes urbaines susceptibles de laisser s'exprimer ce désir de végétal.



*Une façon de vivre très liée au jardin et au végétal : varangue, ombrière, pots de fleurs, plantes ornementales et plantes utiles*



*Exubérance du jardin qui déborde sur l'espace public (vers la Grande Ravine)*



*Les cimetières : les plus beaux jardins de l'île. Ici celui de Saint-Leu*



*Micro-jardin exubérant sur un balcon d'immeuble du Port : témoignage d'un besoin de plantes et de jardin, même au 3<sup>e</sup> étage*

## Des choix d'urbanisme et d'aménagement qui ignorent trop la valeur fondatrice du végétal et du jardin.

Les choix d'urbanisme, d'architecture ou d'aménagement conduisent parfois à créer un cadre de vie dur, inadapté aux aspirations fondamentales des habitants, et ne profitant pas des savoir-faire en matière de jardin. Ces savoir-faire, qui font partie de la culture réunionnaise, sont pourtant non seulement susceptibles de valoriser le paysage habité en terme d'image, mais aussi de créer un fécond lien social (échanges de plantes, dons de légumes ou de fruits, ...).

Les problèmes les plus fréquemment observés sont :

- la minéralisation complète de l'espace de circulation et des stationnements,
- l'addition de hauts murs de soutènement faute d'adaptation de l'architecture à la pente,
- des linéaires de clôtures « en dur », sans place pour planter au pied côté espace public,
- un positionnement de l'habitat dans la parcelle rendant impossible la constitution d'un écrin végétal,
- des parcelles trop petites pour permettre la présence d'arbres dans les jardins, ou non compensées par la plantation des espaces publics, ...
- une densité construite ne laissant pas place à une présence végétale pour adoucir l'opération de construction : pas de terrasses privatives, de pieds d'immeubles ou d'espaces publics plantés.



*Diversité des essences et foisonnement végétal des jardins, ici à Piton Saint-Leu*



*Le végétal forme le tissu de l'urbanisme, lie les bâtiments entre eux, atténue efficacement l'effet de mitage, offre des ambiances de qualité et procure la fraîcheur. Ici le quartier de la Plaine*



*Cocotiers dans les espaces publics de Saint-Leu, qui déterminent la hauteur du bâti pour la ville*



*Le bois d'eucalyptus de la Chapelle Pointue à Villèle : repère sur les pentes urbanisées de l'ouest*

### **Un volontarisme politique plus nécessaire qu'ailleurs dans l'île**

Sur l'ouest plus qu'ailleurs, la présence végétale dans l'urbanisation suppose une volonté politique claire : le climat y est en effet moins propice qu'ailleurs et suppose un arrosage presque constant qui a forcément un coût. Dans le secteur le plus ingrat de l'île en terme climatique, avec un climat subdésertique et un sol maigre et drainant de galets, la ville du Port a développé depuis de nombreuses années une politique du végétal en ville très volontariste, qui se traduit par les seuls espaces publics de l'île généreusement plantés. De façon générale, l'ouest a d'autant plus besoin de porter une politique d'espaces publics plantés qu'il substituera progressivement l'habitat collectif à l'habitat individuel. Mais même dans les espaces publics de lotissements individuels, une stratégie est à développer en faveur du paysage végétal.

## Une palette végétale dans les aménagements qui souligne trop peu les spécificités climatiques de l'ouest

Avec son climat plus sec, mais aussi son gradient d'altitudes (et de climats) le plus étendu de l'île, l'ouest mérite de développer une palette végétale qui souligne mieux ses spécificités. Des espèces indicatrices des milieux secs dans les zones sèches peuvent s'avérer intéressantes pour magnifier les paysages de l'ouest et contribuer à la diversité et aux contrastes des paysages de l'île. De même, des espèces indicatrices de l'étagement peuvent contribuer à renforcer la lisibilité des pentes ouest dans toute leur ampleur d'altitude. A chaque étage peuvent correspondre des espèces adaptées au climat particulier qui y règne. On peut rappeler par exemple que « Bois de Nèfles », nom de quartier souvent utilisé, correspond à une altitude particulière favorable à cette espèce.

La régularité des pentes et le brouillage du paysage du fait de l'importance du mitage, incitent à rechercher des repères visuels qui manquent aujourd'hui. On peut citer par exemple le bois d'eucalyptus de la Chapelle Pointue (Villèle), les araucarias du Conservatoire Botanique de Mascarin (Colimaçons), qui forment des points de repères dans le parcours labyrinthique des pentes. Les repères visuels pourraient accompagner des carrefours de routes, ou des équipements ou aménagements publics programmés.

## Le jardin et le patrimoine végétal : actions menées ou envisagées actuellement :

- Projet d'éducation à la terre pour les urbains, commune du Port : travail sur liaison du verger communal (20 ha) avec les écoles
- Concept de ville-jardin porté par la commune de la Possession
- Projet de schéma directeur des espaces verts, commune du Port
- Schéma directeur des espaces verts de Saint-Paul (2003-2007)
- Diagnostic de la Charte environnementale de Saint-Paul, diagnostic (commune de St Paul)
- Trois arboretums patrimoniaux du Conservatoire botanique de Mascarin : projet pluriannuel dans lequel s'impliquent les communes ; expérimentés durant 3 ans avec les écoles
- Traitement paysager des Portes du futur Parc National des Hauts ? Traitement paysager des sites de collecte des ordures ménagères, des abords des stations d'épuration programmées ? des parkings ? sous forme d'oasis boisés ?
- Projet d'aménagement du jardin Z'annone II à Plateau Caillou, en cours
- Jardins familiaux : n'existent pas sur l'ouest : crainte de privatisation par les bénéficiaires, manque de foncier. Cas des jardins familiaux sur Saint-Louis : parcelles de 800 m<sup>2</sup> trop grandes : concurrencent les maraîchers, alors que 200 m<sup>2</sup> suffisent à faire vivre une famille

## 1.8. Le patrimoine construit

### Un « petit » patrimoine diversifié mais fragile

Le patrimoine construit sur le territoire de TCO prend des formes variées :

- Les ponts et ouvrages d'art : il s'agit notamment des ouvrages liés à l'ancienne voie de chemin de fer, particulièrement lisibles dans le paysage car proches du littoral ; parmi les ouvrages les plus remarquables, figurent :
  - o le tunnel de 4 km entre la Possession et la Grande Chaloupe,
  - o certaines gares (dont celle de la Grande Chaloupe),
  - o le pont de la Petite Ravine, particulièrement remarquable.

Demain les ouvrages de la Route des Tamarins sont appelés à devenir des éléments du patrimoine de la Réunion : viaduc-rampe de Saint-Paul, ouvrages de la Grande Ravine, de la ravine de Trois-Bassins, de la ravine Grande Fontaine, ...

- Les édifices industriels : il s'agit en particulier des usines agro-industrielles qui ont fleuri sur le territoire à partir du début du XIXe siècle, avec le développement de la canne, et qui sont aujourd'hui en ruine ; elles marquent encore largement le paysage du TCO, signalées par leurs masses bâties et leurs cheminées : usine de Savannah, de Vue Belle, de Grand Fond, de Bruniquel, de l'Eperon, usine Troussail, ... On peut citer aussi les fours à chaux, qui marquent particulièrement le territoire communal de Saint-Leu
- Les édifices religieux et les sites culturels : ils témoignent de la diversité des religions à la Réunion avec églises, temples tamouls,

mosquées, ... Leur état de conservation est bien meilleur que pour le reste du patrimoine. Les cimetières forment souvent les jardins les plus émouvants de l'île : cimetières marins de Saint-Paul, de Saint-Leu sont les plus connus, auxquels on peut ajouter, beaucoup plus récent, le cimetière paysager du Port.

- Les commerces traditionnels : constitutifs de la personnalité de certains quartiers, ils sont justement repérés par la DRAC dans son Atlas du Patrimoine
- Les jardins et domaines remarquables : hormis Villèle et le Conservatoire national botanique de Mascarin, les quelques anciens domaines ou grandes maisons du TCO ne sont pas accessibles au public
- Les maisons traditionnelles : constitutives du charme des quartiers, elles font l'objet d'un inventaire au titre de l'Atlas du Patrimoine réalisé par la DRAC
- Les chemins historiques : ils sont particulièrement intéressants pour le TCO, car ils offrent des potentialités pour un réseau de circulations douces dans des secteurs densément habités ou fréquentés. Il s'agit en particulier :
  - o du chemin Crémont (improprement appelé chemin des Anglais) reliant le quartier du Camp Magloire (la Possession) à la Grande Chaloupe ; c'est la plus ancienne route de l'île (1730\_1732) qui ouvre des vues dominantes remarquables sur le littoral et traverse des reliques de zone sèche propres à l'ouest de l'île



*Le domaine de Villèle*



*Le pont de l'ancienne ligne du CFR sur le bras de l'Etang de Saint-Paul*



*Temple à Villèle*



*Boutique, route Hubert-Delisle, vers Notre-Dame-des-Champs*



*Boutique, route Hubert Delisle vers la Grande Ravine*



*Case créole traditionnelle à Saint-Christophe*

- o du chemin Bruniquel, reliant des sites de valeur : Villèle, Bruniquel, Grand Fond, l'Eperon
- o du Pavé Lougnon à Bellemène, ancienne liaison du vieux Saint-Paul avec les hauteurs
- Les constructions hydrauliques : elles sont tout particulièrement intéressantes pour le TCO, dont le territoire a toujours dû être aménagé avec la contrainte du manque d'eau : cette contrainte a conduit à l'édification d'ouvrages et de systèmes astucieux qui font la personnalité propre du TCO. On peut citer en particulier :
  - o Le canal Lemarchand, sur la rive gauche de la rivière des Galets : construit en 1829, il servait à irriguer notamment la plaine Chabrier, bien verte jusqu'à ce que l'installation de l'antenne Oméga en 1976 la retransforme en désert de galets. Avec l'ancienne usine électrique Lougnon et l'ancienne usine Troussail (Ilet Savannah), l'ensemble forme un patrimoine potentiellement intéressant dans le cadre d'une mise en valeur plus globale du secteur ;
  - o Les canaux de la ravine Saint-Gilles : pittoresques et remarquables, aujourd'hui dans un site protégé, ils ont été créés dans la première moitié du XIXe siècle, pour irriguer les terres à canne du littoral et pour alimenter des entreprises agro-industrielles comme l'usine de l'Hermitage, le Moulin Kader, ... Toujours en fonctionnement, ils alimentent Saint-Gilles-les-Bains en eau mais sont actuellement fermés au public du fait des risques de pollution de l'eau et des chutes de pierres ;
  - o Le moulin à eau du Bassin Bleu : construit à l'époque de Desbassins, il servait à fournir la puissance nécessaire pour actionner une pompe qui refoulait l'eau jusqu'à Villèle (dont le domaine s'implantait dans un secteur dépourvu d'eau), 1 km plus loin et près de 100 m plus haut ;
  - o Le Moulin Kader à Saint-Gilles-les-Bains ;
  - o Les fontaines sur le territoire de Saint-Leu, nombreuses mais non mises en valeur.



*La colline du Conservatoire botanique de Mascarin, et ses araucarias signaux*



*Le chemin Bruniquel sur les pentes de l'Hermitage*



*Alignement de palmiers royaux, Savannah*



*Dracaena sur les pentes agricoles, au-dessus de Piton Saint-Leu*

### Une réappropriation nécessaire du patrimoine pour les besoins contemporains

Sur le TCO, les quelques sites patrimoniaux qui ont été réinvestis pour des besoins contemporains montrent que le patrimoine construit n'est pas nécessairement une « contrainte » à faire disparaître, ou une donnée intangible et intransformable à figer pour l'éternité. Bien au contraire, la force des paysages aménagés du TCO viendra en partie des réutilisations intelligentes de ses éléments de patrimoine, quelle que soit l'échelle du projet.

Cette réinvention, nécessaire pour des raisons culturelles, est aussi une manière de renforcer le repérage et la lisibilité du territoire, qui souffre d'uniformité notamment sur les longues pentes urbanisées de façon diffuse. A ce titre les anciennes usines, par leurs volumes, leurs cheminées, forment des sites potentiels de repérage particulièrement efficaces.

Parmi les sites patrimoniaux réinvestis, on peut citer en particulier :

- Villèle, devenu musée témoin des grands domaines
- Stella, usine transformée en musée/site d'exposition sur l'histoire agricole de l'île
- L'usine de Vue Belle, en cours de transformation en centre nautique
- La Chaussée Royale avec son canal, appelée à être transformée et requalifiée à l'occasion de la création de la Route des Tamarins
- Musée des salines à la Pointe au Sel,

Bien d'autres réappropriations de patrimoine construit sont en projet : par exemple le centre ancien de Saint-Leu, remarquable ensemble bâti des XVIIIe et XIXe siècle, appelé à être réinvesti avec le repositionnement d'équipements publics vers la ZAC Four à Chaux.



