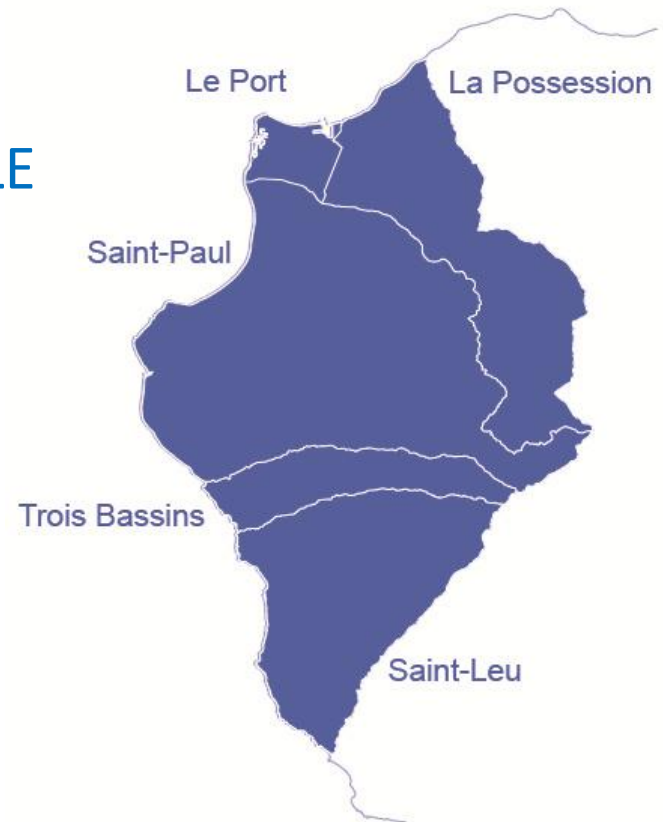


SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE TERRITOIRE DE LA COTE OUEST

ATELIER 2 ARMATURE URBAINE ARMATURE DES TRANSPORTS

Réunion du 30 Septembre 2015





Le contexte : un SCOT « révisé »



