

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

Direction de l'aménagement et de l'habitat
BP 49 - 97 822 Le Port Cedex

CHARTRE INTERCOMMUNALE PAYSAGERE, PATRIMONIALE ET ARCHITECTURALE

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

Partie II/
Ce que l'on souhaiterait
que deviennent les paysages du TCO :
orientations



Juillet 2006

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

Sommaire

0/ Introduction.....	p.5
A/ Les enjeux et orientations possibles.....	p.6
1. La puissance des transformations du territoire	p.6
2. Les risques et les problèmes.....	p.6
3. Les opportunités.....	p.10
4. Le scénario pour un cadre de vie maîtrisé et agréable : trois orientations et quelques concepts d'aménagement pour le TCO	p.12
B/ Les fiches-actions : première ébauche	p.19
Orientation 1/ Les espaces agricoles et de nature : pour une Trame paysagère, organisatrice du développement du TCO.....	p.20
1.1. La Corniche de l'Ouest	p.21
1.2. Les rebords des grandes ravines.....	p.22
1.3. Les « parcs » agricoles	p.23
1.4. Les savanes et forêts sèches de l'Ouest	p.24
1.5. Les milieux humides et les débouchés de ravines.....	p.25
1.6. La forêt littorale et la côte.....	p.26
1.7. Les pâturages des Hauts.....	p.27
1.8. La forêt et les branles des Hauts, le cirque de Mafate.....	p.28
1.9. Les lisières agro-urbaines.....	p.29
Orientation 2/ Le paysage habité et d'activités : pour des paysages bâtis diversifiés et adaptés aux modes de vie réunionnais.....	p.30
2.1. L'urbanisme des villes du Cœur d'agglomération : urbanisme végétal	p.31
2.2. L'urbanisme des stations balnéaires : oasis de fraîcheur.....	p.32
2.3. L'urbanisme des mi-pentes : villes-jardins	p.33
2.4. L'architecture des mi-pentes.....	p.34
2.5. L'habitat de Mafate : îlets-oasis.....	p.35
2.6. L'architecture des activités	p.36
2.7. Les espaces publics.....	p.38
2.8. Le patrimoine construit.....	p.39
2.9. Les équipements techniques.....	p.40

Orientation 3/ Le paysage des déplacements : pour un territoire agréable à parcourir et à découvrir.....	p.42
3.1. Les routes lignes de vie (dont la route Hubert Delisle).....	p.43
3.2. Les routes paysage (dont la route des Tamarins).....	p.44
3.3. Les routes parcs (dont la RN1 entrée Nord de l'agglomération).....	p.45
3.4. Les boulevards urbains (dont la Chaussée Royale de Saint-Paul).....	p.46
3.5. L'avenue Mer-Montagne	p.47
3.6. Le Tram Train.....	p.48
3.7. Les circulations douces.....	p.49
3.8. Les stationnements.....	p.50
3.9. Les publicités et enseignes	p.51
3.10. Les réseaux aériens	p.52

Partie II : cartographies

O/ Introduction

La Charte intercommunale paysagère, patrimoniale et architecturale est un ambitieux projet pour la qualité du cadre de vie du TCO. Sa logique consiste à considérer que le paysage ne doit plus être le résultat involontaire et hasardeux des activités multiples individuelles, mais devenir l'expression d'un intérêt pour la qualité du cadre de vie. C'est donc un projet partagé entre les nombreux acteurs de la transformation du territoire. En signant la Charte, chacun s'engagera à respecter les orientations et principes d'actions qui concernent son champ d'intervention, dans le cadre de ses responsabilités. Une partie des résultats de la Charte alimente par ailleurs le SCOT en cours d'élaboration.

- L'année 2005 a été consacrée à établir le diagnostic de la Charte (phase 1), nourri par de très nombreuses rencontres d'acteurs. Le document diagnostic a été diffusé en janvier 2006.
- Le présent document concerne les orientations (phase 2). Il s'agit d'une phase clef, qui fait l'articulation entre le diagnostic et les actions à entreprendre. Elle donne les grands axes de la politique à engager en faveur de la qualité de l'aménagement du TCO. Trois grandes orientations sont proposées et argumentées dans les pages suivantes, accompagnées de cartographies (en fin de document).
- Ces orientations seront déclinées par la suite en actions (phase 3), chacune sous forme de fiches illustrées pour prendre un caractère à la fois pratique et concret. Ainsi pour chaque action trouvera-t-on : les objectifs poursuivis, les principes à respecter, les acteurs concernés, les outils d'aménagement existants ou à mettre en œuvre, avec croquis, schémas et photos d'illustrations.
- Enfin une phase 4 dite d'animation permettra de faciliter l'appropriation des résultats de la Charte et d'enclencher sa mise en œuvre opérationnelle.

A/ Les enjeux et orientations possibles

1. La puissance des transformations du territoire

Le diagnostic du cadre de vie du TCO a rappelé la puissance des dynamiques de transformations en cours, qui font de la micro-région Ouest l'un des territoires les plus évolutifs non seulement de la Réunion mais plus globalement de France. Sur le seul tiers habitable des 56 000 ha du TCO, soit moins de 20 000 ha, les transformations touchent à la fois à l'urbanisation, aux infrastructures et aux espaces agricoles et de nature :

- en matière d'urbanisation, nécessité d'accueillir 51 000 personnes supplémentaires de 2004 à 2020 ; projet de « cœur d'agglomération » avec 500 ha d'un bloc à aménager à Cambaie ;

- en matière d'infrastructures, création en cours de la Route des Tamarins : 33 km de route à 2X2voies ; création à venir du TramTrain de Saint-Denis à Saint-Paul, puis à Saint-Benoît ; sécurisation ou recréation de la route du littoral
- en matière d'espaces agricoles et de nature : irrigation de 5 500 à 7 000 ha par le chantier d'irrigation du littoral Ouest.

Pour le cadre de vie et l'aménagement qualitatif du territoire, ces évolutions puissantes présentent à la fois des risques, des problèmes et des opportunités.

2. Les risques et les problèmes

1. Les dynamiques d'évolution prennent place dans un cadre naturel à la fois contraignant pour le développement et écologiquement fragile

- des pentes presque omniprésentes, qui rendent difficiles le fonctionnement des centralités, et qui favorisent à l'inverse l'urbanisation diffuse et l'absence de structuration urbaine ;

- des pentes fortes et profondément incisées par les ravines, qui rendent complexes et longs les parcours de déplacements, et qui aggravent les coupures et la ségrégation spatiale : Hauts moins bien desservis, coupure Hauts/Bas en terme d'attractivité et de statut social, mauvais maillage entre opérations d'urbanisation ;

- une eau plus rare que partout ailleurs dans l'île, qui oblige à un coûteux transfert des eaux de l'Est vers l'Ouest pour l'agriculture, qui limite le développement agricole au-dessus de 700m d'altitude, et qui nécessite un volontarisme fort pour l'urbanisme et le traitement d'espaces publics plantés et arrosés dans les secteurs les plus

chauds et secs du littoral (notamment les plaines Port/Possession/Saint-Paul) ;

- un régime cyclonique et de fortes pluies qui provoquent des risques de glissements de terrains à proximité des ravines ;

- des ravines qui cristallisent l'essentiel des espaces naturels de valeur sur les pentes intermédiaires et littorales, sans que soient organisés les espaces de protection et de mise en valeur attenants au bénéfice du public ;

- un lagon fragile, dont l'écosystème corallien, organisme vivant - donc mortel - est sensible aux pollutions potentielles générées par l'urbanisation et l'agriculture en développement sur les pentes qui le dominent, mais aussi au simple apport d'eau douce, que le corail ne supporte pas.

2. Les dynamiques d'évolution prennent place dans un cadre économique, social et culturel lui aussi sensible

- La valeur économique des paysages est certes impossible à chiffrer, mais on sait que l'économie touristique, vitale pour la Réunion, est largement fondée sur la qualité des paysages. Le TCO a tout intérêt à développer une attractivité de son territoire dans son ensemble, sachant qu'il capte l'essentiel du séjour hôtelier sur le littoral. Mais cette attractivité peut être fragilisée par le développement de l'urbanisation et la consommation du territoire ; or il est peu probable que le tourisme à la Réunion puisse perdurer sur le long terme avec des espaces d'accueil déqualifiés et une côte urbanisée « à l'espagnole » : concurrence mondiale forte, île trop éloignée à la main d'œuvre trop « chère » pour être encore attractive à un tourisme « de masse ».