*Projet de centre nautique lié à l'ancienne usine de Vue Belle (l'Hermitage)*



*Les salines de la Pointe-au-Sel, remises en route  
(photo de 1997)*

## 2. Les routes, les infrastructures de déplacements

### 2.1. La RN 1 et le littoral balnéaire

#### Un vecteur de découverte mais aussi de nuisances

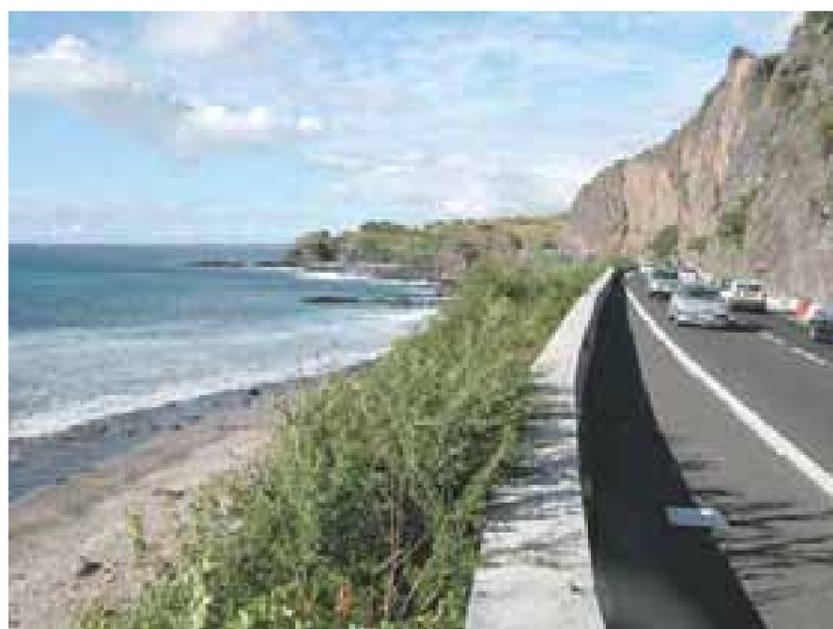
La RN 1, première route de l'ouest, a été construite dans le secteur le moins contraignant : sur le littoral. Elle passe même presque partout sur le trait de côte, à quelques mètres ou dizaines de mètres des vagues. Le parcours ainsi créé ouvre du même coup des vues de grande valeur sur le paysage. Mais l'accroissement de la population et des déplacements, le développement du tourisme balnéaire, en ont fait une route saturée, avec des usages de transit de moins en moins compatibles avec les usages de proximité liés à une côte touristique, la principale côte balnéaire de l'île.

Outre la saturation de la circulation, les problèmes sont aujourd'hui nombreux sur son parcours :

- manque de place pour les circulations douces, piétonnes et vélos
- traversée en force de stations balnéaires qui ont débordé de part et d'autre de la route : Boucan Canot, Grand Fond, Saint-Gilles (la Saline et Saint-Leu étant déviées depuis peu)
- linéaires de côtes bercés par le flot des voitures plus que par celui de l'océan, difficiles à valoriser pour des usages touristiques ou de loisirs : côte du Cap la Houssaye, côte de Piton Saint-Leu.



*La proximité de la RN 1 et du trait de côte gêne aujourd'hui les usages de loisirs du littoral. Ici entre la Grande Ravine et la Pointe des Châteaux*



*La RN 1 sur le trait de côte, entre Saint-Paul centre et Boucan Canot*

## Une route à requalifier dans des dispositions moins routières

La création de la Route des Tamarins est évidemment l'occasion de requalifier en profondeur la RN 1, dans des dispositions moins routières, plus urbaines ou plus paysagères selon les secteurs traversés. Mais cette mise en valeur, pour être effective, doit faire l'objet d'une politique volontariste. La tentation restera d'assurer un itinéraire bis efficace en plus de la Route des Tamarins. Et les requalifications de routes nationales sont longues à obtenir ! Rappelons que sur l'est, la RN 2 version 2X2 voies, ouverte depuis 1993, n'a toujours pas été suivie de requalifications urbaines à Saint-Benoît, Bras-Panon, Saint-André, Sainte-Suzanne, ...



*La RN1, toujours très près du trait de côte, ouvre des vues de grande valeur sur le littoral.*



*La RN 1 à la Possession : entrée de l'agglomération TCO*

## Des entrées à valoriser pour le territoire de la Communauté d'Agglomération

### Entrée Nord

Au débouché de la séquence de paysage spectaculaire en pied de falaise, déroulée de Saint-Denis à la Possession, la RN 1 s'engage sur la plaine des Galets.

Outre la question de la coupure La Possession/littoral, la RN 1 constitue une « vitrine » d'entrée pour l'Ouest, aux paysages et au climat bien différent de celui du nord dyonisien, mais aussi pour le Cœur d'agglomération, et pour les

communes du Port et de la Possession.

Cette entrée est de moins en moins marquée par la toile de fond de l'échancrure de Mafate à l'arrière-plan, du fait du développement de l'urbanisation commerciale le long de la RN 1 qui tend à boucher les vues. L'image à valoriser de cette entrée concerne de plus en plus les emprises mêmes de la RN 1, ainsi que les limites des parcelles privées qui la longent.

*Diverses illustrations du problème des activités collées à la RN 1*

*Le collage des activités « confisque » l'image offerte du TCO depuis la RN 1, vecteur unique d'entrée/sortie du territoire, et la déqualifie.*



*Dépôts divers et activités hétéroclites autour de la RN 1 déqualifient le paysage du TCO. Ici entre Cambaie et les espaces agricoles du Grand Pourpier/plaine Defaud, au carrefour de la RD 2.*



*Au Port ; activités trop collées et gestion sauvage du végétal dans les emprises routières*



*Vers Souris Chaude. Piscines au premier plan, Grande Ravine cachée derrière*



*Vers Cambaie*

## Entrée Sud

En arrivant du Sud, après la traversée de la forêt de l'Etang-Salé, l'entrée dans le territoire TCO est largement valorisée par les ouvertures visuelles généreuses sur la côte rocheuse et les pentes de Piton Saint-Leu. La mise en culture récente des terres à la faveur de leur irrigation ne contredit pas cet intérêt : le paysage reste largement ouvert et constitue une des rares séquences de paysage à la fois agricole et maritime de la Réunion (qui existent par ailleurs sur la côte sud de l'île Maurice). En revanche, l'excessive proximité entre la RN1 et le trait de côte rend très difficile l'appropriation correcte des espaces du littoral pour des usages de loisirs ou de tourisme (circulations douces, observation des souffleurs, pêche, baignade sur les quelques micro-plages existantes, ...). La création de la Route des Tamarins et de ses échangeurs doit être l'occasion de repenser le devenir de la RN 1 sur cette section d'entrée du TCO.

## La RN 1 : actions menées ou envisagées actuellement :

- Saint-Paul centre : requalification de la Chaussée Royale à l'occasion de la transformation de la RN 1 en Route des Tamarins : transformation en large avenue plantée urbaine
- Saint-Paul centre : intégration d'une liaison forte entre le centre-ville et la ravine de Bernica (Promenade de Bernica), passant sous la Route des Tamarins
- Etude de liaisons maritimes par cabotage pour tourisme + marchandises (déchargement de la RN 1 pour le transit) (Région)
- Projet Tram Train, qui interfère avec la RN 1 et son traitement paysager d'entrée de TCO
- Trois-Bassins : projet de requalification de la RN1 en zone 30 dans le cadre de la ZALM ; projet en deux temps :1/ avant la RDT : aménagement de sécurité 2/ après mise en service de la RDT : requalification en traversée d'agglomération
- Extension Port est et développement des activités, pouvant interférer avec la RN 1 et son traitement paysager d'entrée de TCO
- Projet de « coulée verte » du Port vers l'amont : traversée de la RN 1= ?

## 2.2. La route Hubert Delisle

### Un acte fort d'aménagement du territoire

La création de la route Hubert Delisle est un acte fort et volontariste d'aménagement du territoire réalisé au XIXe siècle. Sur une trentaine de kilomètres, la route serpente à flanc des pentes Ouest, à environ 800 m d'altitude, soit juste en dessous du plafond nuageux qui se forme fréquemment dans la journée et qui vient masquer les hauts. Destinée à développer les hauts, elle a bien rempli son rôle, du moins en terme d'urbanisation : aujourd'hui, la route est entièrement environnée de cases, à l'amont et à l'aval, qui profitent de la desserte. La Route Hubert Delisle est une route « ligne de vie ».

### Un cadre de vie linéaire fragilisé

La raideur des pentes rend logique le développement urbain en linéaire horizontal : il est bien plus pratique et commode à vivre que le développement urbain en verticale, perpendiculairement aux courbes de niveau, qui oblige à absorber dans les déplacements de trop forts écarts d'altitude. Mais ce développement linéaire, qui s'est propagé autour de la route Hubert Delisle notamment, s'est fait au détriment de la qualité du cadre de vie. Les problèmes sont :

- le manque de hiérarchie des « villages » entre eux, raboutés par l'urbanisation continue : difficile de savoir où l'on est exactement lorsqu'on circule sur la route Hubert Delisle
- la disparition des espaces de respiration non bâtis, qui contribuaient à hiérarchiser le parcours, à identifier les villages successifs, à ouvrir des vues larges dominantes sur les pentes ; aujourd'hui, il faut atteindre le sud du parcours pour que ces vues se dégagent de façon significative : entre Cap Camélias et le Plate, où les pentes très fortes ont découragé l'urbanisation à l'aval de la route ;
- la faiblesse des centralités, nécessairement modestes, mais peu lisibles sur le parcours ;
- le durcissement du paysage linéaire, où les voitures, remplaçant les piétons et les charrettes du temps « lointan », prennent plus de place, sont plus dangereuses, obligent à créer des trottoirs, à installer des dispositifs de sécurité, à dégager des places de stationnements : autant d'espaces souvent traités en étant simplement minéralisés, et qui fragilisent les ambiances jardinées et douces des abords de la route « ligne de vie » ;
- la présence de points noirs qui contribuent à dégrader le paysage habité de la route : quelques bâtiments médiocres, quelques linéaires de réseau aérien envahissants et intempestifs.



*Accueil du public à valoriser. Ambiance végétale jardinée grâce au débordement des jardins sur l'espace public de la route (à gauche). Stationnements à créer (à droite) et réseaux aériens à enterrer. Ici les abords d'un restaurant près de la ravine de la Grande Chaloupe.*

## Route ligne de vie, Porte des Hauts

La route Hubert Delisle mérite un véritable projet d'aménagement : certes, ce n'est pas vraiment un itinéraire touristique appelé à être emprunté de A à Z : il est sans doute trop long et trop fastidieux pour cela, en étant urbanisé presque en permanence à ses abords et en déroulant de très nombreux virages du fait des franchissements des ravines. Mais, par son positionnement, la Route Hubert Delisle constitue sans conteste une série de « portes » vers les hauts touristiques de l'ouest : c'est autour de ces points ou segments de route qui font « porte » (à commencer par le croisement de la route du Maïdo) que le développement à caractère touristique peut prendre corps : hébergement, restauration, points d'information, passage des circulations douces (rando, VTT, ...), etc.

Ailleurs, c'est plus globalement un projet d'aménagement au bénéfice des habitants qui est à poursuivre pour cette route ligne de vie habitée :

- pour conforter les centralités sur le parcours et les rendre agréables, lisibles et de qualité ;
- pour faciliter la circulation piétonne et l'accès aux services ;
- pour redonner place au végétal jardiné dans l'espace habité et non pas seulement dans les franchissements de ravines : en accompagnement des cases, des bâtiments publics, de la route, des fossés, des clôtures, ... ;
- pour créer ou réaménager des points de vue ;
- pour requalifier certains points noirs architecturaux, pour enfouir quelques lignes électriques ou téléphoniques.

## La route Hubert-Delisle : actions menées ou envisagées actuellement :

- Etude pour la valorisation de la Route Hubert Delisle (CAUE 2000)
- Projet pour la valorisation touristique de la route Hubert Delisle (étude de développement durable autour de la Route Hubert Delisle, TCO)
- Actions du CAH en faveur des Hauts (structuration des bourgs, ...)
- Actions de l'APR en faveur des Hauts



*Des vergers et des jardins offrant de belles silhouettes végétales, de la place pour l'arrêt de bus : un exemple d'ambiance de qualité pour la route Hubert Delisle, à Notre-Dame-des-Champs*



*Micro-centralités à conforter. Ici l'exemple de Saint-Christophe*

## 2.3. La desserte des pentes

### Un maillage global dépendant des ravines, qui rend les parcours des pentes fastidieux

Les pentes de l'ouest apparaissent trop fortes pour être grimpées en droite ligne par les routes. Avec le laniéragage de la planèze par les ravines, ces routes se déroulent en virages serrés, démultipliant les temps de parcours, et augmentant la dimension « subjective » du monde des pentes. Seule la Route des Tamarins va s'affranchir de la contrainte des ravines, en « survolant » les pentes à 200-300 m d'altitude. Mais la desserte des pentes hautes, habitées jusqu'à 900 m d'altitude, reste posée.

### Une efficacité des dessertes et un agrément des parcours affaiblis par l'urbanisation linéaire

Le collage linéaire du bâti le long des routes, caractéristique des pentes de l'ouest, rend les parcours plus lents.