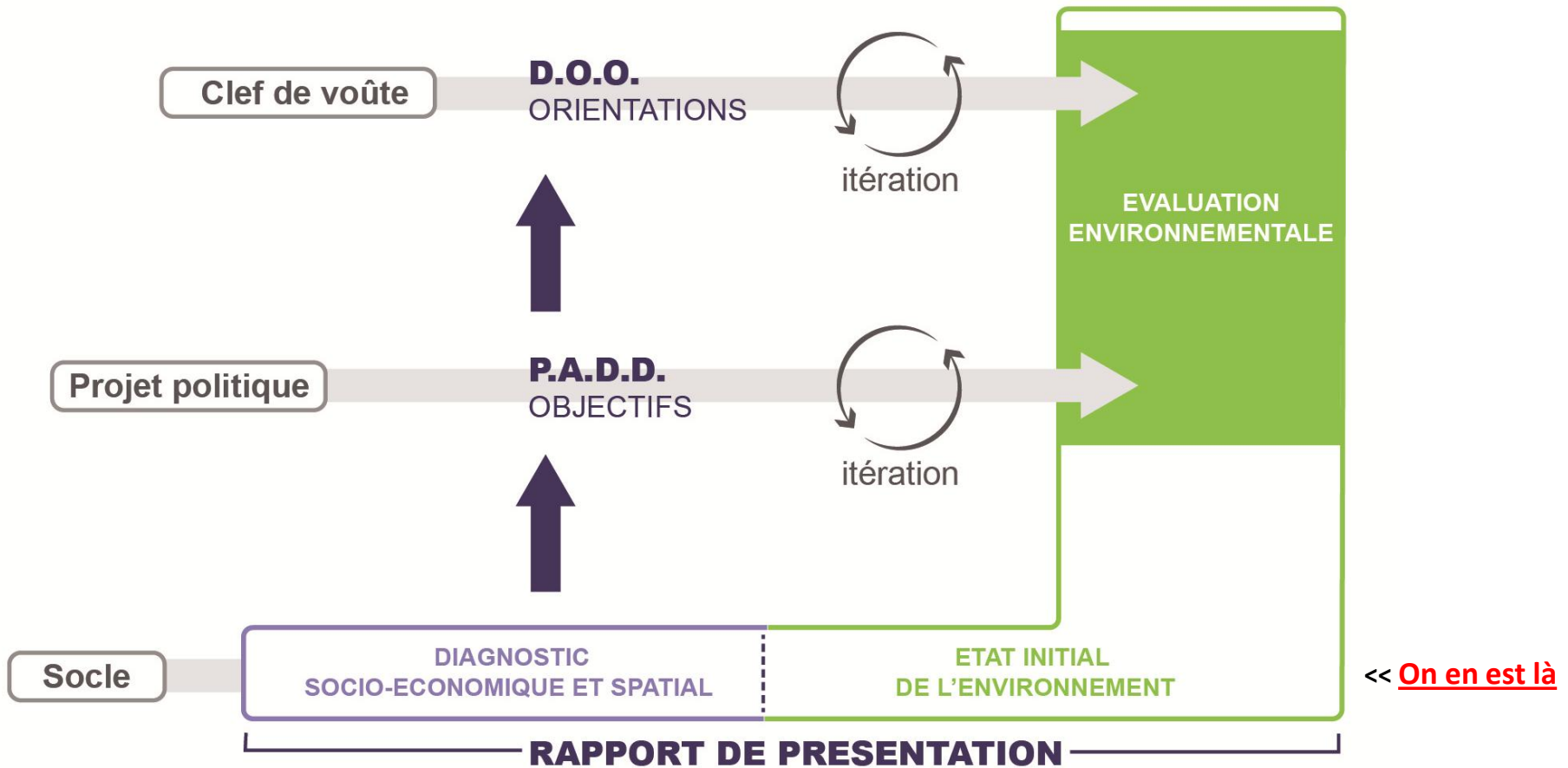
Le contexte : un SCOT « révisé »

la démarche de révision du SCOT1 obéit à trois principes :

- ✓ la mise en conformité aux dispositions législatives (« grenellisation », loi ALUR), 
- ✓ l'actualisation des données et analyses relatives aux besoins répertoriés en matière de développement et d'aménagement, 
- ✓ la pérennisation de ce qui dans le contenu n'est affecté ni par la mise en conformité ni par l'actualisation.

Ce n'est pas un nouveau document mais le schéma de 2013 révisé pour autant que son économie générale ne soit pas profondément modifiée.

Le contexte : un SCOT « révisé »



Le contexte : un SCOT « révisé »

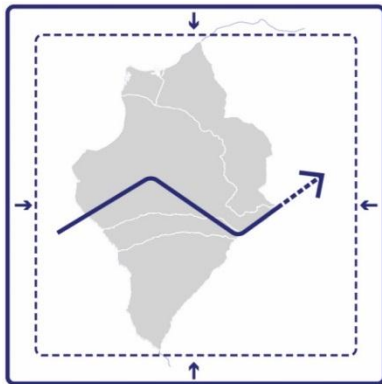
Le rapport de présentation

Livre 1 - Diagnostic socio-économique et spatial : 3 dimensions

Livre 2

1

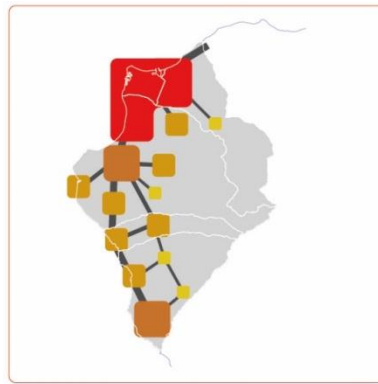
Les dynamiques de développement



« le cadre »

2

L'organisation générale du territoire



« les armatures »