- Les puissantes dynamiques d'évolution peuvent être contradictoires avec les fondements sociaux et culturels qui organisent le cadre de vie du TCO :

- o La ségrégation sociale et spatiale qui règne entre les Hauts et les Bas peut s'aggraver si les projets Route des Tamarins et TramTrain ne sont pas accompagnés par des dispositions d'amélioration des dessertes des pentes dans leur ensemble ;

- o La rareté du foncier et la concurrence pour l'occupation de l'espace incitent à des aménagements de quartiers insuffisamment généreux dans le traitement des espaces publics, notamment en faveur des trottoirs, circulations douces, cheminements, etc. ;

- o La culture du jardin est un trait fondateur de la civilisation créole et un vecteur essentiel de la qualité du paysage bâti dans bien des secteurs

du TCO. Le rôle culturel du jardin est aussi social : il occupe (taux de chômage et de RMI très forts), il constitue un appoint à l'alimentation, il est source de fierté et de dignité, il favorise les échanges (dons et échanges de pieds, de boutures, de récoltes) ; enfin sa valeur est environnementale avec la limitation des emprises au sol imperméabilisées. Enfin le jardin contribue à l'amélioration climatique des espaces habités (ombre, abaissement de la température) et à la perméabilité des sols, essentielle pour limiter les ruissellements et rejets d'eau douce - et polluée - dans les milieux naturels, notamment le lagon.

Pourtant, la présence des jardins risque de s'affaiblir avec la densification nécessaire du bâti d'habitat : quelles formes urbaines peuvent permettre de concilier densité et jardin ? Quelles alternatives trouver au bénéfice des habitants et de leurs « mains vertes » qui soient économes en espaces, utiles socialement, adaptées écologiquement ?

- o En secteur urbain dense, la rareté du foncier et de l'eau peut là aussi conduire à des aménagements oubliés d'une des valeurs clefs appréciée par les habitants : l'ombre et la fraîcheur ;
- o De même les aménagements purement techniques des débouchés de ravines et de leurs abords tendent à confisquer aux habitants ces espaces potentiellement attirants car frais et ombrés.

- Le patrimoine culturel enfin est principalement constitué par de petits éléments ponctuels qui peuvent paraître anecdotiques au regard des puissants processus d'évolution à l'œuvre. Il a du mal à structurer le territoire ; il est aujourd'hui aussi à construire : à quelles conditions le bâti et les infrastructures construits aujourd'hui constitueront-ils le patrimoine de demain ?

3. Les grandes dynamiques à l'œuvre peuvent facilement apparaître contradictoires entre elles

- l'urbanisation doit nécessairement gagner des terres agricoles et de nature pour construire les 37 500 à 40 000 logements nécessaires. Dans le même temps ces terres sont mises à l'irrigation au bénéfice de l'agriculture. Les conflits pour un foncier rare sont ainsi permanents entre un espace agricole irrigué ou irrigable réservé par le PIG et les projets de développement urbain ;

- la Route des Tamarins va accentuer la pression du développement d'urbanisation, en offrant une bonne desserte des mi-pentes, dans les secteurs même mis à l'irrigation pour l'agriculture : là encore les conflits peuvent s'exacerber et la diffusion du bâti dans l'espace s'aggraver ;

- l'activité agricole, bien que génératrice

d'espaces protégés, génère aussi paradoxalement l'apparition de constructions dans le paysage, qui peuvent aggraver l'effet de mitage : logements individuels des exploitants dans les terres agricoles, « lotissements agricoles », bâtiments d'exploitations, serres, édicules techniques liés à l'irrigation, ... ; cette « urbanisation » en pointillés peut elle-même justifier une urbanisation plus massive à la faveur d'une révision de document d'urbanisme prenant acte de la vocation non agricole d'espaces ainsi grignotés ;

4. Les grands projets, moteurs de dynamiques, se surajoutent à des processus en cours problématiques

- l'urbanisation diffuse, ou mitage, légale ou illégale est la principale difficulté : coût très élevé des réseaux et services ; consommation des espaces agricoles et de nature ; affaiblissement des centralités ; coût, monotonie et inefficacité des parcours de déplacements ; brouillage du paysage, affaiblissement de sa structuration étagée et des espaces de respiration, effet de banlieue généralisée ;

- longtemps épargnée par les problèmes « d'entrées de villes » trop bien connus en métropole, la Réunion, et le TCO en particulier, souffrent du même mal depuis quelques années : urbanisation commerciale qui s'allonge autour des infrastructures en profitant de l'effet de vitrine et de la bonne desserte, « confisquant » l'image du territoire dans son ensemble : cet effet, sensible autour de la RN1, pourrait se développer autour de la Route des Tamarins.

5. Le TCO est inégalement concerné par l'ensemble de ces risques et problèmes

- **le littoral balnéaire**, fer de lance de l'économie touristique du TCO et de la Réunion en général, a vu ses dynamiques spatiales mieux maîtrisées au cours des dernières années, sous l'action conjuguée du SAR, de la Loi Littoral et du Conservatoire du Littoral. Les enjeux majeurs sont :

- o la survie des récifs coralliens, organisme vivant qui a façonné et protégé le littoral mais qui est aujourd'hui fragilisé par les pollutions d'apport d'eau douce, la fréquentation irrespectueuse et l'exploitation excessive du milieu corallien
- o les « coupures d'urbanisation », ou espaces de respiration, qui restent fragiles et à redéfinir de façon claire
- o le trait de côte, à reconquérir par requalification de la RN1 dans des dispositions plus douces à l'occasion de la création de la Route des Tamarins
- o le confortement de stations balnéaires distinctes, au besoin par création pour Souris Blanche/Souris Chaude.

- **la plaine Port / Possession / Saint-Paul** pâtit d'un climat ingrat par manque d'eau et chaleur, mais offre en même temps les espaces les plus favorables à un développement urbain dense et économe d'espace, grâce à la fois aux pentes faibles, aux bonnes dessertes, à la proximité du port et au positionnement d'articulation Est / Ouest dans l'île. Les enjeux majeurs sont :

- o le confortement ou la création de centralités urbaines fortes : Possession, ZAC Moulin Joli, le Port, Saint-Paul centre, Cambaie
- o la protection et la mise en valeur de grands espaces de nature « urbains » de proximité, complémentaires à la densité urbaine souhaitée

- **les mi-pentes**, en retrait d'un littoral aujourd'hui mieux préservé, reçoivent les dynami-

ques d'évolution les plus fortes et contradictoires : développement agricole, développement urbain, création de la Route des Tamarins. Les enjeux sont :

- o la protection des milieux naturels, notamment l'écosystème corallien à l'aval, contre les apports d'eau douce et de pollutions
- o le confortement de micro-centralités qui maillent les pentes : densité
- o la protection des espaces agricoles, et leur reconquête par démitage
- o l'amélioration de la desserte des mi-pentes à partir de la Route des Tamarins
- o une clarification et une matérialisation de limites stables à moyen terme entre urbain très constructible d'un côté et agricole très inconstructible de l'autre
- o une ouverture et un aménagement progressifs des espaces agricoles protégés vers des pratiques urbaines ou agro-urbaines : circulations douces, agro-tourisme et gîtes ruraux, création de circuits courts de commercialisation des produits, cueillette à la ferme, ...

- **les Hauts**, déchargés de la poussée d'urbanisation, reçoivent celle des urbains, qui y montent pour leurs loisirs. Les enjeux sont :

- o la gestion des espaces boisés privés
- o l'amélioration qualitative des lieux d'accueil, publics et privés
- o la gestion de la fréquentation du public vis-à-vis des pratiques d'élevage ou forestières, et vis-à-vis des espaces écologiquement sensibles

- **Mafate** enfin voit ses enjeux de patrimoine et de paysage principalement concentrés sur les îlets :

- o la maîtrise quantitative des constructions
- o la maîtrise qualitative des constructions
- o la gestion des espaces non bâtis des îlets

3. Les opportunités

Parallèlement aux problèmes et aux risques, les dynamiques d'évolution à l'œuvre sont aussi porteuses de réelles opportunités en faveur de l'aménagement qualitatif du territoire.

1. La protection nécessaire et même vitale des écosystèmes naturels, notamment des récifs coralliens est une opportunité pour contribuer à la structuration et à la valorisation de l'ensemble du littoral balnéaire et des mi-pentes

Cette protection suppose des plantations d'espaces-tampons, capables de retenir et d'épurer les eaux et les polluants descendant vers la mer, mortels pour les récifs coralliens. Ces espaces de plantations peuvent facilement cumuler des intérêts non seulement écologiques mais également urbains, paysagers, économiques et sociaux (voir les lisières agro-urbaines ci-après).

2. La protection des espaces agricoles est une opportunité pour lutter contre le mitage et conforter les micro-centralités des mi-pentes

Ce n'est pas seulement une « contrainte », même si les projets urbains de densification sont plus difficiles à mettre en œuvre que les projets d'urbanisation extensive. Cette disposition suppose une forte « transformabilité » des espaces aujourd'hui urbanisés, afin qu'ils puissent gagner en densité ; les règles d'urbanisme et les politiques foncières doivent y veiller. Elle suppose également une disposition concertée sur l'aménagement des limites d'espaces agricoles classés en PIG (fin d'urbanisation et retournement vers l'espace agricole, aménagement d'espaces tampons : les lisières agro-urbaines, ...)