### Des perceptions larges du grand paysage finalement assez rares dans les parcours des pentes

Depuis les routes, les ouvertures visuelles larges sur le grand paysage des pentes ne sont pas aussi fréquentes qu'on pourrait le croire. Il faut quitter l'urbanisation linéaire pour découvrir les grands paysages des pentes cultivées de l'ouest qui tombent jusqu'à l'océan. Quelques « routes-paysage » existent ainsi, précieuses pour l'image de l'ouest et pour son agrément ; on peut en distinguer trois types :

- la RD 4 Chemin de Ligne entre La Saline et le Bernica, la RD 13 et le Chemin Quatre Sous au-dessus de Piton Saint-Leu, le chemin des Barrières au-dessus de Bellemène / Bois de Nèfles, sont particulièrement agréables puisqu'à flanc de pente et non en zigzag ;
- d'autres routes – paysage descendant et montent en douceur en ouvrant des vues sur le grand paysage : la route de Savannah (RD 4), la RD 10 Grand Fond / Eperon, la RD 101 Saint-Gilles-les-Hauts / Bras Canot ;
- enfin des routes-paysage se déroulent en virages serrés sur pentes raides, comme la RD 9 entre le littoral de Trois-Bassins et le Barrage, par exemple.

### La desserte des pentes : actions menées ou envisagées actuellement :

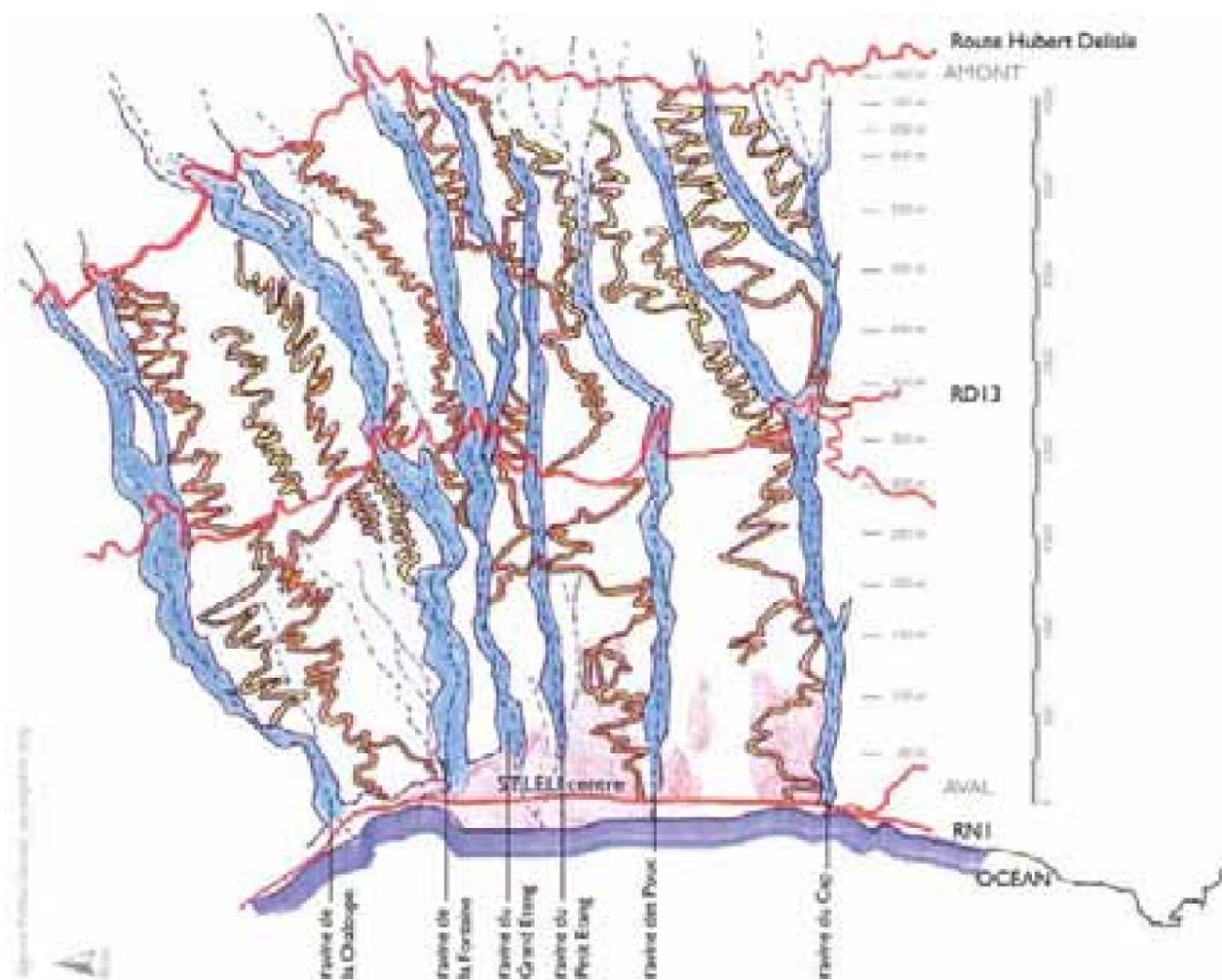
- Souhait de mise en valeur de l'entrée de Trois-Bassins depuis l'échangeur du Barrage de la Route des Tamarins : création de points de vue depuis le chemin Armanette (RD 9) ; commune de Trois-Bassins
- Projet de déviation de la Plaine-Bois de Nèfles (commune de Saint-Paul)



*Ouvertures sur le grand paysage des hauts et du littoral depuis la RD 101 entre Saint-Gilles-les-Hauts et Bras Canot...*



*Des vues d'autant plus appréciables qu'elles sont finalement assez rares sur les pentes de l'Ouest.*



**DES LIAISONS AMONT / AVAL DIFFICILES : ILLUSTRATION SUR LE SECTEUR DE SAINT-LEU**  
L'addition des coupures des ravines et de la raideur des pentes oblige à des parcours en zigzags étroits et inconfortables.

## 2.4. La Route des Tamarins

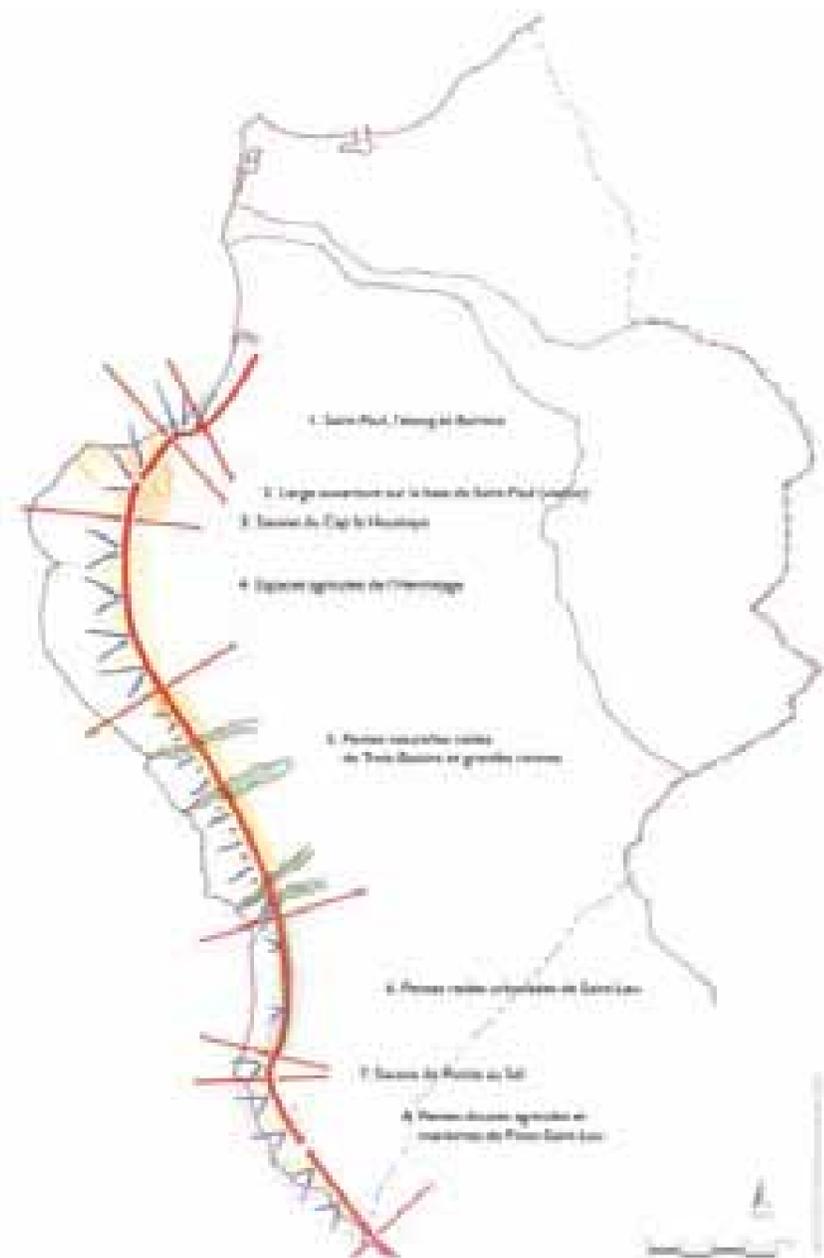
### **Un balcon spectaculaire de découverte des paysages de l'île**

La Route des Tamarins, en chantier et dont l'ouverture est programmée pour fin 2008, va pouvoir décharger la circulation de transit aujourd'hui concentrée sur le littoral. En terme de scénographie paysagère, elle va s'affranchir de la contrainte des ravines, en multipliant les ouvrages d'art pour les franchir. Plus de 80 ouvrages sont prévus, dont plusieurs exceptionnels par leurs dimensions et le défi technique qu'ils représentent. Elle va ainsi permettre de « survoler » les pentes à 200-300 m d'altitude sans effort, constituant très certainement une spectaculaire route de découverte du littoral de l'Ouest et de ses pentes :

- Saint-Paul et sa baie vues depuis le viaduc de Saint-Paul,
- la savane du Cap la Houssaye et son paysage sec unique sur l'île,
- les étendues douces des pentes de l'Hermitage nouvellement mises en culture
- le balcon spectaculaire sur le littoral de la Saline, de Trois-Bassins et de Saint-Leu
- les pentes raides de Saint-Leu au-dessus de la baie
- enfin les étendues douces nouvellement cultivées entre Piton Saint-Leu et l'océan.



*Emplacement de la future Route des Tamarins vers le Barrage, en balcon sur le littoral.*



ROUTE DES TAMARINS - UNE VITRINE SPECTACULAIRE DES GRANDS PAYSAGES DU TCO

### Une inscription forte dans le paysage qui nécessite attention et vigilance

Le cadre naturel très contraint oblige la Route des Tamarins à s'inscrire fortement dans le paysage existant : des efforts de conception importants ont été consacrés par la Région et ses partenaires pour réussir le mariage de l'infrastructure avec les dispositions naturelles du territoire : ouvrages d'art exceptionnels travaillés dans le cadre de concours, appel à des paysagistes dès l'amont du projet. Pour autant, les premiers travaux de terrassements révèlent l'importance des volumes de déblais et de remblais en jeu et inquiètent les communes ; ils montrent la nécessité absolue d'une vigilance sur la remise en état des sites en fin de travaux et sur la réalisation effective et complète des dispositions d'aménagement prévues dans la conception (terrassements paysagers et replantations).



Le chantier de la Route des Tamarins au-dessus de la pointe des Châteaux

### Un « collage » préoccupant des projets de développement d'urbanisation : quelle vitrine pour l'Ouest et le TCO ?

La Route des Tamarins, route-paysage en balcon, constituera une vitrine naturellement valorisante de l'ouest. Pour autant, bien que la route ne soit même pas encore sortie de terre, les projets d'aménagements à ses abords immédiats sont déjà nombreux : ZAC Renaissance III, ZAC de l'Eperon, ZAD du Barrage, ZA Piton Saint-Leu, équipements divers, ... Un enjeu fort consistera à réussir l'implantation des activités dans le territoire, (visibles le cas échéant de la Route mais à distance) et non « dos au territoire » (collées à la Route, constituant une « écorce » profitable à quelques entreprises mais nuisibles au paysage d'intérêt général). A cette maîtrise nécessaire de l'urbanisation d'activités s'ajoute celle des panneaux publicitaires.



*Comment éviter la confiscation et la banalisation de l'image du TCO depuis la Route des Tamarins, telles qu'on les observe au bord des grandes routes de métropole ?*

*(Photo de métropole illustrant le collage de l'activité à la route)*



*Le site d'implantation du projet de zone d'activités de Piton Saint-Leu, proche de la Route des Tamarins en contrebas*

## La distance bâti/Route des Tamarins : un enjeu essentiel pour la qualité du territoire de TCO

Une distance est à maintenir entre une route à grande circulation comme la Route des Tamarins et le bâti d'activités qui veut profiter de la commodité de desserte et de l'effet de vitrine.