3

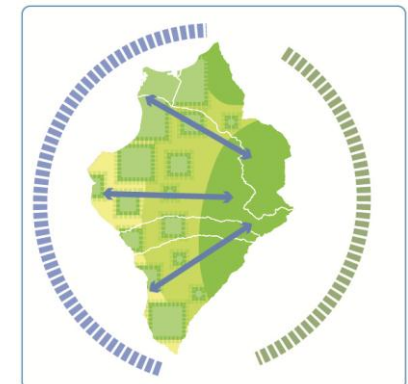
La consommation et les usages de l'espace



« l'espace »

4

L'état initial de l'environnement



5 sections :

- les espaces paysages et milieux naturels
- les ressources naturelles
- les pressions et pollutions
- les risques
- le cadre de vie et les paysages urbains



1 - Les dynamiques de développement

La prévision démographique : constat

> La dynamique de développement démographique reste marquée dans l'Ouest de La Réunion avec, cependant, un infléchissement par rapport aux rythmes qui furent ceux des décennies précédentes.

	1982-1990	90 - 99	99 - 07	07-12	
Solde naturel	+ 1,9	+1,8	+1,5	+1,3	→ La transition démographique à l'oeuvre
Solde migratoire	+ 0,5	+0,4	0	- 0,4	→ La rupture économique
TOTAL	+2,4	+2,2	+1,5	+0,9	→ Demain : un ralentissement démographique inéluctable



1 - Les dynamiques de développement

La prévision démographique : constat et enjeux

Le scénario d'évolution démographique retenu S* est le suivant :

Population 2012 : 213 000 habitants

Population 2030 : 250 000 habitants

Accroissement : selon un rythme annuel de +2 150 hab.

- Ce ralentissement de la croissance démographique ne va pas rester sans conséquences sur la détermination des objectifs d'offre de nouveaux logements.
- Conséquence : **+ 2000 logements** disponibles / an, **un maximum ?**

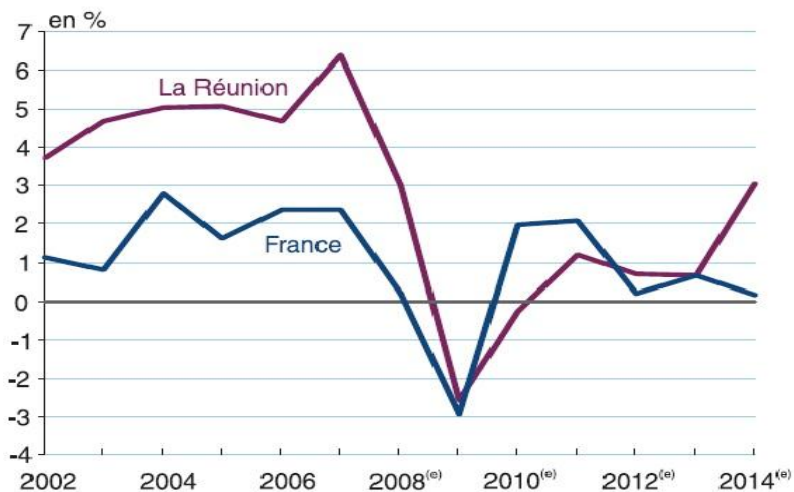


1 - Les dynamiques de développement

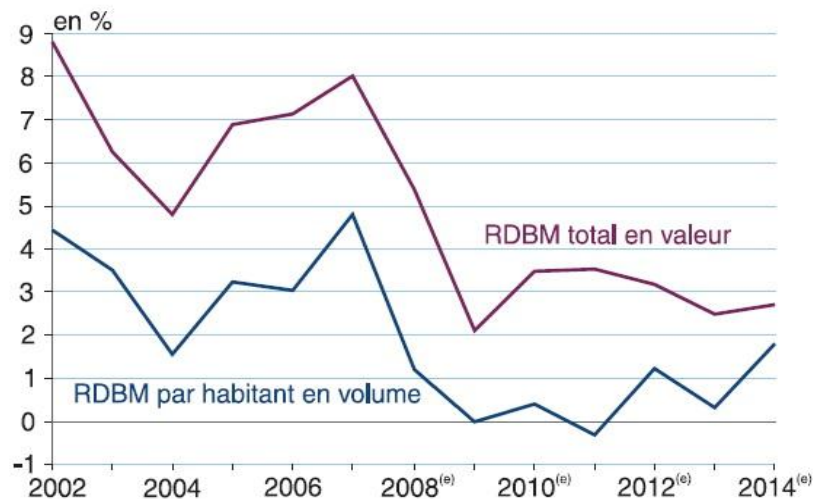
La prévision économique : constat

- Les dernières années ont été « médiocres » : La rupture économique explicative du solde migratoire négatif