3. La présence d'espaces agricoles et de nature imbriqués au développement urbain est une opportunité pour faire du TCO un territoire agréable à vivre

L'urbanisation et la densité grandissante de l'habitat imposent d'offrir des espaces de respiration à proximité immédiate des pôles

urbains, accessibles au quotidien. On ne peut renvoyer aux seuls « Hauts », accessibles uniquement en voiture et éloignés des secteurs habités, cette vocation d'espaces récréatifs. Cette disposition suppose un dialogue et des aménagements adaptés aux activités en place, pour les concilier avec la fréquentation du public : circulations douces, mais aussi espaces-tampons entre urbanisation et espaces agricoles ou de nature : les lisières urbaines.

4. La création de la Route des Tamarins est une opportunité pour requalifier le littoral et la RN1 qui y passe

La Route des Tamarins a vocation à accueillir le trafic de transit. Déchargée de cette fonction, la RN1, qui suit le trait de côte au plus près, doit retrouver une vocation plus douce, variable selon les séquences : voie urbaine dans la traversée des stations balnéaires, « route-paysage » dans la traversée des espaces de respiration, accompagnées de circulations douces : une requalification décisive pour l'attrait et l'image du principal littoral balnéaire de l'île.

5. La création de la Route des Tamarins est une opportunité pour organiser une desserte efficace de l'ensemble des pentes Ouest

Bien qu'elle passe finalement à une altitude relativement faible (200 à 300 m d'altitude), la Route des Tamarins doit pouvoir organiser la desserte rapide et agréable des pentes hautes. Dans le secteur des pentes les moins raides de l'Ouest, vers Villèle/l'Hermitage, une desserte Hauts/Bas complète peut potentiellement exister, confortable et efficace, sans démultiplication

de virages, depuis le littoral (Saint-Gilles) jusqu'à la Route Hubert Delisle : une « avenue mer-montagne », desservant les différents étages d'urbanisation en croisant les voies structurantes des pentes parallèles aux courbes de niveaux : RN1 (Saint-Gilles-les-Bains/l'Ermitage-les-Bains), Route des Tamarins (échangeur de l'Ermitage), RD 6 (Villèle/l'Ermitage), RD 4 (le Bernica/Trois-Bassins), Route Hubert Delisle. Un vecteur d'unité pour l'ensemble du TCO, marquant une solidarité Hauts/Bas renforcée.

6. La création de la Route des Tamarins est une occasion pour conforter les micro-centralités des mi-pentes

Avec une desserte plus efficace du secteur des mi-pentes, les micro-centralités, moins pénalisées par la difficulté de la desserte, trouvent davantage d'attractivité.

7. La création de la Route des Tamarins est une opportunité pour offrir sous leur meilleur jour les grands paysages de l'Ouest

En « survolant » l'ensemble du TCO, la Route des Tamarins est une vitrine spectaculaire des paysages, dominant le littoral et sa frange de lagon, traversant les espaces agricoles nouvellement irrigués, donnant à voir la savane du Cap la Houssaye, franchissant par des ouvrages d'art audacieux de nombreuses et larges ravines. Cette qualité suppose de maîtriser le développement à ses abords, afin d'éviter le syndrome « entrées de villes » où l'urbanisation commerciale vient s'y coller pour se faire voir.

La Route est également l'occasion de requalifier des espaces urbains et naturels stratégiques, comme à Saint-Paul centre avec la Chaussée Royale et le débouché de la ravine Bernica.

8. La création du TramTrain est une opportunité pour décharger une part du trafic voitures et pour conforter les centralités et le fonctionnement urbain des pôles desservis

Les stations du TramTrain sont des pôles de densité existants ou potentiels qui viendront conforter les vocations des pôles urbains du Cœur d'agglomération.

9. La création du TramTrain est une opportunité pour requalifier des espaces clefs du TCO

Le TramTrain, dans sa version intra-urbaine « Tram », est l'occasion de requalifier les espaces publics attenants ; il doit aussi permettre d'améliorer des situations aujourd'hui délicates, comme à la Possession, qui souffre d'effets de coupures par la RN 1 et par la ravine des Lataniers.

10. Le projet Cœur d'agglomération est une opportunité pour requalifier des espaces stratégiques, urbains et naturels

Bien qu'au cœur des baies de Saint-Paul/la Possession, l'image actuelle du secteur de Cambaie est aujourd'hui dégradée par les friches et les implantations désorganisées des activités. Le projet Cœur d'agglomération doit permettre de valoriser le paysage du secteur par un quartier nouveau fort et par la requalification d'espaces de nature stratégiques, mais aujourd'hui en marge du développement et déqualifiés à leurs abords : la rivière des Galets, les espaces agricoles de Savannah/Plaine Defaud notamment.

4. Le scénario pour un cadre de vie maîtrisé et agréable : trois orientations et quelques concepts d'aménagement pour le TCO

Le scénario pour un aménagement qualitatif du TCO propose de saisir les opportunités qui s'offrent pour répondre aux problèmes et aux risques constatés au diagnostic. Il reprend plusieurs des concepts déjà proposés dans les études antérieures : l'étude paysagère de 1997 (étude préalable à un plan de paysage pour l'Ouest, DDE) et l'étude du Contrat d'Agglomération en 2003. Ces concepts sont ici affinés, complétés, développés et cartographiés.

Ce scénario a vocation à se traduire spatialement au travers des documents d'urbanisme : SCOT et PLU. Pour cela, il se traduit en cartes et plans.

Il a aussi vocation à se traduire concrètement, en améliorant les pratiques opérationnelles des acteurs de l'aménagement, publics et privés. Pour répondre à cet objectif, il se traduit en principes d'actions, appropriables par les acteurs : insérables dans les programmes, les cahiers des charges, les stratégies foncières, les dispositions d'aménagement.

Il propose des dispositions pour marier harmonieusement les espaces agricoles et de nature, les espaces habités et d'activités et les infrastructures de déplacements. Car c'est bien dans ce mariage, cette articulation, que se situe le cœur de la question du paysage et de la qualité des espaces. Paradoxalement, le cœur de la question du paysage est aux marges, dans les entre-deux oubliés des politiques sectorielles. Préoccupation d'intérêt public concernant tous les acteurs, l'ambition qualitative du cadre

de vie n'est aussi la préoccupation principale de personne : ce n'est pas l'objectif premier des responsables en matière d'urbanisme, de développement économique, d'infrastructures, d'agriculture et d'espaces de nature.

La Charte offre ainsi l'occasion de recentrer l'attention sur une préoccupation d'intérêt général qui dépasse les intérêts particuliers, afin de nourrir les visions prospectives communes et les façons de mieux « faire » le territoire.

Trois orientations sont proposées : la première concerne les espaces agricoles et de nature, la deuxième s'intéresse à l'habitat et aux activités, la troisième touche aux infrastructures de déplacements. Chacune se décline par des concepts d'aménagement.

Orientation 1/ Améliorer l'organisation spatiale du développement du TCO par une « Trame Paysagère »

La Charte propose de mettre en réseau les espaces non bâtis – qu'ils soient agricoles ou « naturels » - et de mettre en place les dispositifs d'articulation avec les espaces bâtis, notamment au travers de « **lisières agro-urbaines** ».

La « **Trame paysagère** » ainsi constituée participe à la structuration du TCO dans une logique d'ensemble englobante : celle d'une agglomération **agro-urbaine**. L'ensemble des espaces non bâtis compose une charpente autour de laquelle s'organise le développement du territoire, de façon lisible et durable. Cette orientation participe de la même logique que la structuration d'un quartier autour d'un espace public, mais à une échelle autre : celle d'un territoire intercommunal d'agglomération.

Les espaces ainsi articulés entre eux et avec la « ville » sont appropriables par et pour les habitants : ils participent à la qualité de la vie au travers des usages de proximité offerts. Ils participent également à la qualité de la vie par l'image claire et affirmée des espaces urbains et des espaces de nature, complémentaires, liés entre eux, mais non brouillés l'un dans l'autre dans un effet de banlieue généralisée.

Enfin ils participent à la protection des écosystèmes coralliens fragiles du lagon, par le développement d'espaces plantés jouant le rôle de tampons et d'épurateurs des eaux urbaines pluviales et agricoles.

Les « coupures d'urbanisation » prévues par la loi littorale, perpendiculaires ou parallèles au trait de côte, font partie de cette trame paysagère d'ensemble. Selon les cas, elles peuvent être :

- des abords de ravines
- des espaces agricoles (« parcs » agricoles)
- des savanes
- des forêts sèches
- des milieux humides ou débouchés des ravines.