Cette distance joue en effet un rôle essentiel :

- Elle place le bâti « dans » le territoire, sans lui « tourner le dos »
- Elle permet de maîtriser l'image du territoire, sans subir la surenchère des enseignes ou la médiocrité des clôtures

- Elle offre un avant-plan de mise en scène du bâti, écrin valorisant pour la route et ses usagers comme pour les entreprises
- Elle offre une meilleure lisibilité du linéaire bâti aux yeux des usagers (recul de lecture, défilement plus lent), tout en étant moins agressive que lorsque le bâti est collé à la route
- Elle diminue les nuisances sonores de la route pour les entreprises



*Deux contre-exemples : pas de recul entre route et activités : déqualification du paysage (entrée du Port)*



*Deux exemples intéressants de recul : mise en scène positive des entreprises et qualité paysagère du parcours (entrée du Port)*

### Un vecteur potentiel d'aménagement qualitatif du territoire

La création de la Route des Tamarins est l'occasion d'engager des actions de valorisation du territoire à ses abords immédiats ; sur Saint-Paul, sont notamment engagées des actions clefs de mise en valeur : requalification de la Chaussée Royale au droit du centre-ville, création de stationnement paysager, création de la Promenade de Bernica liant la ville à sa ravine ;

D'autres actions doivent être mûries :

- la préservation et la mise en valeur du Cap la Houssaye, et des pentes littorales de Stella / Piton Saint-Leu, incluant le devenir de la RN 1 tracée sur le trait de côte ;
- la qualité paysagère des nouvelles entrées de ville que constitueront les voies branchées sur les échangeurs : entrées de Plateau Caillou, de l'Eperon, de Saint-Gilles, de la Saline, de Trois-Bassins, de Saint-Leu, de Piton Saint-Leu.
- la requalification de la RN 1 dans des dispositions moins routières : voir chapitre RN 1 ci-dessus.



*Effet indirect : la Route des Tamarins ouvre des opportunités de requalification de la RN1 sur le littoral, déchargée d'une part du trafic de transit. Ici le littoral entre Saint-Paul et Boucan-Canot.*



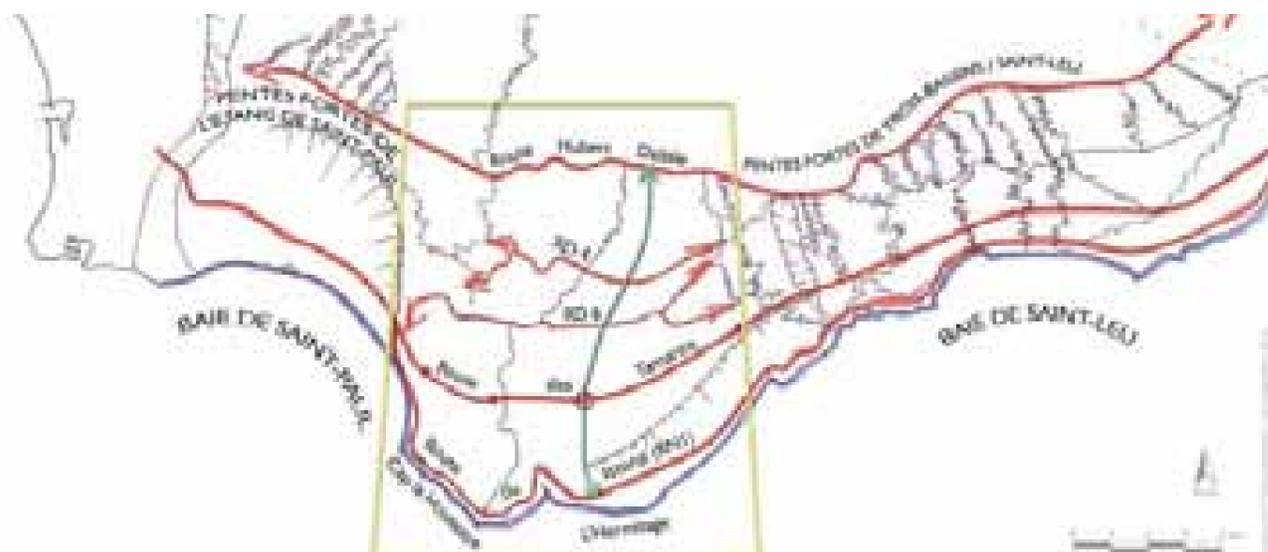
Folléa-Gautier

*Effet direct : la Route des Tamarins offre des opportunités de réaménagement à ses abords immédiats. Ici le projet de la requalification de l'accès au site classé de Bernica, et de la requalification de la Chaussée Royale*

## Une desserte enfin efficace et confortable de l'ouest ? La question des barreaux

La Route des Tamarins se cantonne à 200-300 m d'altitude, assurant une desserte efficace du littoral et des mi-pentes. Le haut des pentes intermédiaires, habitées jusqu'à 900 m d'altitude environ, reste tributaire des voies existantes : voies souvent habitées à leurs abords et zigzagantes. Pour les pentes globalement, il manque encore un maillage de voies intermédiaires entre la voirie primaire que constitue la Route des Tamarins et la voirie locale que constituent les routes habitées.

Associée à la Route des Tamarins, la voie cannière est une des seules routes amont-aval des pentes de l'ouest capable de se dérouler presque sans virage. Qu'on le veuille ou non, elle constitue de ce fait un vecteur potentiel essentiel de liaison haut-bas agréable, rapide, efficace et économique. Se pose ainsi la question de son « officialisation » à terme, et de la capacité que l'on aura à protéger ses abords contre l'urbanisation linéaire ou diffuse, à la fois pour pérenniser la vocation agricole des espaces irrigués et les capacités roulantes de la voie.



Au cœur du TCC, le secteur de l'Hermitage, aux pentes plus douces, est le seul à offrir potentiellement des liaisons Hauts/Bas efficaces et confortables, du littoral à la route Hubert Delisle. En croisant les 4 routes horizontales (en rouge), la liaison peut distribuer chacun des étages habités.



*La voie cannière*

### La Route des Tamarins : actions menées ou envisagées actuellement :

- Zones d'activités : 150 ha programmés le long de la Route des Tamarins :
- ZAC Renaissance III à Plateau Caillou
- ZA Piton Saint-Leu
- Etude Agorah sur les poches de mutation autour de la Route des Tamarins
- Saint-Leu : étude de structuration urbaine le long de la RD 22, entre Route des Tamarins et centre-ville

## 2.5. Le Tram Train

### Un nouveau vecteur d'aménagement qualitatif du territoire

Envisagé pour le nord et l'ouest (Gillot / Saint-Paul) à l'horizon 2012, le Tram-Train est, comme la Route des Tamarins, un vecteur potentiel de mise en valeur du territoire pour le Cœur d'agglomération :

- il pourrait le cas échéant desservir le futur pôle de la ZAC Moulin Joli
- il pourrait desservir le futur pôle de Cambaie
- il pourrait desservir la ville du Port (six stations actuellement prévues sur la commune), et conforter le traitement qualitatif des entrées du Port à travers le tissu industriel d'activités.

Pour Saint-Paul, le Tram Train est programmé aujourd'hui le long de la Chaussée Royale. Avec la mise à 2X3 voies de la Route des Tamarins et le doublement de la Chaussée Royale, la place pour un Tram Train avec pôle d'échanges au droit du centre-ville paraît bien faible. D'autant qu'une présence végétale dense est indispensable à la qualité des lieux du fait de la grande proximité entre la ville et la Route des Tamarins. Cela suppose de la place, qui a été réservée dans le projet lié à la Chaussée Royale : parking planté, terre-plein central végétal en accompagnement du canal, plantation d'arbres d'alignement. C'est sans doute à Cambaie que l'on trouvera davantage de place pour faire un pôle d'échanges confortable et utile aux habitants des hauts, Saint-Paul centre ayant peut-être intérêt à avoir une station urbaine. Le positionnement précis de cette station de centre-ville devrait essentiellement dépendre du choix d'itinéraire pour la poursuite du Tram Train vers Saint-Gilles et le sud.

### Le Tram Train : actions menées ou envisagées actuellement :

- Première section Gillot-Saint-Paul affichée pour 2012, projet long terme : Saint-Benoît-Saint-Pierre



*Image du concours pour les études de définition et d'avant-projet sommaire du TramTrain en 2004, ici au Port (équipe Sémaly)*

## 2.6. Les circulations douces

### Une nécessité sociale et urbaine

La Réunion concentre un dense réseau de chemins piétonniers, complété de pistes VTT, dans les hauts. Les pentes intermédiaires et le littoral sont moins fournis en la matière. Pourtant, l'urbanisation qui s'y concentre toujours davantage incite à répondre aux besoins plus quotidiens des habitants, et à anticiper sur la nécessité de constituer un réseau de circulations douces performant : cheminements piétonniers, pistes et bandes cyclables.

Sur les pentes, les cheminements piétonniers spécifiques, qui échappent aux lacets de la route, sont essentiels à la qualité et à l'agrément :

- liaisons courtes et directes, reliant efficacement les habitations aux points de centralités (écoles, arrêts de cars, boutiques, ...)
- liaisons confortables, échappant aux nuisances de la route (manque de place pour circuler à pied, bruit, danger),
- liaisons sécurisées notamment pour les déplacements des enfants entre la maison et l'école ou les équipements culturels et sportifs.

Ce souci d'offrir des cheminements piétonniers structurants, efficaces et agréables, n'est pas encore systématiquement intégré aux opérations d'urbanisme ou dans les documents d'urbanisme (emplacements réservés aux PLU).

*Les circulations douces facilitent la vie des habitants, tout particulièrement sur les pentes :*

- *Accès directs*
- *Circulation sécurisée et agréable : déconnectée des voitures, à travers la végétation débordante des jardins*



*Passage piétonnier à travers le bâti à Bois de Nèfles*



*Passage piétonnier de qualité vers Notre-Dame-des-Champs (route Hubert-Delisle)*



*Circulation douce à travers l'urbanisation récente de Pointe des Châteaux*



*Passage piétonnier direct à Piton Saint-Leu, qui reste à mettre en valeur : gestion, requalification des clôtures, signalisation*

## Un vecteur de développement économique touristique

La qualité du tourisme balnéaire ou agrotouristique est également largement en jeu dans la question des circulations douces :

- sur le littoral, la présence de la RN1 collée au trait de côte est actuellement envahissante : bruit, manque de place, effet de coupure, danger. La création de la Route des Tamarins, plus en altitude, est une opportunité à saisir pour la requalification du secteur du trait de côte, en partie déchargé du trafic, avec notamment la création d'une circulation douce cyclable continue pour TCO. Ce projet est à l'étude sous maîtrise d'ouvrage TCO ;
- sur les pentes intermédiaires, l'agrotourisme ne pourra se développer que si des circulations douces sont offertes à travers les espaces agricoles, organisées en réseaux.

*Le territoire pentu de TCO incite à promouvoir le développement de circulations douces et modes de déplacements de loisirs adaptés aux dénivelés*



*Le VTT de haut en bas : une amplitude de dénivelé exceptionnelle et continue, du sommet des montagnes au battant des lames*



*Le parapente : une forme de « circulation douce » pour les loisirs ! ici le site d'envol des Colimaçons*



*La luge, autre forme de jeu de déplacements avec la pente*

## Une opportunité pour marier espaces agricoles et urbains

L'irrigation en cours des terres de l'ouest au bénéfice de l'agriculture a conduit à la création d'un PIG ceinturant de près l'urbanisation existante. Au-delà des seules dispositions quantitatives et réglementaires sur le partage de l'espace, la qualité même des relations entre « la ville » émergente, qui se structure et se densifie, et « la campagne » agricole qui elle aussi se structure et se développe, est un enjeu majeur en terme d'aménagement du territoire : elle doit permettre l'appropriation des espaces agricoles par la population entière et non par les seuls agriculteurs ; parmi les actions possibles, la création de circulations douces reliant lisiblement, simplement et de façon maîtrisée les espaces habités et les espaces cultivés, est déterminante. Or les dispositions d'aménagement urbain comme d'aménagement agricole oublient largement d'intégrer cette préoccupation. Les circulations douces offrent le moyen de développer des projets contribuant à marier urbanisation et agriculture.

## Les circulations douces : actions menées ou envisagées actuellement :

- Schéma Directeur pour un sentier littoral continu de la Possession jusqu'à Saint-Leu (TCO)



*Chemin agricole : une opportunité pour créer une circulation douce connectée aux secteurs habités*

## 2.7. Les publicités et enseignes

### Des entrées de villes et des linéaires de routes envahis par les panneaux

De nombreux acteurs rencontrés dans le cadre du diagnostic ont affiché leur sensibilité aux panneaux publicitaires et enseignes. Les communes ont quelques difficultés à établir et appliquer des règlements locaux de publicité. Le phénomène est plus particulièrement flagrant aux entrées/sorties des villes, notamment celles liées à la RN 1 : on retiendra en particulier le secteur de l'hôpital psychiatrique de Saint-Paul (carrefour avec l'extrémité de la Chaussée Royale), et l'entrée nord de Saint-Leu, où les panneaux publicitaires s'égrènent au pied de la falaise.