Evolution du PIB en volume



Évolution de revenu disponible brut des ménages



ARMATURE URBAINE / ARMATURE DES TRANSPORTS

« Mise en tension de l'armature urbaine par une armature des réseaux de transports cohérente avec densification urbaine aux points d'échange identifiés et localisés »





ATELIER 2 Articulation transports / armature urbaine

- Le défi de la **cohérence entre armature urbaine et armature des réseaux de déplacement :**
La mise en tension de l'armature urbaine
 - Enjeu d'amélioration des réseaux et services de transports .
 - Enjeu d'intensification urbaine auprès des centres d'échanges.



2 – L'organisation générale du territoire

L'armature urbaine : constats

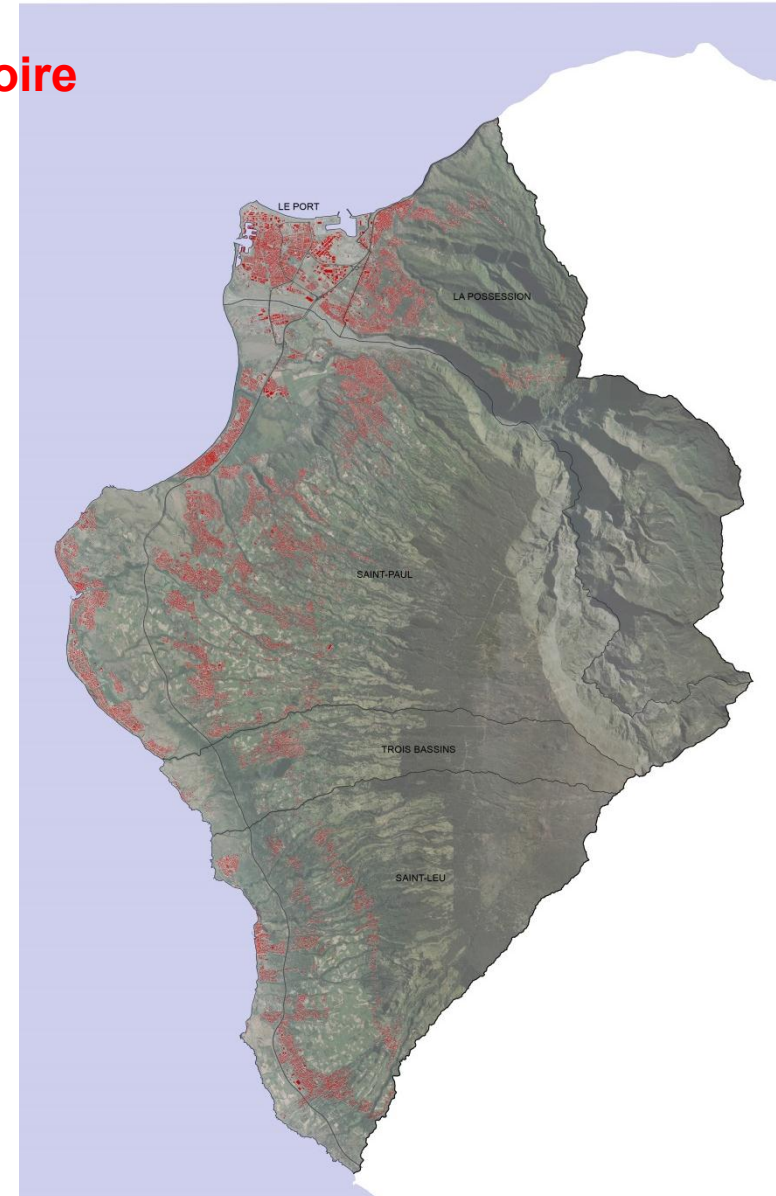
La dispersion de la population

45%/55%

Populations 2006 et 2011

	Cœur d'agglomération	Ville Littorale	Mi-Pentes et Hauts	TOTAL
2006	67 700	23 000	108 100	197 800
2011	72 000	24 200	114 400	210 000
	34,5 %	11,5%	55%	100%