Les principaux concepts développés pour matérialiser la Trame Paysagère sont :

- **La Corniche de l'Ouest** : un espace linéaire qui court à travers les mi-pentes, en balcon spectaculaire sur le littoral. La Corniche a vocation à accueillir principalement une circulation douce et, selon les secteurs, à constituer une limite d'urbanisation plantée et de qualité.
- **Les rebords des grandes ravines** : des espaces linéaires qui accompagnent sur quelques dizaines de mètres de largeur les rebords des ravines ; ils ont vocation à protéger les ravines contre les dépôts sauvages, à garantir la sécurité des constructions contre les risques de glissement ou d'inondation, à accueillir des circulations douces (notamment VTT), à recevoir ponctuellement des espaces de loisirs et de détente, à accueillir des plantations arborées forestières, rares sur les mi-pentes et le littoral.
- **Les « parcs » agricoles** : des espaces agricoles protégés, aux limites matérialisées par des plantations ou des espaces tampons, pérennisant l'activité économique agricole, organisant et maîtrisant l'accessibilité et la fréquentation du public, développant le cas échéant des circuits courts de commercialisation des produits et une économie en partie fondée sur l'agrotourisme.

- **Les savanes et forêts sèches de l'Ouest :** de vastes espaces de zones sèches, non irrigués, contribuant à la personnalité des paysages de l'Ouest et plus globalement à la diversité des paysages de l'île et aux contrastes avec les paysages irrigués. Ils ont vocation à être mis en valeur et gérés de façon spécifique : plantation, traitement des limites, organisation de l'accessibilité et de la fréquentation par le public ; selon les cas gestion forestière, ou par le feu, ou par pâturage, ...
 - **Les milieux humides et les débouchés de ravines :** rares à l'échelle de l'île, les milieux humides sont particulièrement étonnants sur le secteur Ouest plus sec : étang de Saint-Paul et zone humide de l'Hermitage-les-Bains. S'y ajoutent les débouchés des ravines vers le littoral, qui offrent des fonds plus frais, plus plantés et plus luxuriants. L'ensemble a vocation à la fois à être protégé, aménagé et ouvert au public. La situation de plus en plus intra-urbaine de ces espaces à l'échelle de l'agglomération en font de précieux espaces de respiration et de fraîcheur, à proximité immédiate des lieux habités.
 - **La forêt littorale et la côte :** une forêt renouvelée et plus importante en surface, dispensatrice d'ombre, tempérant le climat chaud et sec de l'Ouest, protégeant le trait de côte sableux contre l'érosion, mettant en valeur les espaces aujourd'hui dégradés (« Côte à Kékés » entre Grande Ravine et Pointe des Châteaux par exemple), redonnant à découvrir des essences indigènes de zone sèche.
 - **Les pâturages des Hauts :** des paysages récents de « bocages » et d'agroforesterie, mêlant élevage et lanières forestières. Ils ont vocation à s'ouvrir de façon maîtrisée au public (passage de circulations douces protégées), à améliorer les dispositions d'aménagement (bâtiments, bassins de rétention, ...).
 - **La forêt et les branles des Hauts, le cirque de Mafate :** des Hauts déjà largement gérés au bénéfice du public, qui restent à parfaire en terme de connaissance des espaces et des espèces à protéger, de gestion forestière privée, de qualité des aménagements d'accueil, privés et publics.
 - **Les lisières agro-urbaines :** des espaces tampons à l'interface des espaces urbanisés (ou urbanisables) et des espaces agricoles et de nature ; ils ont vocation à pérenniser le partage de l'espace entre urbanisation et agriculture/nature, à retenir et filtrer les eaux douces plus ou moins polluées issues de l'urbanisation ou de l'agriculture - protection des lagons et des récifs coralliens, à recevoir des plantations, des circulations douces et, le cas échéant, des espaces de loisirs de proximité et des équipements adaptés.
- Chacun de ces concepts fait l'objet d'une cartographie spécifique dans les pages qui suivent (document cartographique en annexe)

Orientation 2/ Diversifier les paysages habités et d'activités, en les adaptant aux territoires et aux modes de vie des habitants

La Charte propose d'alimenter la qualité des espaces habités et d'activités par des concepts différenciés selon les secteurs :

- **l'urbanisme végétal** pour les grands pôles urbains, notamment ceux du Cœur d'agglomération : un urbanisme dense qui offre néanmoins des espaces publics tempérés, ombragés et frais ;
- **la ville-jardin** pour chaque micro-centralité des mi-pentes : un urbanisme qui concilie densification et jardins privatifs ;
- **l'oasis de fraîcheur** pour l'urbanisme balnéaire : un urbanisme qui assure une relation douce de l'urbanisation avec les espaces de nature du littoral ;
- **les îlets-oasis** pour Mafate : une maîtrise de la qualité architecturale mais plus globalement des replats miraculeux qu'offrent les îlets au creux des « montagnes de pentes » que forme Mafate.

La Charte décline également les dispositions d'aménagement possibles en matière **d'architecture** pour l'habitat et les activités, **d'espaces publics, de patrimoine construit.**

Orientation 3/ Améliorer le paysage des déplacements en développant des concepts différenciés selon leurs vocations

La Charte prend acte de l'importance du paysage des déplacements, à la fois au quotidien pour les habitants dans leurs déplacements domicile-travail, et pour le tourisme, qui se vend largement sur la qualité des paysages de la Réunion et passe toujours par la case TCO où se situent l'essentiel de l'offre touristique balnéaire de l'île.

La Charte propose cinq concepts d'infrastructures routières distincts :

- **les routes lignes de vie** : il s'agit des voies qui, sur les mi-pentes, cristallisent le bâti d'habitation en linéaire (par exemple la Route Hubert Delisle) ; la Charte propose des dispositions pour mieux vivre sur et autour de ces voies ;
- **les routes paysage** : il s'agit des voies qui, à l'inverse des routes-lignes de vie, s'ouvrent sur le grand paysage des pentes ou du littoral, sans urbanisation linéaire. Elles sont précieuses car rares. La Charte propose des dispositions pour mieux les pérenniser et mettre en valeur la découverte du territoire ;
- **les routes-parc** : il s'agit des voies qui, bien qu'en situation urbaine ou périurbaine, gardent un rôle de transit dominant. Elles ont vocation à s'abstraire en partie du contexte urbanisé (bruit effets de coupures, effets de vitrines) et à développer leur propre paysage linéaire, comme un parc ;
- **les avenues et boulevards urbains** : il s'agit des voies importantes qui ont une vocation urbaine à affirmer : feux tricolores, trottoirs, plantations d'ombrage, possibilités de stationnement linéaire, ... ;
- **l'avenue Mer-Montagne** : il s'agit d'une proposition de voie susceptible de se dérouler sans heurts et de façon confortable sur l'ensemble des pentes de l'Ouest, du battant des lames au sommet des montagnes (ou presque), au cœur du TCO. Elle aurait vocation à desservir de façon très efficace et agréable les pentes de l'Ouest habitées, y compris les plus élevées en altitude, en croisant les différentes voies qui desservent à distance les centralités existantes : RN1, Route des Tamarins, RD 6, RD 4, Route Hubert Delisle.

La Charte propose également des dispositions liées au projet **Tram Train (y compris stations et parcs relais)**, afin d'en faire un vecteur d'aménagement au bénéfice des orientations qualitatives d'aménagement pour le nord du TCO et le Cœur d'agglomération.

Elle propose de conforter le réseau des **circulations douces** (piétons, vélo, VTT, rollers, cheval) en le développant sur l'ensemble du TCO, notamment :

- les liaisons amont-aval sur toute la longueur des pentes, à la faveur des rebords de ravines protégés et mis en valeur ;
- une liaison nord-sud sur la Corniche de l'Ouest en plus de celle du littoral déjà programmée, ainsi que des « barreaux » de liaison entre les deux ;
- les liaisons parallèles aux courbes de niveaux, notamment dans les mi-pentes.

La charte intègre les perspectives du développement des transports et des **déplacements par cabotage** : Saint-Leu / Saint-Gilles / Baie de Saint-Paul / Marina de Cambaie / Port Ouest / Port-Est / Port-Possession.

Enfin elle décline les dispositions d'aménagement possibles en matière de **stationnements**, de **publicités et de réseaux aériens**, qui font partie du paysage des déplacements.

B/ Les fiches-actions : première ébauche

Afin de rendre plus concrètes les orientations, des fiches actions sont développées dans les pages qui suivent. Elles précisent :

- Les objectifs
- Les sites concernés
- Les principes d'actions

Il s'agit de versions **provisoires et incomplètes** : au cours de la phase 3 « Actions », après validation des grandes orientations que propose la Charte, ces fiches-actions seront complétées, et surtout illustrées. Les outils d'aménagement, existants ou à créer, seront identifiés pour chaque action proposée.

L'ensemble formera un **cadrage d'actions**, ou **pré-programme**, à hiérarchiser, à phaser et à mettre en œuvre au fil des années pour concrétiser les orientations prises. C'est de cette façon que la Charte sera un projet vivant et permanent pour l'aménagement qualitatif du TCO.