*Encombrement de mobilier urbain sur l'Axe Mixte*



*Publicités sur la perspective de la Chaussée Royale au carrefour avec la RN1 (entrée de l'hôpital)*



*Publicités à l'entrée nord de Saint-Leu par la RN 1*



*Problème de réseau électrique et téléphonique sur la RD 6 (Saint-Gilles-les-Hauts)*



*Problème de lignes aériennes et mobilier sur la route Hubert Delisle (chemin Mnémonide, Trois-Bassins)*



*Problème de réseau aérien envahissant sur la route Hubert-Delisle (maison Ludo Payet)*

### Des publicités peintes qui peuvent contribuer à la qualité du paysage ?

La publicité peinte directement sur les cases, notamment les boutiques, n'offre pas du tout la même image que celle placardée en grands panneaux de 4m par 3 m. Si elle se voit (la publicité est faite pour cela !), elle offre plusieurs avantages :

- elle ne prend pas de place, n'encombre pas l'espace de vie et de circulation ;
- elle s'adapte nécessairement au support, aux formes particulières du bâtiment qui la reçoit : elle n'est pas systématique et normalisée ;
- elle contribue à rendre les boutiques lisibles au bord de la route ou dans la rue ;
- elle égaye l'ambiance, par ses couleurs vives ;
- elle peut même, en certaines occasions, faire disparaître des disgrâces architecturales.

Ce savoir faire en matière de publicité peinte est porteur d'une identité réunionnaise : il n'existe pas (ou plus) en métropole. On mesure cette valeur « pittoresque » à la présence, sur les étals des boutiques de souvenirs, de cartes postales de « cases à pub ».

### Les publicités et enseignes : actions menées ou envisagées actuellement :

Projets de règlements locaux de publicité par les communes



*Publicité peinte sur boutique à Saint-Paul*



*Bâtiment lié à un réservoir, peint (Trois-Bassins)*



## 3. Les espaces agricoles et naturels

### 3.1. Les espaces littoraux

#### Un précieux chapelet de paysages de nature diversifiés sur les pentes basses

Le littoral de l'ouest offre une densité et une diversité d'espaces de nature supérieure à la moyenne du littoral Réunionnais :

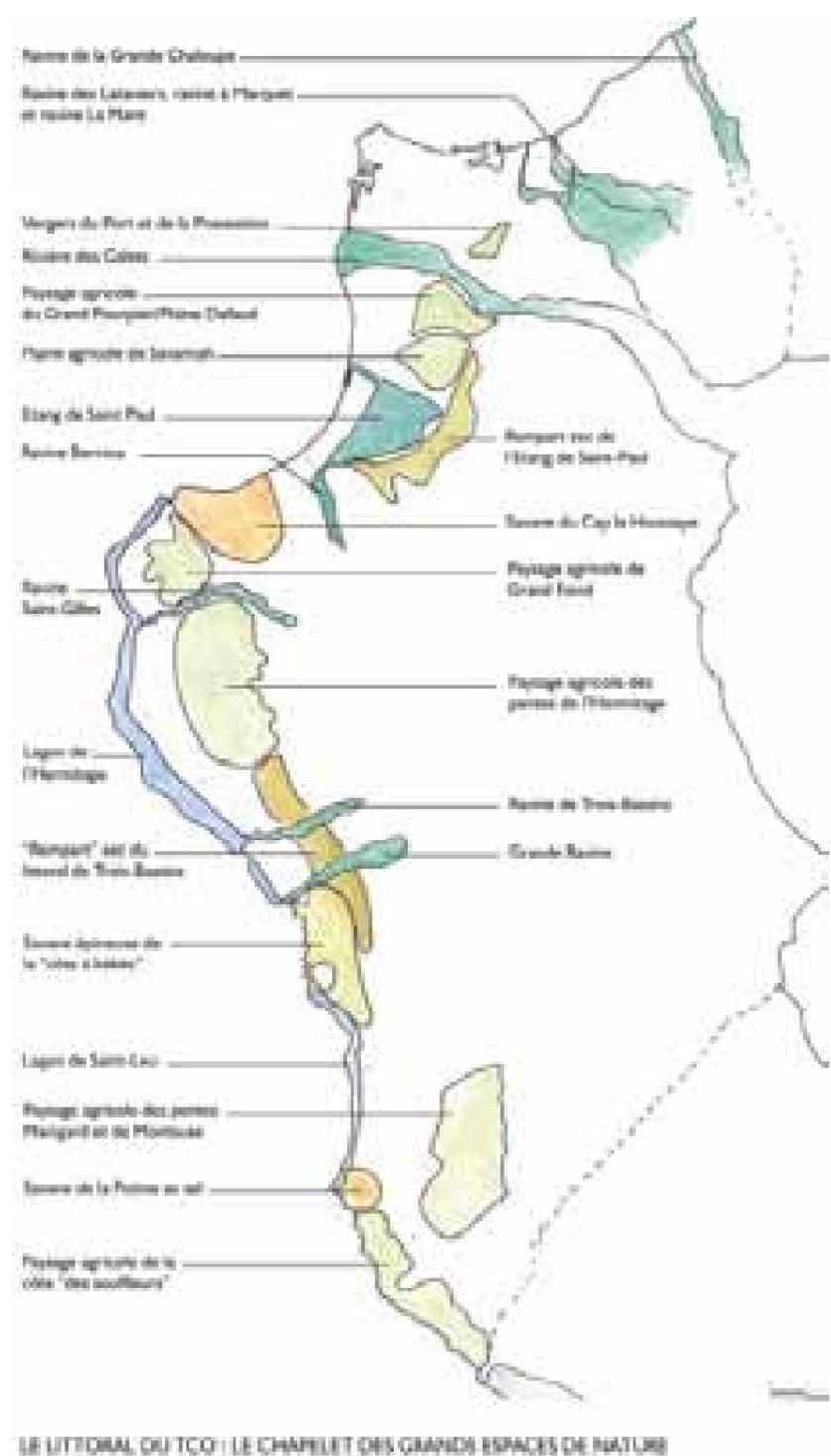
- rivière des Galets,
- espaces agricoles de Savannah,
- étang de Saint-Paul,
- savane du Cap la Houssaye,
- espaces agricoles de la Pointe des Aigrettes,
- bassins de la ravine Saint-Gilles,
- pentes agricoles de Villèle / L'Hermitage (antenne 4),
- pentes raides et sèches de la Saline / Trois-Bassins,
- pentes douces agricoles de Piton Saint-Leu et sèches de Pointe au Sel.

A cet ensemble d'espaces naturels ou agricoles s'ajoutent les ravines et leurs embouchures.

Dans un contexte de rareté du foncier disponible pour accueillir l'urbanisation, la présence de tels espaces de nature peut certes être perçue comme une « contrainte ». Mais, disposés en chapelet tout au long du littoral, ces espaces peuvent aussi être compris comme des espaces structurants pour l'agglomération du TCO :

- Ils organisent l'articulation entre l'urbanisation des pentes et celle du littoral ;
- Ils forment des « coupures » d'urbanisation qui garantissent la personnalité et l'individualité des pôles urbains ou des quartiers les uns par rapport aux autres ;
- Ils constituent des espaces de respiration et d'évasion de proximité pour les habitants ;
- Ils concourent à la valeur d'un littoral balnéaire qui n'est pas que « bétonné » ;

- Ils offrent des espaces potentiels de développement touristique plus en épaisseur en « arrière-pays » littoral, notamment pour l'agrotourisme.



## Des espaces de nature déqualifiés et faiblement mis à disposition des habitants

Bien qu'ils soient à portée de main des habitants du TCO, les espaces de nature littoraux ne sont pour la plupart pas mis en valeur : pas d'organisation et de maîtrise des accès et des circulations, pas de transitions aménagées avec les espaces construits qui les délimitent, pas de gestion organisée dans le temps :

- La rivière des Galets est restée jusqu'à aujourd'hui un confins de communes où risquent de s'accumuler les équipements ou installations pas « nobles » à ses abords ;
- Les espaces agricoles de Savannah restent méconnus et peu accessibles et parcourables ;
- L'ancienne usine de Savannah et son allée perdent progressivement leur sens lié à l'espace agricole en place ;
- L'étang de Saint-Paul souffre d'un atterrissement progressif liée à l'absence de gestion ; le chemin du Tour des Roches sert largement de voie poubelle pour les dépôts sauvages de matériaux et de gravats ; la ravine de Bernica, bien que célèbre et classée, voit ses abords dégradés par les routes (carrefour RN 1/RD6) et l'absence de gestion des espaces d'accueil et de mise en scène ;
- Le cap la Houssaye, appelé à être traversé par la Route des Tamarins, est en voie de consommation sur sa limite amont (ZAC, équipements culturels ou techniques, ...) sans qu'un projet d'ensemble soit dessiné et validé ;



*Le littoral de Piton Saint-Leu : déqualifié par la proximité excessive de la RN1 avec le trait de côte*



*La plage de la Marianne, entre Saint-Paul et Boucan Canot*

- Les espaces agricoles de la Pointe des Aigrettes restent confidentiels et peu liés au poids touristique du littoral de Boucan Canot et Grand-Fond ;
- Les pentes de la Saline / Trois-Bassins / Saint-Leu, en partie envahies de « kékés », ne sont pas gérées et mises en valeur ;
- Les pentes de Piton Saint-Leu ont été mises en valeur par l'irrigation et l'agriculture mais il n'y a pas de projet d'ensemble articulant le développement agricole et le développement social et touristique de la côte ;
- Seule la Pointe au Sel a bénéficié d'actions de mise en valeur tangibles, avec remise en eau des salines ; mais la liaison sucre-sel avec Stella est encore à l'état d'idée.

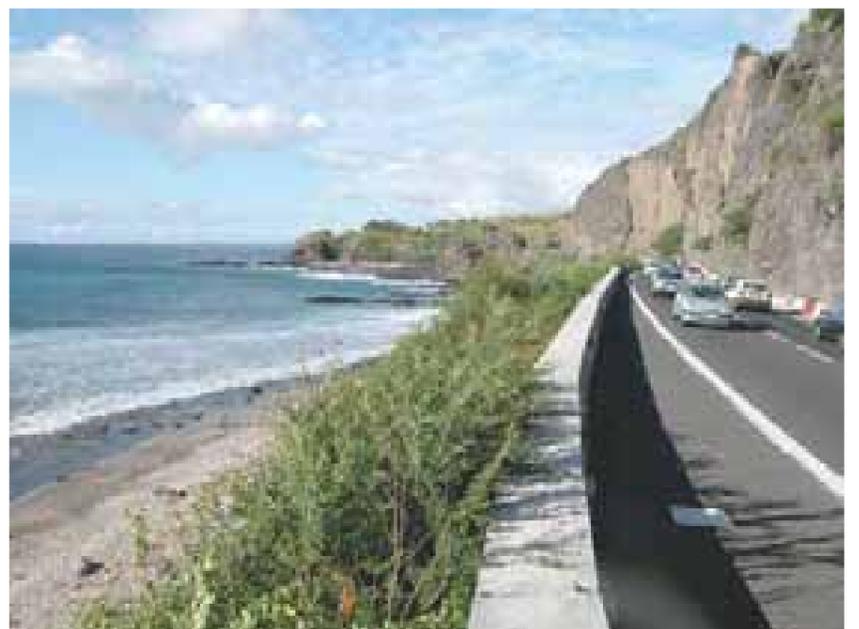
A l'heure actuelle, des projets de protections existent, pour certains très avancés (Réserve Naturelle de l'étang de Saint-Paul, projet d'acquisition du Cap la Houssaye par la Conservatoire du Littoral, ...). Mais aucun de ces grands espaces de nature n'a fait l'objet d'actions de mise en valeur en faveur du public. Un grand chantier reste à engager sur ce point.