- Une majorité de la population réside sur les Mi-Pentes et les Hauts
- Tendance récente : la population supplémentaire est localisée majoritairement dans le Cœur d'Agglomération et Mi-pentes et Hauts.
- La dispersion de l'urbanisation continue





2 – L'organisation générale du territoire

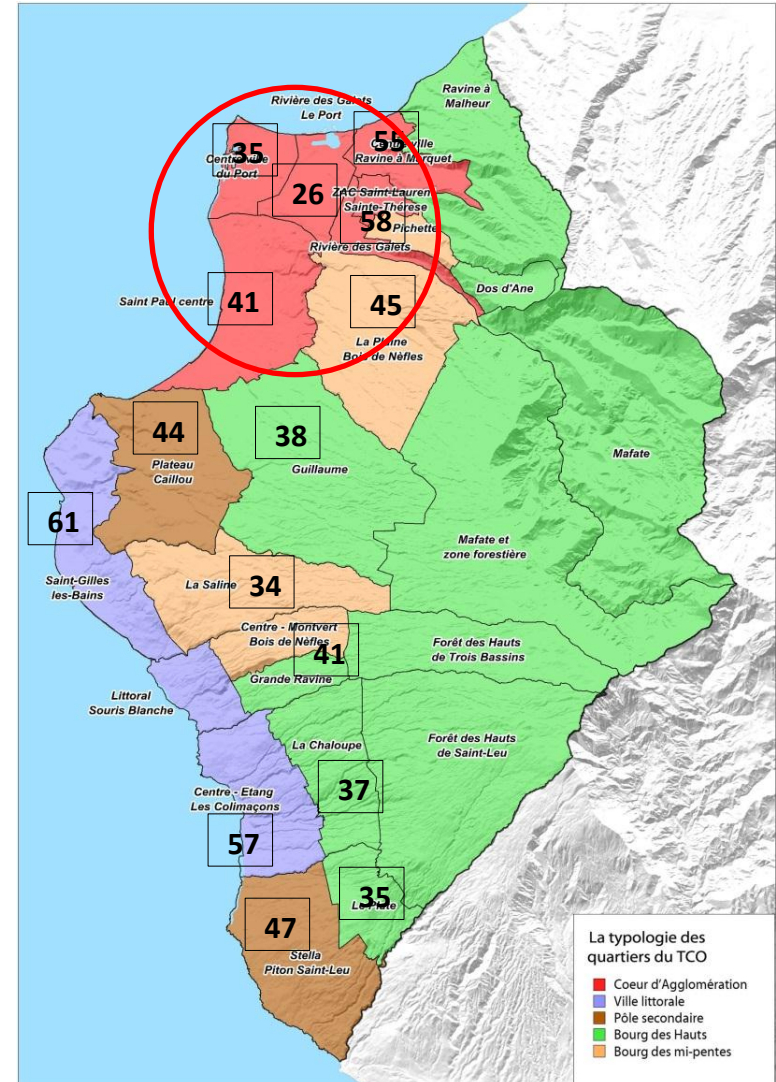
L'armature urbaine : constats

- Un taux d'inclusion moyen de 45
- Les Hauts et les Mi-pentes, hors Pôles secondaires : Très faible taux d'inclusion
- Pôles secondaires : taux d'inclusion dans la moyenne
- Ville littorale : taux d'inclusion élevé
- Cœur d'agglomération: concentration de l'emploi, hétérogène ,avec un taux d'inclusion plutôt faible

Les actifs avec emploi ne résident-ils pas en dehors de la localisation principale des emplois ?
(le Cœur d'Agglomération)

Ne constate-t-on pas une **dissociation spatiale** entre les localisations de l'emplois et celles de la résidence ?