Orientation 1/ Les espaces agricoles et de nature :
pour une Trame paysagère, organisatrice du
développement du TCO

1.1. La Corniche de l'Ouest

Objectifs :

- Mettre en valeur un espace-clef du TCO, en balcon sur le littoral, en limite littoral/mi-pentes
- Constituer une série d'espaces publics linéaires, à vocation principale de circulation douce, mettant en scène les larges vues sur la côte et les espaces de nature littoraux
- Former une transition maîtrisée à l'aval de l'urbanisation des mi-pentes et à l'amont de la Route des Tamarins (lisière agro-urbaine)
- Offrir des espaces "filtres" pour le traitement des eaux et la protection du lagon

sections de la Corniche de l'Ouest pour assurer des continuités (franchissements de ravines)

- Aménager des espaces "filtres" pour le traitement des eaux : bandes d'infiltration plantées, bassins...

Sites concernés :

- Cassure de pente séparant globalement l'espace littoral de celui des mi-pentes

Principes :

- Réserver des espaces d'aménagement pour la Corniche de l'Ouest à l'occasion des documents d'urbanisme (SCOT, PLU), des opérations d'urbanisme (lotissements, ZAC, ZA, ...), des créations d'infrastructures (échangeurs de la RDT, barreaux de raccordement, déviations, contournement de la Plaine Bois de Nèfles, ...), des actions foncières (acquisitions, remembrement,...)
- Inscrire la création de la Corniche de l'Ouest dans les programmes d'aménagements urbains et d'infrastructures
- Aménager des circulations douces et ponctuellement des espaces publics
- Relier la Corniche aux bourgs adjacents ou proches
- A plus long terme : organiser les liaisons entre

1.2. Les rebords des grandes ravines

Objectifs :

- Contribuer à la protection des ravines, refuges faune-flore
- Contribuer à la protection des espaces bâtis contre les risques (glissements, érosion, débordements, ...)
- Contribuer à la lutte contre la marginalisation sociale
- Améliorer le paysage bâti dans sa relation avec les espaces de nature
- Offrir des espaces loisirs de proximité
- Constituer des sites touristiques remarquables (vues vertigineuses remarquables, accès aux fonds de ravines et aux paysages « intérieurs » de l'île)
- Constituer des circulations douces continues amont/aval le long des ravines pour le VTT notamment

Sites concernés :

Les rebords des principales ravines qui côtoient des espaces urbanisés :

- Petite Ravine des Lataniers
- Grande Ravine des Lataniers
- Ravine à Marquet
- Rivière des Galets
- Ravine la Plaine
- Ravine Laforge
- Ravine Divon
- Ravine Bernica
- Ravine Saint-Gilles
- Ravine de l'Ermitage
- Ravine de la Saline
- Ravine de Trois-Bassins
- Grande Ravine
- Petite Ravine
- Ravine des Colimaçons
- Ravine de la Chaloupe
- Ravine de la Fontaine
- Ravine du Grand Etang
- Ravine du Cap
- Ravine du Trou

Principes :

- Instaurer un recul d'implantation du bâti de 20 à 100 m selon les sites, en plus des 10m de protection réglementaire
- Maîtriser le foncier
- Aménager les rebords de ravines en faveur de la population : accès et liaisons avec les espaces habités, organisation des stationnements et des circulations piétonnes, sécurisation des rebords, protection des sites les plus sensibles en matière environnementale, mise en scène des points de vue, signalisation, et, selon les cas : aménagement de parcours sportifs, de kiosques à pique-nique, d'aires de jeux, de parcours de découverte à thèmes, ...

1.3. Les parcs agricoles

Objectifs :

- Contribuer à la protection des espaces agricoles
 - Contribuer à la protection des cultures fragiles (maraichage, production fruitière, ...)
 - Favoriser la reconquête agricole des espaces fragilisés par le mitage
 - Organiser les relations entre espaces habités et espaces agricoles
 - Faire des espaces agricoles des lieux en partie appropriables pour les habitants riverains
 - Contribuer au développement de l'agrotourisme
 - Valoriser paysagèrement l'espace agricole
- et espaces agricoles : cf fiche sur les lisières agro-urbaines
- Requalifier les clôtures (le cas échéant) et les limites
 - Maîtriser la qualité paysagère et architecturale des bâtiments et équipements d'exploitation : positionnement, organisation de la parcelle, terrassements, volumétrie, matériaux, couleurs, accompagnement végétal, ...
 - Encourager la présence d'arbres signaux dans l'espace agricole : en limite d'urbanisation, en limite de parcelle, en accompagnement d'andains de pierres, en accompagnement des dessertes agricoles, en accompagnement de circulations douces, en accompagnement de routes, ...
 - Mettre en valeur le patrimoine culturel lié aux exploitations (domaines, allées et chemins, cheminées, canaux d'irrigation, ...)

Sites concernés :

- L'ensemble du territoire jusqu'à la cote 800 m environ
- Vergers sur la partie Nord du TCO : Saint-Paul (étang), le Port, la Possession

Principes :

- Mettre en place un Accord-cadre entre les surfaces de PIG déclassées (car sans avenir agricole) et surfaces agricoles dé-mitées (car sans avenir urbain)
- Réorganiser le foncier et faire des choix entre espaces agricoles et espaces urbains pour ces espaces urbanisés en diffus
- Organiser les circulations douces d'accès, de contournements et de traversées des espaces agricoles
- Soigner les transitions entre espaces bâtis

1.4. Les parcs de savanes et forêts sèches de l'Ouest

Objectifs :

- Contribuer à la protection et à la mise en valeur des derniers paysages secs de l'île (par la voie réglementaire ou par la gestion)
- Conforter la diversité contrastée des paysages réunionnais
- Renforcer la personnalité du TCO, territoire de la côte sèche sous le vent
- Renforcer l'agrément et la diversité du TCO pour le développement touristique (tourisme balnéaire du littoral)
- Faire (re)découvrir l'originalité des paysages secs à la population
- Faire des paysages secs des lieux en partie appropriables pour les habitants riverains
- Organiser les relations entre espaces habités et zones sèches
- Valoriser paysagèrement les zones sèches (notamment la « Côte à Kékés » entre Grande Ravine et Pointe des Châteaux : replantations, organisation de l'accès du public,...)
- Accompagner les projets de développement liés aux zones sèches dans une cohérence d'ensemble (Cap la Houssaye)

Principes :

- Organiser les circulations douces d'accès et de traversées des paysages secs
- Soigner les transitions entre espaces bâtis et espaces secs : les lisières urbaines
- Développer des modes de gestion spécifiques (pâturages, feu, fauche, ...)
- Promouvoir une palette végétale adaptée aux zones sèches dans les aménagements (routes, urbanisation, équipements, aménagements touristiques, ...)
- Reconquérir la qualité et l'attractivité des paysages secs par des replantations d'essences adaptées

Sites concernés :

- Pentes de Ravine à Malheur
- Abords de la Rivière des Galets
- Rempart de l'Etang Saint-Paul
- Cap la Houssaye
- « Rempart » de l'Hermitage / la Saline
- Pointe de Trois-Bassins
- « Côte à Kékés » entre Grande Ravine et Pointe des Châteaux
- Pointe au Sel

1.5. Les milieux humides et les fonds de ravines

Objectifs :

- Contribuer à la protection des très rares zones humides de la Réunion
- Contribuer à la reconquête écologique et paysagère de ces zones humides
- Renforcer l'agrément et la diversité du TCO pour le développement touristique (tourisme balnéaire du littoral)
- Faire (re)découvrir l'originalité des paysages de zones humides à la population
- Faire des paysages de zones humides et des fonds de ravines des lieux en partie appropriables pour les habitants riverains
- Organiser les relations entre espaces bâtis et zones humides

Sites concernés :

- Etang de Saint-Paul
- Zone inondable « rétrolittorale » de l'Hermitage
- Débouchés des ravines sur le littoral, notamment les ravines urbaines

Principes :

Etang de Saint-Paul :

- (Voir projet Réserve Naturelle de l'Etang de Saint-Paul notamment gestion)
- Requalifier le chemin du Tour des Roches ; prévoir un circuit en boucle avec la Chaussée Royale requalifiée
- Valoriser l'accès nord au Tour des Roches à travers la ZA de Savannah
- Aménager des cheminements et circulations douces pour les piétons et vélos
- Valoriser les cheminements Hauts-Bas à travers le rempart de l'étang
- Relier l'étang à Savannah par des circulations douces continues
- Créer une circulation douce le long de

l'exutoire de l'étang jusqu'au débouché maritime

- Créer une circulation douce entre l'Etang / la Rivière des Galets / le futur Parc Urbain / l'Hippodrome
- Mettre en valeur les points de baignade (Moulin à eau, sources, entrée de Bernica, ...)
- Faire de la future Terrasse de Bernica le point de départ pédestre de découverte de l'étang
- Relier l'ensemble Etang-Bernica-Grotte des Premiers Français -cimetière marin dans une continuité douce d'ensemble

Zone inondable de l'Hermitage-les-Bains :