*Le littoral entre Pointe des Châteaux et Grande Ravine : préservé mais aujourd'hui envahi par les kékés*



*La pointe du Cap la Houssaye, avec la RN 1 et le parking*



*Le littoral du Cap la Houssaye et la RN1*



*aux épines peu avenantes, et peu accueillant*

**Les espaces naturels littoraux : actions menées ou envisagées actuellement :**

- Projet d'acquisition ou de conventionnement au titre des Espaces naturels sensibles (Conseil Général) ;
- Projets d'intervention foncière du Conservatoire du Littoral ;
- Les 50 pas géométriques (DPM) sont aujourd'hui domaine public de l'Etat gérés par le Service Maritime (SPBA-DDE). Reconquête par acquisition EPFR et Conservatoire du Littoral ;
- Appel à projet DATAR sur « gestion intégrée des zones côtières (GIZC) » pour le littoral Saint-Paul/Trois-Bassins (Région) ;
- Etude de valorisation et d'aménagement du littoral Sud de Saint-Leu (de la Ravine des Poux à la Pointe au Sel) ;
- Etude de valorisation et d'aménagement du littoral de Trois-Bassins ;
- Réflexion à l'échelle du TCO sur la possibilité de créer des bassins de baignade (étude intégrée à celle sur l'aménagement du littoral de Trois-Bassins) ;
- Schéma Directeur pour un sentier littoral de la côte Ouest (CPO - Paysag'Ylang) ;
- Ferme Corail devient Centre d'études et de découverte des tortues marines ;
- Etang Saint Paul : projet de réserve naturelle nationale (gestion : commune de St Paul), étude diagnostic du tour des Roches (2002) ;
- Réserve naturelle nationale des récifs de la côte ouest (du Cap la Houssaye au sud de l'Etang Salé) ; 3 zonages : sanctuaire, périmètre renforcé, périmètre général ;
- Grotte des Premiers Français : travaux de réaménagement programmés pour début 2006 ;
- Saint-Paul : projet d'extension du parcours sportif à 4 km ;
- Saint-Paul : schéma directeur vélo approuvé en 2003, projet piste cyclable Saint-Paul/ complexe cinéma ;
- Saint-Gilles-les-Bains : programmation du réaménagement des Roches Noires et abords du Port ;
- Saint-Leu : projet prolongement de l'aménagement du bord de mer dans le cadre du projet sentier littoral ; projet vélo solaire AREDE, de Ferme Corail à Pointe au Sel ;

## 3.2. Les espaces agricoles des pentes intermédiaires

### Des paysages agricoles remarquables liés à l'irrigation

Le basculement des eaux en cours s'est déjà traduit par la création récente de nouveaux paysages agricoles en lieu et place des paysages secs naturels : cas notamment des pentes douces de l'Hermitage (antenne 4). A terme, ce sont 5 500 à 7 000 ha qui sont appelés à être irrigués et mis en culture. Ils s'ajouteront aux paysages agricoles de Piton Saint-Leu déjà irrigués par les eaux en provenance de Cilaos et ceux de Grand-Fond irrigués à partir de la Ravine Saint-Gilles. L'ensemble déroule déjà de belles étendues vertes et lumineuses de canne, sillonnées du vert sombre des ravines, ouvertes sur le bleu de l'océan, constituant de précieux espaces de respiration, préservés dans un environnement de plus en plus urbain. Les plus belles pentes agricoles sont celles des pentes Montause, au-dessus de Piton Saint-Leu, ouvrant des vues sur le littoral de la Pointe au Sel. Elles sont piquées des silhouettes sombres de « pieds de chandelle » (dracaenas) qui servaient à la délimitation des parcelles.



*Un paysage agricole neuf sur les pentes de l'Hermitage (irrigation de l'antenne 4)*

### Des paysages « intacts » trop rares, souvent déqualifiés par l'urbanisation disparate

Malheureusement les paysages agricoles de l'ouest sont fragilisés par l'urbanisation diffuse, qui met en cause leur pérennité dans le temps (fragilisation de la gestion), les rend moins perceptibles (manchon d'urbanisation linéaire autour des voies qui bouche les vues), et les déqualifie.



*Serres dans les espaces agricoles de Villèle*



*Habitat diffus et installations d'exploitations dans les espaces agricoles entre Villèle et l'Hermitage*

### Une absence de maîtrise paysagère des aménagements agricoles

Toute construction reste interdite dans le périmètre PIG. Pour autant, outre le problème du mitage, les espaces agricoles font l'objet d'aménagement pas toujours bien inscrits dans le paysage : constructions de maisons et bâtiments d'exploitation isolés dans l'espace agricole, construction de serres, construction d'édicules liés à la gestion de l'eau (pompes, réservoirs, etc.). Ce bâti disparate et isolé dans l'espace cultivé accentue l'impression du mitage. Des expériences existent toutefois dans le cadre du projet de basculement des eaux pour traiter le bâti (réservoirs, pompes), menées par le Conseil Général, avec la participation du SDAP et de paysagistes. Mais elles semblent rester ponctuelles au regard de l'enjeu, d'autant que l'auto-construction va se développer dans les années qui viennent.

### Une mise en valeur insuffisante au bénéfice des habitants

Les espaces agricoles ne sont guère accessibles et parcourables par les habitants. Leur appropriation reste donc faible, alors que la population devient largement « urbaine » à leurs abords, potentiellement utilisatrice de ces espaces pour les loisirs (promenade, VTT, pique-nique, ...). L'agrotourisme n'existe pas sur les pentes irriguées, et reste pour l'heure concentré sur les hauts, notamment à l'étage des pâturages et surtout des forêts.

Par ailleurs, le projet de basculement des eaux apparaît trop exclusivement agricole et hydraulique, purement technique et économique : bassins, tuyaux, édicules techniques, arrosage : il n'y a pas d'espace pour magnifier l'arrivée de l'eau et l'offrir aux habitants : on pense au Palais de Longchamp et ses jardins et cascades d'eaux à Marseille, offert à la ville pour fêter l'arrivée de l'eau en provenance de la Durance canalisée. Un projet aussi faramineux mériterait tout de même de faire une petite place à une appropriation sociale, même symbolique : bassin de baignade, jardin d'eaux, ...



*Clôture d'espaces agricoles récemment irrigués*

**Les espaces agricoles des pentes intermédiaires : actions menées ou envisagées actuellement :**

- PIG : s'impose aux PLU. Il précise les espaces où l'irrigation est destinée à l'agriculture ; il est possible de ne pas irriguer pour faire autre chose, à condition de motiver la demande notamment par compensations ; les communes travaillent leur PLU pour proposer la sortie des zones agricoles de protection forte mises en PIG des espaces qui ne seront pas irrigués (notamment espaces au-dessus de 700 m d'altitude). Aucune construction n'est autorisée dans les périmètres irrigués inscrits au PIG
- Actions d'accompagnement du basculement des eaux par le comité d'irrigation de l'ouest, sur méthodes culturales, gestion économe de l'eau, utilisation raisonnée des engrais et pesticides ; pas sur la transformation du paysage
- Coordination environnementale du projet de basculement des eaux ; pas de coordination paysagère
- Projets de retenues collinaires pour les pentes au-dessus du seuil de basculement des eaux (660 m) (DDAF, ONF, Office de l'eau) ; peu de projets car financement de 40% par les agriculteurs avant de toucher les aides
- Etude pour les implantations de retenues collinaires de grande capacité dans les Hauts de l'ouest (Sogreah/Grand Angle)
- Charte de développement agricole de Saint-Paul, diagnostic (commune de Saint-Paul, chambre d'agriculture, CNASEA)
- Charte agricole de la Possession, diagnostic (commune de la possession, chambre d'agriculture, CNASEA)
- Projet d'utiliser la LBU (Ligne Budgétaire Unique) pour le démitage des zones à forte potentialité agricole (commune de Saint-Paul)
- PAH : Plan d'aménagement des hauts (à 30 ans d'âge) : descend jusqu'à 350-400 m d'altitude (CAH)
- CAD : contrat d'agriculture durable : développer volet paysage
- OLAT

### 3.3. Les paysages secs non irrigués

**Des paysages uniques qui contribuent à la spécificité de l'ouest et au kaléidoscope riche et contrasté des paysages de l'île, en voie de raréfaction**

Entre la poussée de l'urbanisation et celle de l'irrigation, les paysages naturels secs, caractéristiques de l'ouest, sont en voie de raréfaction. Or, pour être valorisants, ils doivent s'étendre sur de vastes surfaces préservées, et être aménagés. La savane, par exemple, est une formation végétale qui est belle lorsqu'elle est vaste, mais qui devient négative lorsqu'elle est fractionnée, morcelée, résiduelle : elle prend alors l'aspect d'une friche, d'un espace non géré, en sursis. Les vastes espaces secs de l'ouest se réduisent aujourd'hui :

- à la savane du Cap la Houssaye (savane à hétéropogon)
- aux pentes et à la côte de la Pointe de Trois-Bassins/pointe des Châteaux (formation buissonnante à kékés ou z'épinards)
- à la Pointe au Sel (savane)

Par ailleurs des paysages secs peu valorisés à l'heure actuelle se déroulent dans les emprises de la RN 1 au nord de TCO, avec la traversée de la plaine des Galets : une « entrée » dans le territoire de TCO.

Hormis Pointe au Sel, qui a bénéficié d'une remise en route des salines, ces espaces apparaissent aujourd'hui insuffisamment mis en valeur au regard de leurs qualités existantes ou potentielles.



*Le Cap la Houssaye*

*Le paysage sec : une spécificité de l'Ouest  
Palette végétale programmée pour  
l'accompagnement de la Route des Tamarins  
dans la traversée du Cap la Houssaye : une  
volonté de magnifier une spécificité de l'Ouest,  
unique à la Réunion*



*Les pentes de Ravine à Malheur*

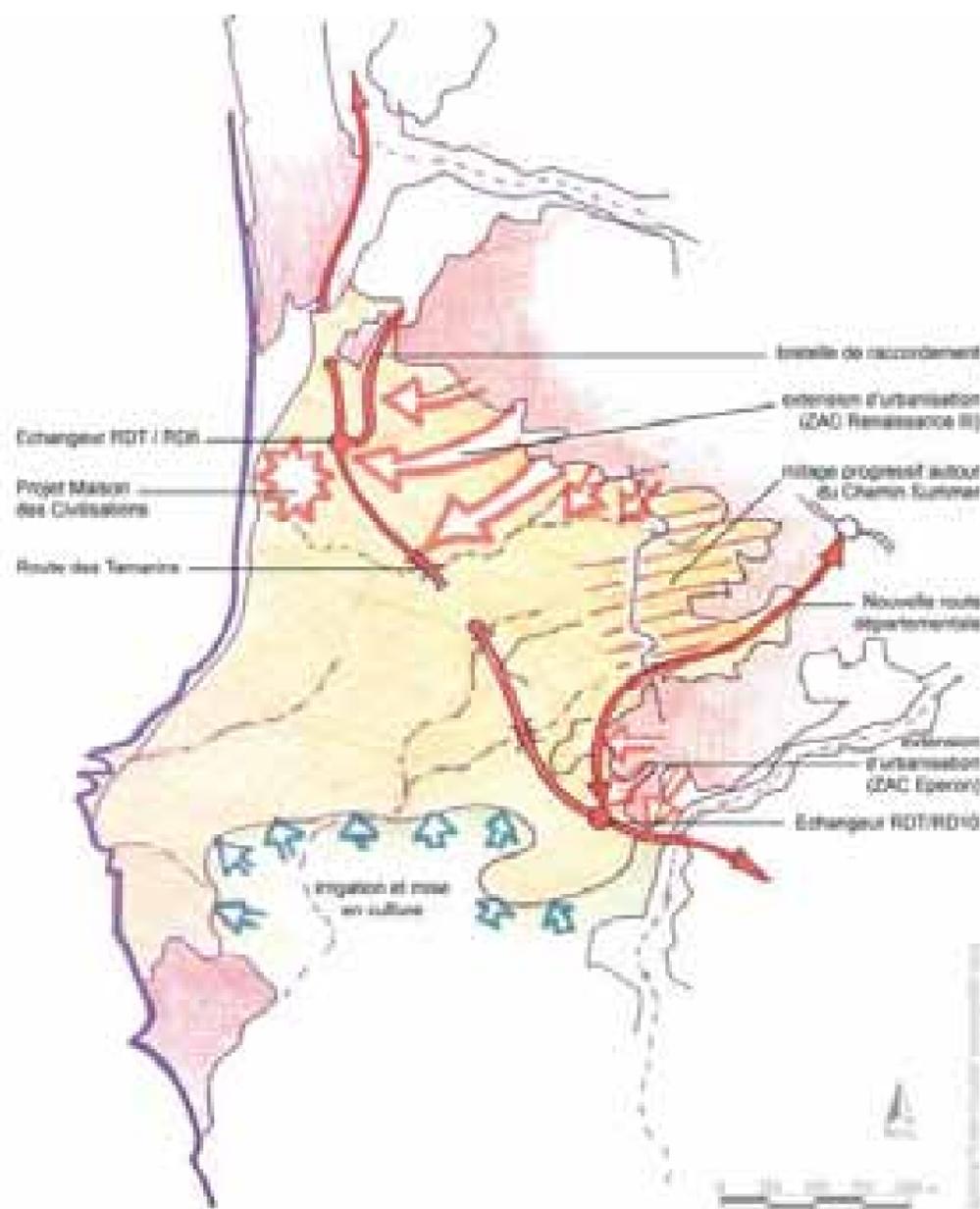
## Des paysages fragiles, non mis en valeur aujourd'hui

### La savane du Cap la Houssaye

La savane du Cap la Houssaye est un paysage original aujourd'hui méconnu. Elle déroule des reliefs assez rares à la Réunion, formés de vastes croupes amples et arrondies successives, en descente vers l'océan. Ces « dunes » basaltiques sont couvertes d'une graminée étonnante : Heteropogon contortus. Elle forme un pelage orange fauve en saison sèche, devient vert tendre en pleine saison des pluies et vire aux tons bronze et cuivre entre les deux. Elle est adaptée au feu, déclenché par des éleveurs de cabris et de vaches moka ou zébus pour entretenir la savane et favoriser les repousses tendres.

La savane va être largement découverte et perceptible depuis la Route des Tamarins actuellement en travaux. Le parti d'aménagement lié à la route prévoit la mise en valeur du paysage sec de la savane :

- profils de chaussées séparées en plan (30 m) et décalées en altitude (8 m), pour dégager des vues et s'adapter à la topographie ;
- passages en ouvrages d'art et en tunnel facilitant les passages des animaux et des promeneurs de l'amont à l'aval de la route ;
- déblais et remblais travaillés pour prolonger les formes naturelles des reliefs ;
- plantation d'essences adaptées à la sécheresse et magnifiant la savane.