Pourcentage d'inclusion dans le marché du travail de la population active résidente par quartier du TCO (regroupement d'IRIS)





3 – La consommation et les usages de l'espace

Evolution des surfaces urbaines

Espaces urbains	Surface (en ha)	Espaces urbanisés (2011-2014)
.. à densifier (EUD)	5988	77
d'urbanisation prioritaire (EUP)	1244	37
TRH	905	18
Total hors TRH	7232	114+18 en TRH

DONT 97 HA POUR LES ESPACES « RÉSIDENTIELS »
(= HORS ZAE, GRANDS COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS)

Catégories de l'armature urbaine + TRH	Espaces urbanisés (2011-2014)
Cœur d'Agglomération	35
Pôles secondaires	30
Villes relais	37
Bourgs de proximité	12
TRH	18
Total	114+18 en TRH

- Une densification des Espaces Urbains à Densifier (77 ha = env. 60% de l'urbanisation récente)
- Une urbanisation significative dans les EUP
- Des TRH qui représentent près de 15% du total !

URB : +132 ha- tous usages- entre 2011 et 2014
soit + 33 ha/an à rapporter à une augmentation de la population d'environ 2100/an, d'où **une densité d'aménagement (tous usages) proche de 25 logements ménages/hectare**

Un stock disponible important : **1930 ha**



4 – L'état initial de l'environnement

Les pressions et pollutions

Gaz à effet de serre (GES)

- Principal responsable : les transports
- Rejets de CO₂ par habitant important : **10,5 teqCO₂/hab** en 2012 (7,6 teqCO₂/hab à l'échelle nationale en 2011– CITEPA)

La qualité de l'air

- Dégradée notamment en cœur d'agglomération (concentrations élevées de NO₂ et de benzène – Source ORA 2007)
- Lien avec les déplacements ?