- Redonner une unité et une lisibilité à l'ensemble de la zone humide par un projet d'ensemble
- Organiser l'accessibilité et la fréquentation du public sur l'ensemble de la zone
- Qualifier les limites avec l'urbanisation et les routes (RN 1)

Débouchés des ravines :

- Promouvoir la qualité des aménagements hydrauliques (bassins, épis, digues, ...) ; faire appel à des hommes de l'art pour leur conception et leur mise en œuvre (architectes-paysagistes + BET hydro)
- Promouvoir la qualité des ouvrages d'art ; faire appel à des hommes de l'art pour leur conception et leur mise en œuvre (architectes + BET)
- Gérer la végétation en place : abattage, tailles, replantations
- Créer des promenades de fonds de ravines par des aménagements légers « destructibles »
- Offrir le cas échéant une possibilité de baignade en eau douce (piscines « naturelles »)
- Intégrer la gestion des eaux pluviales à l'aménagement qualitatif des ravines en milieu urbain

1.6. La forêt littorale et la côte

Objectifs :

- Contribuer à la protection et au renouvellement de la forêt littorale
- Développer la forêt littorale sur de nouveaux sites
- Contribuer à la lutte contre l'érosion des plages
- Contribuer à la protection du lagon et des récifs coralliens (filtrage et absorption des eaux douces issues de l'urbanisation et de l'agriculture)
- Offrir des espaces d'accueil agréables et ombragés en bord de mer
- Atténuer la présence du bâti en front de mer

Sites concernés :

- L'ensemble du littoral du TCO

Principes :

- Planter prioritairement les secteurs sableux et à l'aval de l'urbanisation et des grandes zones agricoles
- Poursuivre l'organisation maîtrisée du stationnement et de la circulation
- Diversifier progressivement les essences par stations balnéaires (renforcement de la diversité des ambiances et de la personnalité de chaque station)
- Replanter des secteurs aujourd'hui non mis en valeur (Côte à Kékés entre Grande Ravine et Pointe des Châteaux, ...)

1.7. Les pâturages des Hauts

Objectifs

- Valoriser les récents paysages de pâturages des Hauts

Sites concernés :

- L'ensemble de l'étage des pâturages

Principes :

- Créer des cheminements et circulations douces à travers les espaces pâturés
- Améliorer l'accès et la lisibilité depuis la Route Hubert Delisle
- Maîtriser la qualité paysagère et architecturale des installations et équipements d'exploitation (bâtiments d'élevage, bassins de rétention, ...)

1.8. La forêt et les branles des Hauts, le cirque de Mafate

Objectifs :

- Poursuivre la mise en valeur paysagère et environnementale de la forêt et des branles d'altitude

Sites concernés :

- L'ensemble de l'étage forêt + branles et le cirque de Mafate

Principes :

- Poursuivre la mise en valeur de l'accueil du public au sommet du Maïdo (intégration paysagère des stationnements, qualité des cheminements piétonniers, ...)
- Offrir un nouveau point de vue sur le cirque de Cilaos complémentaire à celui du Maïdo sur Mafate
- Maitriser la qualité paysagère et architecturale des édicules techniques autour de la route du Maïdo (bassins de rétention, postes électriques, antennes de téléphonie, ...)
- Maitriser la qualité paysagère et architecturale des équipements d'accueil touristique : restaurants, tables et chambres d'hôte, gites, signalétique, stationnements, ...
- Développer le réseau des chemins VTT et équestre vers l'aval jusqu'au littoral (du sommet des montagnes au battant des lames)

1.9. Les lisières agro-urbaines

Objectifs :

- Stabiliser la répartition urbanisation/espaces agricoles dans l'espace et dans le temps
- Améliorer la protection des espaces agricoles : limites tangibles et espaces tampons pour maîtriser et atténuer la fréquentation par les habitants des espaces cultivés
- Offrir des lieux pour des implantations intégrées d'équipements agricoles ou urbains à l'interface des deux milieux : notamment bassins de rétentions et de dépollutions, espaces-tampons plantés filtrants et perméables,... (protection des ressources en eau, protection du lagon, protection des terres)
- Matérialiser des limites appropriables pour les habitants
- Améliorer le paysage urbain des limites et entrées de villes
- Offrir des espaces de loisirs et de détente en limite des lieux habités

- o Limites en aval de l'urbanisation de Plateau Caillou/Fleurimont/l'Eperon autour du Chemin Summer
- o Limites aval de Villèle, de la Saline, du Barrage, de Trois-Bassins
- o Limites aval de Piton Saint-Leu

Principes :

- Constituer un espace économe en foncier en limite urbanisation/espace agricole
- Offrir des usages à cet espace : selon les cas voie de desserte plantée, circulation douce, jardins familiaux, aire de jeux, zones tampons de dépollution (protection du lagon notamment)
- Planter l'espace ainsi réservé de la lisière
- Maîtriser les clôtures et implantations urbaines au contact de la lisière

Sites concernés :

- Toute limite d'urbanisation au contact d'un espace agricole ou de nature et en particulier :
- Limites amont des stations balnéaires de Boucan-Canot, Grand Fond et Saint-Gilles
- Limites amont de Souris Blanche/Souris Chaude
- Limites amont de Pointe des Châteaux
- Limites amont de Stella/Piton Saint-Leu
- Certains rebords de ravines (Cf « Les rebords des ravines »)
- Certains tronçons de la Corniche de l'Ouest (Cf « la Corniche de l'Ouest ») :
 - o Limites en aval de l'urbanisation au-dessus de l'étang de Saint-Paul (la Plaine à Bellemène)

Orientation 2/ Le paysage habité et d'activités :
pour des paysages bâtis diversifiés et adaptés aux modes de
vie Réunionnais

2.1. L'urbanisme des villes du Cœur d'Agglomération : urbanisme végétal

Objectifs :

- Accompagner qualitativement la structuration et la densification des villes du Cœur d'agglomération
- Contribuer à une ambiance douce et tempérée des villes
- Améliorer la qualité des espaces publics urbains
- Faire passer la culture du jardin de l'espace privé à l'espace public

Sites concernés :

- Le Port
- La Possession centre
- Saint-Paul centre
- Quelques centralités principales des mi-pentes, le cas échéant

Principes :

- Favoriser des formes urbaines associant densité et présence végétale : logements collectifs, mitoyenneté, en intégrant les risques liés aux inondations (cyclones) et à la remontée du niveau marin à St-Paul centre
- Réserver les espaces et les moyens à la plantation des espaces publics et à leur gestion
- Favoriser une architecture offrant des espaces végétalisés et plantés : balcons, terrasses, support de plantes grimpantes sur les façades
- Offrir des espaces publics de fraîcheur avec ombre et eau
- Favoriser les liaisons villes-espaces de nature
- Mettre en valeur les débouchés des ravines en espaces naturels urbains

2.2. L'urbanisme balnéaire : oasis de fraîcheur

Objectifs :

- Achever harmonieusement le développement urbain balnéaire
- Renforcer la personnalité de chaque station
- Développer l'attractivité du littoral, locomotive du développement touristique de l'île

Sites concernés :

- Boucan Canot
- Grand Fond
- Saint-Gilles-les-Bains
- L'Ermitage-les-Bains
- La Saline-les-Bains
- La Souris Chaude/Souris Blanche
- Saint-Leu centre

Principes :

- Parachever l'urbanisme au contact des espaces de nature : organiser le paysage et l'architecture des transitions = les lisières agro-urbaines
- Limiter les hauteurs bâties à celles du végétal balnéaire (filaos, cocotiers, ...)
- Favoriser les circulations douces confortables
- Favoriser l'ambiance végétale et jardinée des quartiers
- Développer les accès publics aux plages
- Aménager les débouchés des ravines en parcs urbains
- Promouvoir l'imbrication bâti-végétal
- Requalifier les interfaces entre plages et urbanisations (clôtures, murets, plantations..)