LA SAVANE DU CAP LA HOUSSAYE ET LE MANQUE DE COHERENCE D'ENSEMBLE

Le Cap la Houssaye a été protégé au SAR, a fait l'objet de projet de classement de site, est depuis longtemps sur la liste des sites potentiels du Conservatoire du Littoral. Pour autant il vit aujourd'hui de profondes transformations qui, non coordonnées entre elles ni adaptées les unes aux autres, risquent de contribuer à le dépecer : outre la Route des Tamarins en chantier, on trouve les projet de :

- la ZAC Renaissance III : « descente » de l'urbanisation de Plateau Caillou dans la savane (90 ha dont 50 ha de ZA) ;
- la ZAC de l'Eperon, en limite amont, (50 ha)
- la Route départementale de déviation de l'Eperon,
- la maison des Civilisations, à l'aval de la route,
- des équipements sur les marges du site : centre d'exploitation de la route, « Complexe environnement » côté Eperon, ...

Ces projets devraient être coordonnés pour faire du Cap la Houssaye un « parc de nature » reliant la ville des hauts en cours de constitution (ensemble Plateau Caillou/Fleurimont/Saint-Gilles-les-Hauts) à la côte à l'aval (de Saint-Paul à Boucan Canot), valorisable avec le déchargement de trafic de la RN 1 à brève échéance. Ils méritent de faire une place à la constitution d'une transition entre urbanisation et espace de savane, par exemple sous forme de boisement pour atténuer le choc aujourd'hui négatif entre les deux. Le projet Route des Tamarins prévoit déjà la (re)constitution d'une porte boisée côté sud autour de l'échangeur de l'Eperon.

### **La côte sèche de Pointe de Trois-Bassins/Pointe des Châteaux**

Le projet de pôle d'activités sur le littoral de Trois-Bassins doit être l'occasion de mettre en valeur le paysage sec de la côte. Les formations épineuses de z'épinards ou de kékés (*Dichrostachys cinerea*), mimosacée africaine assez récemment introduite, sont aujourd'hui peu valorisantes pour le secteur car non appropriables pour des usages de promenade ou de loisirs.

### **La Pointe au Sel**

La Pointe au Sel est propriété du Conservatoire du Littoral et de privés. Elle a bénéficié de la remise en eau des salines depuis quelques années. Un projet ancien de liaison entre le musée de Stella Matutina et la Pointe est toujours à l'ordre du jour (liaison sucre-sel). La création de la Route des Tamarins constitue une nouvelle coupure à franchir, qui s'ajoute à la RN 1 en section à 2X2 voies sur ce secteur.

## Les paysages secs de l'Ouest : actions menées ou envisagées actuellement :

Sur le littoral balnéaire :

- ZALM Trois-Bassins, en cours d'étude
- Etude de définition d'un concept « Centre de la Mer » dans l'ouest (étude TCO à lancer) avec une phase opérationnelle sur Trois-Bassins (Maison de la Mer dans le cadre de la ZALM)
- Valorisation et aménagements sur la Pointe au Sel : musée, salines, ... (Conservatoire du Littoral, Conseil Général, Commune de Saint-Leu)
- Expérimentation CIRAD/ONF dans les années 1990-95 sur les espèces adaptées au secteur : essai sur trois parcelles :
  - o une totalement protégée contre le pâturage, sans arrosage, sans apport de terre végétale et sans entretien
  - o une avec apport d'eau et des essences existantes du site
  - o une avec nouvelles essences + eau + terre
  - o Bilan de l'expérimentation : protéger peut suffire à faire repartir la végétation

Autour de Cap la Houssaye :

- ZAC Renaissance III ,
- ZAC de l'Eperon,
- Route départementale de déviation de l'Eperon,
- Maison des Civilisations,
- Equipements sur les marges du site : centre d'exploitation de la route côté Eperon, ...



*La Pointe au Sel*

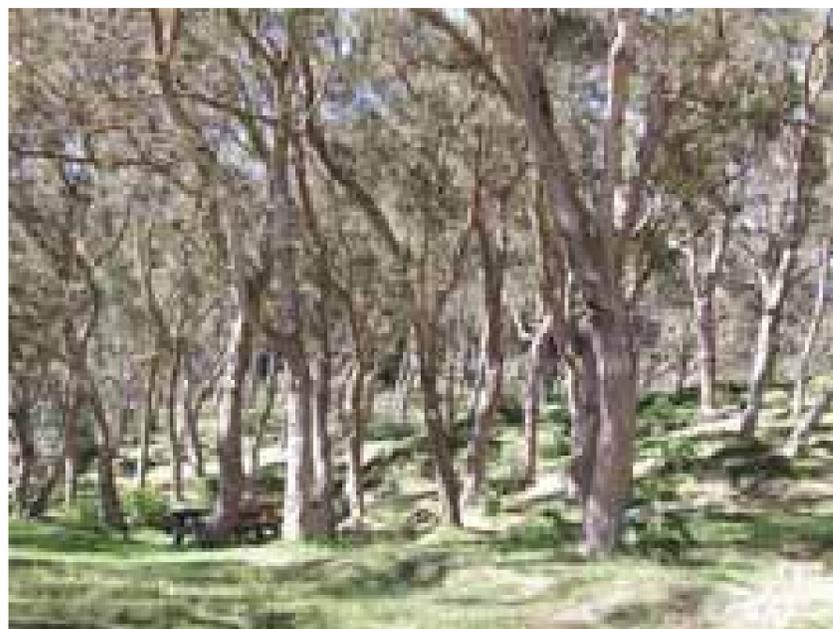
### 3.4. Les pâturages et les espaces boisés des pentes hautes

#### Des paysages boisés remarquables et appréciés

Les hauts de l'ouest boisés sont pour partie privés et pour partie publics, sous gestion ONF. La forêt des Hauts-sous-le-Vent est une forêt de production à base dominante de cryptomérias et tamarin des hauts. A terme le tamarin devrait se substituer au cryptoméria. De nombreux aménagements au bénéfice du public ont été réalisés depuis des décennies. Ils sont particulièrement concentrés autour de la route du Maïdo, la route touristique la plus fréquentée de l'île malgré le bout du monde qu'elle constitue : aménagements d'aires de stationnements, d'aires de pique-nique et de kiosques, notamment sous les frondaisons claires des tamarins des hauts qui laissent l'herbe pousser, pistes et chemins de VTT et de randonnées.

Le succès de cette route du Maïdo ne s'est pas encore traduit par la création d'un itinéraire équivalent au-dessus de Saint-Leu susceptible de mettre en scène le cirque de Cilaos.

Les enjeux de gestion touchent à la forêt privée, peu gérée et faisant l'objet d'exploitation d'arbres de la forêt primaire (arrachage au bull de gros tamarins, ...), soumise à la divagation des « vaches sans terre », ainsi qu'à l'intégration parfois indélicate d'équipements ponctuels : réservoirs, bassins, antennes.



*Les ombrages clairs des tamarins des hauts appréciés pour le pique-nique*



*Affluence sur les bords de la route du Maïdo pour le pique-nique*



*La route du Maïdo et la forêt de tamarins des hauts*

## Le pâturage, créateur d'une filière économique mais aussi de nouveaux paysages attractifs

En quelques années les friches à géranium des hauts de l'ouest ont cédé la place à de verts pâturages. Ils se mêlent à des bandes boisées de cryptomérias ou d'acacias-mimosas et l'ensemble forme un paysage sylvopastoral nouveau, dégagant des vues dominantes lorsque les nuages ne courent pas trop au ras du sol. Très intensif, faute de place, l'élevage conduit à de fortes productions de nitrates, mais aussi à des risques d'érosion sur pentes fortes.



*Les pâturages mêlés aux restes des bois d'acacias autrefois utilisés pour la cuite du géranium*



*Les pâturages, paysages nouveaux des hauts de l'ouest, en remplacement du géranium*

### **Un cadre boisé valorisable, touché par les « vaches sans terre » et sensible aux pestes végétales**

Si les pâturages ont fait l'objet de soins intensifs, les boisements résiduels qui les accompagnent sont encore valorisables, à la fois économiquement et paysagèrement. Ils sont aujourd'hui constitués d'acacias hérités de l'époque du géranium, gourmande en bois de feu pour la « cuite » du géranium, et de cryptomérias à la croissance trop rapide pour constituer un bois d'œuvre de qualité.

Ce cadre boisé est par ailleurs peu géré avec une divagation des « vaches sans terre » due au manque d'espaces ouverts au pâturage, notamment pour les petits exploitants : 1000 à 1500 vaches seraient divagantes dans les hauts de l'ouest. La place est comptée en effet pour le pâturage, limité à l'amont par les forêts ONF et à l'aval par l'habitat et les cultures.



*Vaches sans terres, sur la route du Maïdo*



*Branchages secs des ajoncs d'Europe sur le Maïdo, coupés par l'ONF*

### **Des circulations douces peu aisées dans l'étage des pâturages**

Les paysages des pâturages sont attractifs pour la promenade, le sport, le tourisme. Mais le clôturage des pâtures, réalisé sur de vastes parcelles, n'a pas laissé beaucoup la place à des possibilités de circuler en dehors des petites routes de desserte des exploitations.

### **Une image des pôles d'accueil touristiques à améliorer**

Les points d'accueil privés de tourisme, pour les gîtes, tables d'hôte ou activités de sports et de loisirs, est encore améliorable en terme d'architecture et d'espaces d'accueil. Il n'y a plus d'hôtel dans les hauts de l'ouest (Parc Hôtel du Maïdo appartenant aujourd'hui à la commune de Saint-Paul).



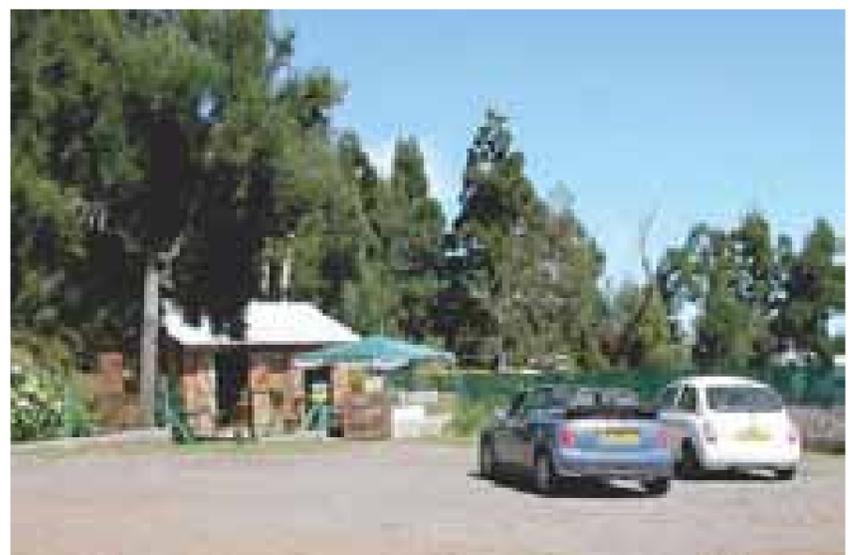
*Parc Hôtel du Maïdo*



*Le parking du Maïdo, en contrebas du point de vue...*



*... qui peut encore s'inscrire mieux dans le paysage des branles*



*Parking améliorable près de la Maison du géranium rosat*



*Couleur et végétal améliorent la qualité d'accueil pour cette table d'hôte*



*Abords trop secs pour ce restaurant*

### **Une insuffisante maîtrise paysagère et architecturale des aménagements agricoles**

Les aménagements agricoles représentent aussi un enjeu de paysage dans les hauts, par les aménagements techniques nécessaires : bâtiments d'exploitation, mais aussi bassins, voies de desserte, dispositifs de protection contre l'érosion, ...

### **Les pâturages et les forêts des pentes hautes : actions menées ou envisagées actuellement :**

- Hôtel Parc du Maïdo, 18 ha : projet de reconversion en « village lontan » (maison des épices, maison des hauts) ; commune de Saint-Paul
- Etude biologique des Hauts de l'Ouest (menée dans le cadre de la mission Parc National), Conservatoire botanique de Mascarin
- Label « village créole » pour Petite-France, Dos d'Ane (+ le Plate et Saint-Leu)
- PAH : plan d'aménagement des hauts (à 30 ans d'âge)
- PDIPR du Conseil Général (Plan départemental des itinéraires de petites randonnées)

### 3.5. Les ravines et les paysages intimes

#### **Des refuges pour la faune et la flore, mais des abords insuffisamment protégés et mis en valeur**

Les ravines sont toutes identifiées comme refuges ultimes pour la faune et la flore, grâce à la protection naturelle offerte par les remparts inaccessibles qui les bordent.