2.3. L'urbanisme des mi-pentes : villes-jardins

Objectifs :

- Accompagner qualitativement la structuration et le développement des bourgs des mi-pentes
- Offrir un cadre de vie adapté au contexte des mi-pentes et de la culture créole
- Favoriser l'ambiance végétale et jardinée des quartiers
- Faire des villes des mi-pentes des sites attractifs en matière de tourisme, entre littoral et Hauts
- Participer à la lutte contre le mitage
- Participer à la protection du lagon et des récifs coralliens à l'aval

Sites concernés :

les bourgs :

- Pentes de la Possession
- La Plaine
- Le Guillaume
- Plateau Caillou
- Saint-Gilles-les-Hauts
- La Saline
- Trois-Bassins
- Piton Saint-Leu

les micro-centralités :

- Bois de Nèfles
- Bellemène
- Bois Rouge
- Le Petit Bernica
- Le Bernica
- Fleurimont
- L'Eperon
- Villèle
- L'Ermitage
- Le Barrage
- Les Colimaçons
- Bras Mouton

- La Fontaine
- Le Chemin Diale
- L'Etang-Saint-Leu
- Le Cap Lelièvre
- Grand Fond
- Le Plate
- Les villages greffés sur la Route Hubert Delisle

Principes :

- Adapter les formes urbaines et le parcellaire des nouveaux quartiers
- Offrir des micro-centralités multiples, adaptées aux contraintes des pentes ; améliorer le fonctionnement et la lisibilité des points de centralité ; requalifier les espaces publics des micro-centralités
- Offrir des circulations piétonnes efficaces, agréables, sûres, et déconnectées des routes : les chemins urbains de traverses
- Organiser les relations entre espaces bâtis et espaces de nature (espaces agricoles, rebords de ravines, ...) et protéger le milieu naturel : les lisières agro-urbaines
- Intégrer la mise en scène des vues aux projets d'aménagements urbains : les points de vues urbains
- Mettre en scène et qualifier les entrées de ville, transitions entre espaces de nature et espaces urbains : les portes de villes plantées
- Requalifier les espaces de circulation à travers le bâti : les routes lignes de vie (voir « le paysage des déplacements »)

Outils :

- Mettre en place un accord-cadre entre surfaces en PIG déclassées (car sans avenir agricole) et surfaces agricoles dé-mitées (car sans avenir urbain)

2.4. L'architecture de l'habitat des mi-pentes

Objectifs :

- Développer la qualité architecturale des mi-pentes

Sites concernés :

- Les mi-pentes

Principes :

- L'architecture et la pente : intégrer le facteur « pente » dans la conception architecturale
- La volumétrie : fractionner les volumes des logements collectifs et les accorder à la hauteur de l'accompagnement végétal
- L'architecture et la couleur : travailler les couleurs du bâti pour l'accorder au végétal et au grand paysage
- Les clôtures : maîtriser le paysage des clôtures et encourager le « débordement végétal » sur l'espace public ; limiter les hauteurs et développer la convivialité de la voie ou de la rue
- Les jardins : favoriser la présence de jardins dans un contexte de densification : imbrication bâti-végétal, qualité des sols en terre végétale, débordement végétal sur l'espace public, espaces cultivables pour les habitants des logements collectifs, ...

2.5. L'habitat de Mafate : îlets-oasis

Objectifs :

- Contribuer à la qualité paysagère d'exception de Mafate
- Améliorer la qualité du cadre de vie des Mafatais
- Améliorer la qualité d'accueil touristique des îlets

Sites concernés :

- Les îlets de Mafate

Principes :

- Elaborer des plans de paysage pour l'organisation des îlets
- Promouvoir une production agricole spécifique à bonne valeur ajoutée : charte agricole et paysagère, label « produit de Mafate »?
- Poursuivre le travail d'amélioration architecturale : charte architecturale (volumes, formes, matériaux), paysagère (abords, jardin, cour, clôtures) et environnementale (énergie, eau, déchets) spécifique à Mafate
- Aménager des points de vue et cheminements sur les rebords des îlets : mettre en scène les effets de « plateaux suspendus »

2.6. L'architecture des activités

Objectifs :

- Favoriser la qualité paysagère, urbaine et architecturale des activités
- Valoriser l'image du TCO à travers son dynamisme économique
- Optimiser les espaces de stationnements et de circulations

Sites concernés :

- Les zones d'activités, notamment celles liées à la RN 1 et à la Route des Tamarins

Principes :

- Elaborer une stratégie d'ensemble pour les zones d'activités
 - o thèmes forts générant des synergies en matière de développement économique
 - o complémentarité des zones
 - o organisation du développement dans le temps
 - o principes communs d'aménagement, notamment en matière d'énergies renouvelables
 - o prise en compte des vues lointaines
 - o optimisation des zones de stationnements par mutualisation des parkings
- Faire appel à des hommes de l'art pour élaborer et suivre les projets d'aménagement
 - o Intervention d'un architecte-paysagiste et architecte aux niveaux suivants :
 - Plan d'organisation de la ZA dans l'espace et dans le temps
 - Cahier des charges qualitatif
 - Suivi des projets des entreprises et validation des projets

- Maîtriser dans l'espace et dans le temps l'évolution des zones d'activités
 - o Maîtrise foncière totale d'une tranche avant toute implantation d'entreprise
 - o Constitution d'une enveloppe végétale extérieure forte pour chaque tranche, compatible avec la réalisation des tranches ultérieures. L'objectif n'est pas de masquer des bâtiments qui ne peuvent pas l'être, mais de former une limite pérenne entre la zone d'activités et l'espace agricole, de nature ou urbain
 - o Constitution d'une trame viaire et « pluviale » paysagée comprenant les voies de desserte, les plantations d'accompagnement, les espaces publics et le paysagement du réseau d'eau pluviale :
 - Pour les voies de desserte :
 - Parcours simples et lisibles
 - Accompagnement par des plantations, des cheminements, des pistes et bandes cyclables pour la desserte interne de la zone et pour les liaisons avec les bourgs voisins
 - Pour le réseau d'eau pluviale paysagé :
 - Plan d'ensemble d'aménagement paysager des eaux pluviales, intégrant noues, fossés, bassins, plantations, circulations douces le cas échéant
 - Adaptation fine au terrain naturel
 - Limitation maximale des surfaces imperméabilisées

Lisibilité des accès, des services et circulations de desserte de la ZA
Gestion par fauchage des lots non occupés (au moins deux fois par an)

- Offrir des services aux personnes qui travaillent dans la zone :
 - o Liaisons de qualité avec les bourgs voisins, y compris par circulations douces
 - o Services rassemblés autour d'un espace public commun agréable et facile d'appropriation
 - o Traitement de la signalétique

- Mettre en scène les zones d'activités vis-à-vis des routes et des voies
 - o Maintien d'un espace de mise en scène géré et entretenu entre la route et les bâtiments d'activités situés en vitrine, dans l'esprit des dispositions de la loi Barnier. C'est un recul de lisibilité et d'inscription dans le territoire du TCO, intégré dans le cahier des charges de conception de la zone. Vis-à-vis de la RN1 et de la Routes des Tamarins notamment, ce recul sera d'au moins 50 à 75 mètres, en cohérence avec la réglementation en vigueur (art. L-111-1-4 du Code de l'urbanisme).
 - o Façades bâties ou pignons globalement parallèles à la route, tournés vers elle
 - o Grande qualité architecturale des façades bâties et des pignons, en particulier côté route principale (vitrine « image de marque »). Notamment :
 - Façades sombres, couleurs denses, sauf exceptions (matériaux spécifiques)
 - Bardages de préférence horizontaux et non verticaux

Intégration des enseignes dans les volumes bâtis, sans excroissance
Accompagnement végétal des volumes bâtis ; pas d'espaces utilitaires visibles côté route principale sans traitement paysager (aires de stockages de matériaux, parkings...)

Traitement qualitatif des clôtures : utilisation de matériaux nobles et finitions soignées (murs maçonnés), accompagnement végétal (haies composées), clôtures grillagées sombres, limitation en hauteur (2,00m maximum).

- Mettre en scène les accès au territoire, aux villes et aux villages, longeant ou traversant la zone d'activités créée
 - o Préservation d'un espace de respiration entre la voie et les bâtiments d'activités, planté et accueillant le cas échéant les voies d'accès et circulations douces
 - o Qualité architecturale : Cf ci-dessus
 - o Traitement qualitatif des clôtures : Cf ci-dessus

- Prévoir des dispositifs favorables au développement durable. Outre le traitement paysager des eaux pluviales évoqué ci-dessus :
 - o Recherche d'utilisation locale des déblais/remblais
 - o Plan de nivellement général du site
 - o Utilisation des volumes excédentaires pour conforter la trame paysagère, constituer des talus de protection phonique ou climatique
 - o Recherche de production et utilisation des énergies renouvelables
 - o Promotion des démarches HQE

2.7. Les espaces publics

Objectifs :

- Améliorer la conception et la gestion des espaces publics du TCO

Sites concernés :

- Tout le TCO

Principes :

- Faire appel à des hommes de l'art pour la définition des programmes et des cahiers des charges, ainsi que pour la conception et la mise en œuvre (architectes-paysagistes et selon les cas : architectes, éclairagistes, BET VRD, ...)
- Limiter les surfaces minérales imperméables
- Améliorer la gestion des déchets et encombrants qui "polluent" visuellement de façon chronique l'espace public de la rue
- Prévoir l'ombre et la fraîcheur indispensables aux aménagements d'espaces publics, notamment sur le littoral
- Intégrer la conception du paysage nocturne des quartiers (ambiance lumineuse)
- Réserver les budgets d'entretien nécessaires (pour des aménagements urbains : 10% du coût d'investissement par an)

2.8. Le patrimoine construit

Objectifs :

- Préserver, mettre en valeur et réhabiliter le patrimoine construit existant
- Poursuivre la construction du patrimoine de demain au travers des aménagements quotidiens

Sites concernés :

- Tout le TCO

Principes :

- Intégrer les inventaires du patrimoine (DRAC) aux documents d'urbanisme et les compléter à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme
- Intégrer les éléments de patrimoine repérés aux projets d'aménagement et de mise en valeur des espaces

2.9. Les équipements techniques

Objectifs :

- Améliorer la qualité architecturale et paysagère des équipements techniques : zones de stockage des déchets, citernes, bassins de rétention, postes électriques, chauffe-eau solaires, stations de pompage ou de relevage, etc

Sites concernés :

- Tout le TCO

Principes :

- Faire appel à des hommes de l'art pour la définition des programmes et des cahiers des charges, ainsi que pour la conception et la mise en œuvre (architectes, architectes-paysagistes, éclairagistes, BET, ...)
- Intégrer la problématique du stockage des déchets dans la conception des quartiers (sites spécifiquement aménagés).

Orientation 3/ Le paysage des déplacements : pour un territoire agréable à parcourir et à découvrir

3.1. Les routes lignes de vie

Objectifs :

- Améliorer le confort d'utilisation des routes en milieu urbain, comme espaces publics pour les habitants

Sites concernés :

- Les routes aujourd'hui bordées par une urbanisation linéaire d'habitat, notamment la Route Hubert Delisle : Cf carte

Principes :

- Réorganiser le système de desserte des mi-pentes et des Hauts à l'occasion de la création de la RDT
- Réduire les largeurs de chaussée et les vitesses
- Améliorer le fonctionnement et la lisibilité des micro-centralités
- Offrir des trottoirs et cheminements piétonniers
- Valoriser le paysage bâti : résorption des points noirs bâtis, requalification des clôtures, plantations, éclairage, ...
- Intégrer les autres portes de la Route Hubert Delisle : Savannah, Guillaume, Colimaçons, le Plate dont trois RIS (Relais Information Service) : Rond-Point Bac Rouge, Trois-Bassins, le Plate.

3.2. Les routes paysage

Objectifs :

- Offrir à la vue les grands paysages de l'Ouest depuis les grandes infrastructures et les itinéraires touristiques
- Contribuer à la lutte contre le mitage et l'urbanisation linéaire
- Contribuer à la protection des espaces agricoles et de nature
- Améliorer la lisibilité et la qualité des entrées de villes et villages
- Contribuer à l'attractivité touristique du TCO (itinéraires touristiques)

Sites concernés :

- Les routes non bordées par l'urbanisation, s'ouvrant sur le grand paysage des pentes et du littoral, notamment la Route des Tamarins : Cf carte

Principes :

- Rendre inconstructibles les bords des routes concernées sur une largeur à déterminer au cas par cas
- Acquérir le cas échéant des bandes de terrain d'accompagnement : pour les circulations douces et les dessertes agricoles, pour les plantations, pour les fossés, pour les murets de protections...
- Améliorer les terrassements (talus de déblais, de remblais, murs, ...)
- Planter certaines sections, favoriser les plantations d'alignement
- Mettre en scène des points de vue et aires d'arrêt
- Intégrer la signalisation touristique
- Marquer les entrées de villes et villages (portes d'entrée)

3.3. Les routes parcs

Objectifs :

- Améliorer l'image des grandes infrastructures de transit dans les traversées des espaces urbanisés
- Rendre lisibles et agréables les entrées de l'agglomération

Sites concernés :

- Certaines sections de la RN 1, notamment entrée Nord de l'agglomération

Principes :

- Planter, arroser et gérer les emprises, maîtrise du paysage bâti aux abords
- Requalifier les clôtures en limites d'emprises
- Limiter et maîtriser l'affichage publicitaire, les enseignes et pré-enseignes et leur éclairage

3.4. Les avenues et boulevards urbains

Objectifs :

- Améliorer l'image et les usages des grandes voies de circulation en milieu urbain

Sites concernés :

- Les Avenues de la ville du Port
- RN 1^E à la Possession
- Chaussée Royale à Saint-Paul
- Voie littorale de Saint-Paul centre
- RN 1 à Boucan Canot, Grand Fond, Saint-Gilles, l'Hermitage, la Saline, Souris Blanche/ Souris Chaude, Saint-Leu

Principes :

- Création ou aménagement de trottoirs larges
- Passage de circulations douces
- Plantations des emprises par arbres d'alignement
- Réserve de stationnements urbains en linéaire

3.5. L'avenue Mer-Montagne

Objectifs :

- Offrir une desserte efficace, confortable et très lisible des mi-pentes et des Hauts pour l'ensemble du TCO

Sites concernés :

- Linéaire amont – aval au cœur du TCO : Cf carte

Principes :

- Relier par une voie confortable (sans lacets) la mer (Saint-Gille/l'Hermitage) et la montagne (Route Hubert Delisle)
- Améliorer les barreaux perpendiculaires existants (RD 6, RD 4, ...)
- Protéger physiquement la route contre toute urbanisation linéaire
- Planter et mettre en scène cette route stratégique pour la desserte du TCO
- Faire appel à des hommes de l'art (paysagistes et BET) pour son tracé et son aménagement

3.6. Le Tram Train

Objectifs :

- Valoriser le paysage du Cœur d'agglomération et des villes à l'occasion de la création du TramTrain

Sites concernés :

- Secteur Nord du TCO : la Possession, le Port, Saint-Paul

Principes :

- Desservir les centres existants mais aussi le cœur des centres futurs : ZAC Moulin Joli, secteur Cambaie
- Valoriser les entrées du Port
- Poursuivre la valorisation des entrées Nord de l'agglomération
- Offrir des parkings-relais efficaces au bénéfice des habitants des pentes au-dessus de Cœur d'agglomération : pentes de la Possession, pentes de la Plaine, Bois de Nèfles
- Réduire les coupures subies par la Possession-centre à l'occasion de la création du TramTrain : coupure par la RN 1, ou coupure par la Ravine des Lataniers

3.7. Les circulations douces

Objectifs :

- Développer le réseau des circulations douces du TCO
- Améliorer la qualité des déplacements quotidiens des habitants
- Améliorer l'attractivité touristique et de loisirs du TCO
- Valoriser des paysages, sites et éléments à caractère patrimonial
- Mettre en relation les espaces habités et de nature
- Mettre en relation les espaces de nature entre eux
- Mailler les quartiers entre eux
- Conforter les microcentralités

Sites concernés :

- vélo littoral
- trottoirs et arrêts de bus
- passerelles et radiers
- chemins urbains de traverses
- accès aux bords de mer
- VTT du sommet des montagnes au battant des lames
- rebords des ravines
- Corniche de l'Ouest
- chemins historiques et culturels (canal Lemarchand, chemin Summer, chemin Bruniquel, chemin des Anglais, ...)

Principes :

- Mettre en place un réseau complet de circulations douces de l'amont à l'aval : compléter le réseau existant, aujourd'hui surtout concentré dans les Hauts ; six axes Hauts/littoral de circulations douces piétons / vélo sont aujourd'hui identifiés :
La Possession/Dos d'Ane
Rivière des Galets/Deux Bras
Saint-Paul centre/le Maïdo
Saint-Gilles-les-Bains / Le Maïdo
Trois-Bassins littoral/la Glacière / Grand-Bénare
Saint-Leu/Petit Bénare
- Mettre en place un réseau de circulations douces parallèles aux courbes de niveau
- Développer des schémas d'ensemble complémentaires piétons/vélo/cheval/VTT/rollers
- Réserver les emprises dans les documents d'urbanisme

3.8. Les stationnements

Objectifs :

- Intégrer les stationnements dans les paysages du TCO
- Rendre agréables et confortables les stationnements

Sites concernés :

- Tout TCO

Principes :

- Faire appel à des hommes de l'art (architectes-paysagistes + BET) pour la conception et la réalisation des stationnements
- Offrir de l'ombre par plantations et /ou ombrières
- Limiter les emprises minéralisées et faciliter l'infiltration
- Soigner les clôtures et les limites
- Soigner les systèmes de récolte et de traitement des eaux de ruissellement
- Rendre efficaces et attractifs les cheminements piétonniers liés au stationnement

3.9. Les publicités et enseignes

Objectifs :

- Limiter et maîtriser l'affichage publicitaire, les enseignes et pré-enseignes

Sites concernés :

- Les bords des grandes routes, les entrées de villes et de villages, et en particulier :
 - o Entrée nord de l'agglomération (RN 1)
 - o Entrée sud de Saint-Paul centre (RN 1)
 - o Entrée nord de Saint-Leu (RN 1)

Principes :

- Mettre en place des règlements locaux de publicités
- Privilégier la publicité peinte sur bâtiments plutôt que placardée ou en panneaux isolés

3.10 Les réseaux aériens

Objectifs :

- Réduire la présence des réseaux aériens
- Améliorer l'image du TCO et son attractivité pour les habitants et le tourisme

Sites concernés :

-

Principes :

- Enterrer les lignes ou les passer sur façades selon les cas