Toutefois ces protections ne s'étendent pas sur les rebords hauts des ravines, chichement protégés par l'obligation des 10 m de servitude de passage, qui ne s'applique que pour les pentes supérieures à 30% : une protection qui, hors des zones urbaines, est insuffisante et pas à l'échelle des failles constituées dans les pentes par les ravines. Il s'ensuit une fragilisation des milieux et des paysages des ravines, pourtant protégées, à cause des dépôts sauvages d'ordures, jetées du haut des remparts. Ceci malgré les efforts importants d'éducation et de sensibilisation menées depuis des années.

Contraignantes pour l'aménagement du territoire du fait des coupures physiques qu'elles occasionnent, il est symptomatique de noter qu'elles sont rarement nommées au moment où les routes les franchissent.

Les ravines peuvent néanmoins prendre une valeur plus positive en ayant des rebords davantage maîtrisés et aménagés : plantation de bandes boisées protectrices, accueil ponctuel du public pour les loisirs, passage des circulations hauts/bas pour les liaisons interquartiers, pour la randonnée et surtout le VTT, bien adapté à la dimension géante des pentes de l'ouest, ... Il est à noter que la commune de Trois-Bassins a inscrit dans son PLU 50 à 100 m de recul de protection vis-à-vis des rebords de la Grande Ravine.



*Décharge sauvage sur les flancs d'une ravine*



*La ravine Fleurimont, dans le Cap la Houssaye, appelée à être bordée par la ZAC Renaissance III*

**Des sites remarquables d'évasion et de fraîcheur pour les habitants, mais aujourd'hui non aménagés**

A leur débouché sur le littoral, où elles deviennent accessibles au public, les ravines constituent des mondes de fraîcheur et d'évasion remarquables. C'est une valeur d'avenir pour l'ouest (et pour la Réunion en général), car elles sont directement accessibles depuis les pôles densément habités : pour bénéficier de la fraîcheur, pas d'obligation de prendre sa voiture pour monter à 800 m d'altitude : les ravines sont là, magnifiques et disponibles à portée de main.

Par ailleurs, l'eau douce est toujours appréciée des habitants à la Réunion, qui, dans l'ouest, se souviennent en avoir davantage profité autrefois : c'est le cas des Saint-Paulois, qui n'ont pas oublié que la ravine de Bernica, par exemple, était intensivement fréquentée pour la baignade il y a 20 ou 30 ans. C'est aussi le cas des réunionnais et des touristes qui ont pu profiter des chemins de canalisation dans la ravine Saint-Gilles jusqu'à une période récente. Et le Moulin à eau, en rive de l'étang de Saint-Paul, est toujours un site très fréquenté par les baigneurs et les pique-niqueurs. Il reste que l'ouest est moins bien servi que l'est en matière de sites d'eau douce : ceux-ci sont rares, et sans doute encore insuffisamment pris en compte comme projets potentiels majeurs d'aménagement pour l'ouest. Le lagon et les plages cachent les ravines !



*Le paysage intime du Tour des Roches, dégradé par les dépôts sauvages le long de la route*

## Des aménagements essentiellement techniques (hydrauliques) inadaptés à la valeur des ravines

Attirantes, les ravines sont également dangereuses du fait du régime cyclonique. Elles ont donc fait l'objet d'aménagements hydrauliques qui les ont parfois fragilisées en terme de paysage : rives bétonnées, recalibrages, ...

En outre, les villes en ont parfois été coupées par les choix d'urbanisme ou les aménagements routiers à leurs abords : pont de piètre qualité à la sortie de la ravine des Lataniers, au centre de la Possession, no man's land autour de la rivière des Galets côté Port et côté Cambaie, échangeur RN 1/RD 6 coupant Saint-Paul de la ravine de Bernica, coupure urbaine sans maillage autour de la ravine de l'Hermitage à l'Hermitage-les-Bains, ...

En milieu urbain, c'est Saint-Leu qui profite le mieux de l'eau douce, offerte par plusieurs ravines qui organisent la forme urbaine et qui constituent des sites remarquables encore valorisables, notamment par la végétalisation et la place faite aux cheminements à leurs abords : ravines de la Fontaine de Grand Etang, de Petit Etang, et ravine des Poux.



*Aménagements de protection dans le lit de la rivière des Galets*

## Les ravines et paysages intimes : actions menées ou envisagées actuellement :

- La DDAF gère les ravines jusqu'aux limites des plus hautes eaux (DPF). Il y a 10 m de servitude de passage au-dessus de la limite des plus hautes eaux, auxquels s'ajoutent 10 m de servitude sur le rebord de la ravine, si la pente est supérieure à 30°. Dans la réalité il n'y a pas de moyens de gestion, mais rappel des règles et édiction de recommandations pour les travaux en bord de ravine
- Etude paysagère diagnostic sur les ravines urbaines (Projet d'Agglomération du TCO – Phase Diagnostic)
- Travaux d'éradication des décharges (Trois-Bassins) et de réhabilitation de ravines : exemple : ravine de Trois-Bassins
- Problématique du traitement paysager des ravines urbaines : le cas de la Ravine Saint-Gilles (Stagiaire TCO)
- Scénographie nocturne des ponts de la Route des Tamarins ?



## IV. Conclusion provisoire

### Vous avez dit diversité ?

Avec 23 unités de paysages identifiées, réparties sur cinq grands paysages, le TCO offre apparemment un cadre de vie diversifié, au diapason de la Réunion en général, bien connue pour l'extrême richesse et la force des contrastes de ses paysages malgré ses dimensions restreintes.

Pourtant, dans les secteurs les plus habités (le littoral, les plaines du Port de la Possession et de Saint-Paul, mais surtout les pentes intermédiaires, qui ont reçu l'essentiel des dynamiques d'urbanisation des dernières années), le diagnostic des dynamiques d'évolution fait apparaître un phénomène de flou généralisé, à l'œuvre depuis de nombreuses années : un affaiblissement des contrastes, une diffusion et une dilution des espaces les uns dans les autres qui au final, tendent à unifier le cadre de vie, à l'affadir.

La principale cause est connue depuis longtemps : c'est le mitage, qui diffuse le bâti dans les espaces agricoles et naturels et qui a pour conséquence un « brouillage » du paysage, une difficulté de repérage, une banalisation des espaces agricoles et des espaces urbanisés, indifférenciés.

### Le risque d'une banlieue généralisée ?

Le risque, à terme, est que les pentes habitées deviennent une vaste banlieue uniformisée, plutôt ennuyeuse et fastidieuse à vivre et à parcourir.

Le diagnostic montre déjà que :

- les quartiers manquent de centralités marquées, difficiles à faire vivre sur des pentes raides, et offrent trop peu d'espaces publics de qualité et de circulations douces (trottoirs, sentes, chemins, ...);
- les opérations d'urbanisme (lotissements) restent excessivement coupées les unes des autres faute de radiers, de ponts, de passerelles sur les ravines ;
- les linéaires de clôtures durcissent le paysage habité ; l'architecture se met insuffisamment en relation avec les éléments naturels ; le végétal, et plus globalement l'art du jardin, si ancré dans la culture créole, se cantonne trop exclusivement dans les espaces privatifs au détriment des espaces publics ;
- les parcours apparaissent contraints : l'étalement de l'urbanisation favorise l'usage de la voiture individuelle et l'aggravation des bouchons ; la raideur des pentes et les coupures des ravines démultiplient les virages ; l'urbanisation linéaire d'habitat (le long des routes) rend les parcours peu efficaces pour les voitures et dangereux faute de place pour les piétons et les deux-roues ; l'urbanisation linéaire d'activités provoque une surenchère des enseignes et « confisque » l'image offerte du TCO depuis la RN 1.

### Le risque du divorce entre espaces de nature et espaces habités ?

L'autre risque majeur, qui peut même être une tentation de facilité, est d'accentuer le « divorce » spatial entre les espaces de nature et les espaces urbains, en considérant que les premiers peuvent se cantonner « en haut », sur les Hauts de l'Ouest et à Mafate, et que les seconds peuvent se développer « en bas » à peu près partout ailleurs. Dans les Hauts et à Mafate, l'inscription d'une bonne partie du territoire dans les emprises domaniales ont permis à l'ONF et aux collectivités de développer depuis des décennies une politique de gestion des espaces et d'accueil du public, qui a fait ses preuves. Le relais devrait être pris avec le projet Parc National pour les années à venir. A l'inverse, dans les secteurs habités des pentes intermédiaires et littorales, les espaces de nature apparaissent pour nombre d'entre eux assez difficiles d'accès, peu mis en valeur comme espaces de proximité et, au total, assez fragilisés :

- **c'est vrai pour les espaces agricoles**, qui, non reconnus comme paysages de grande qualité, menacés par la pression d'urbanisation (et même protégés sur le papier par le PIG), tendent à se refermer sur eux-mêmes, avec peu de chemins de parcours, peu d'offres en agrotourisme, des clôtures qui s'érigent autour des cultures, des infrastructures qui les isolent, une urbanisation qui les grignotent ;
- **c'est vrai pour les ravines**, lieux d'évasion et de fraîcheur essentiels mais le plus souvent difficiles d'accès, et aujourd'hui peu mises en valeur dans les traversées urbaines : aménagements strictement techniques hydrauliques, coupures des infrastructures, cristallisation d'activités peu avenantes à leurs abords, urbanisation sur les rebords même, sans marges de recul ;

- **c'est vrai pour les paysages secs de savane**, propres à l'ouest et qui font potentiellement une part de la personnalité du TCO, mais qui restent aujourd'hui encore mal considérés et tendent à être consommés faute de mise en valeur (Cap la Houssaye notamment) ;
- **c'est vrai enfin pour le littoral** : le trait de côte est aujourd'hui « confisqué » par la RN 1 et son intense trafic de transit, rendant sa mise en valeur difficile ; en secteur urbanisé, le bord de mer reste parfois difficile d'accès ; les coupures d'urbanisation apparaissent fragiles.

### Des opportunités à saisir

Face à ces risques, le TCO bénéficie de plusieurs atouts :

Les nombreux acteurs de l'aménagement rencontrés ont largement manifesté leur préoccupation pour la qualité de l'aménagement du territoire et du cadre de vie au quotidien. Une réelle attente existe pour que la charte soit l'occasion de proposer des solutions partagées et appropriables. Les très nombreux projets en cours ou à venir sur le TCO, les enjeux importants qu'ils soulèvent dans les champs social, économique, culturel et environnemental, ont aiguisé les esprits, d'autant que la conscience de vivre sur un espace clôt sur lui-même et sans échappatoire, invite à faire vraiment le choix d'un développement « durable » qui, au-delà du mot, se traduit dans les faits. Il existe sur le TCO une dynamique et une effervescence pour faire et bien faire que l'on rencontre rarement à l'échelle nationale.

Par ailleurs, le TCO va être le théâtre de plusieurs grands projets, au point d'en faire peut-être l'une des micro-régions les plus évolutives de France : gros projets urbains avec le « cœur d'agglomération », grands chantiers d'infrastructures avec la Route des Tamarins et le projet Tram Train, vaste transformation des terres avec le chantier du basculement des eaux et la mise en irrigation de milliers d'hectares. A condition qu'ils ne soient pas refermés sur leurs seuls objectifs principaux, ces projets offrent de réelles opportunités pour faire progresser le cadre de vie du TCO :

- Avec la Route des Tamarins, outre l'amélioration des déplacements individuels et du transit, les opportunités sont : le rapprochement de secteurs de développement d'activités des lieux habités, l'amélioration réelle de la desserte des hauts et des pentes intermédiaires habitées, la mise en scène spectaculaire des grands paysages de l'ouest, la requalification d'espaces sensibles proches (Chaussée Royale, ravine de Bernica, ...), la requalification du littoral (changement d'usages de la RN 1) ;
- Avec le « Cœur d'agglomération », les opportunités sont : l'augmentation sensible de la capacité d'accueil du TCO, mais aussi la requalification urbaine de tout un pan de territoire aujourd'hui déqualifié par les friches ou l'urbanisation disparate, la remise en valeur d'espaces de nature proches des futurs lieux d'habitations (littoral de la baie de Saint-Paul, rivière des Galets, étang de Saint-Paul, espaces agricoles de Savannah/ Grand Pourpier, vergers, ...) ;

- Avec le Tram Train, outre l'amélioration des transports, les perspectives sont : l'amélioration ou la requalification d'espaces publics urbains, la mise en valeur paysagère de l'entrée nord du TCO, l'amélioration du fonctionnement urbain de la Possession dans ses relations interquartiers et ville/nature (littoral, ravines) ;
- Avec le basculement des eaux, outre l'ouverture de nouveaux espaces pour l'agriculture et notamment la filière canne, les perspectives sont : la présence d'espaces de nature protégés au cœur des secteurs habités, la structuration des secteurs habités autour de ces espaces de nature, le développement des activités de loisirs et de l'agrotourisme sur les pentes intermédiaires, la requalification d'espaces aujourd'hui en friches sèches.

La deuxième phase de la charte proposera le(s) scénario(s) de structuration et d'organisation du territoire susceptible(s) de répondre au mieux aux enjeux et aux risques identifiés dans le diagnostic, apte(s) à nourrir la réflexion SCOT. Elle proposera les grandes orientations à prendre pour répondre aux attentes des acteurs en matière de gestion du cadre de vie au quotidien, et pour saisir les opportunités qui s'ouvrent au travers des grands projets d'aménagements.