Le Bilan Carbone territorial du TCO - 2012

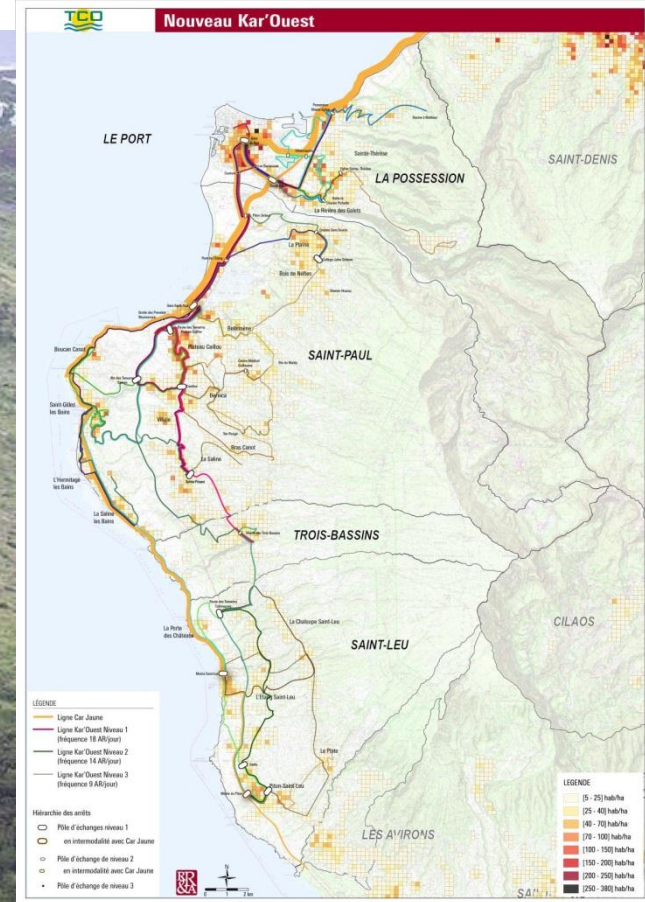


Les chiffres clés





L'armature des réseaux de déplacement



LES QUESTIONS

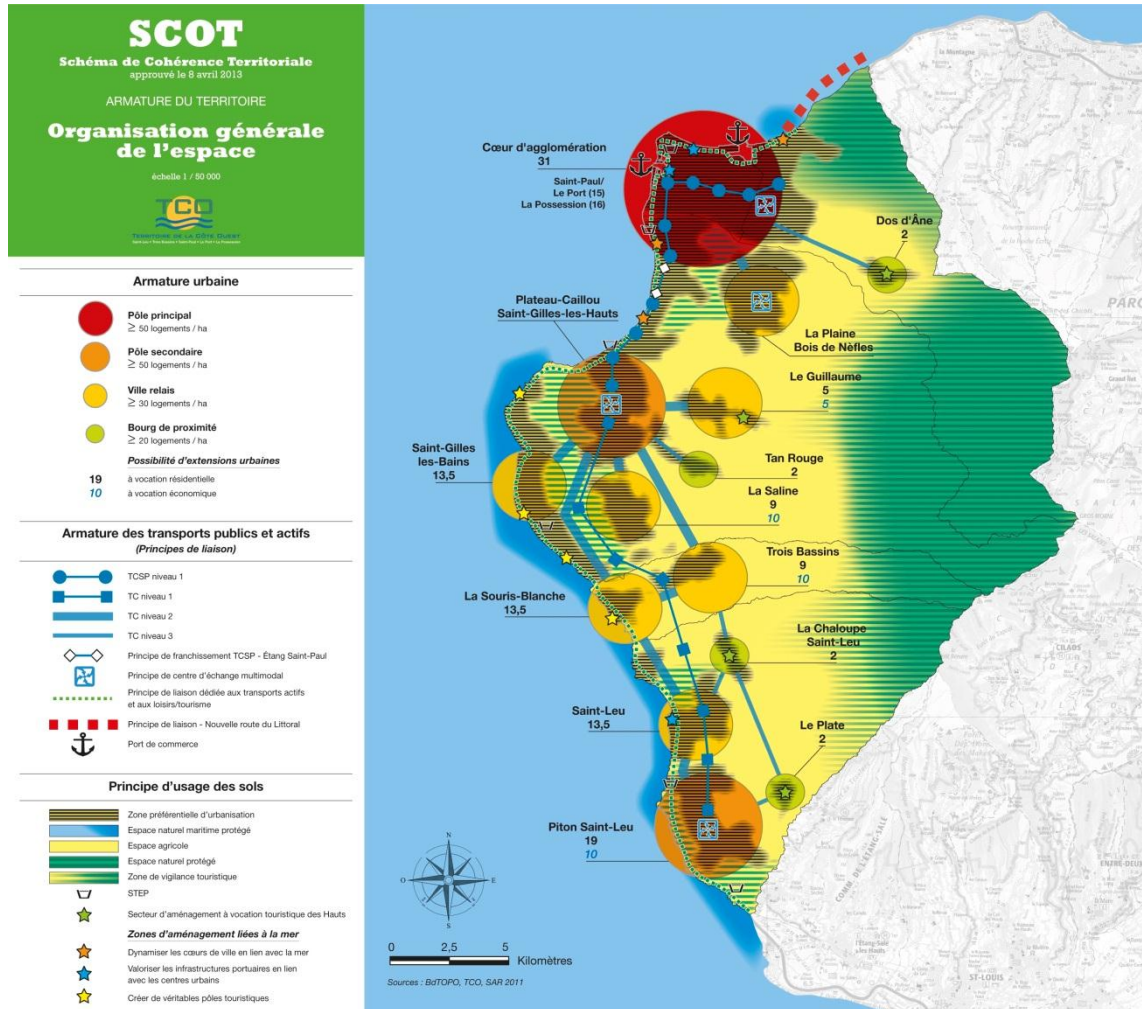
« Mise en tension de l'armature urbaine par une armature des réseaux de transports cohérente avec densification urbaine aux points d'échange identifiés et localisés »





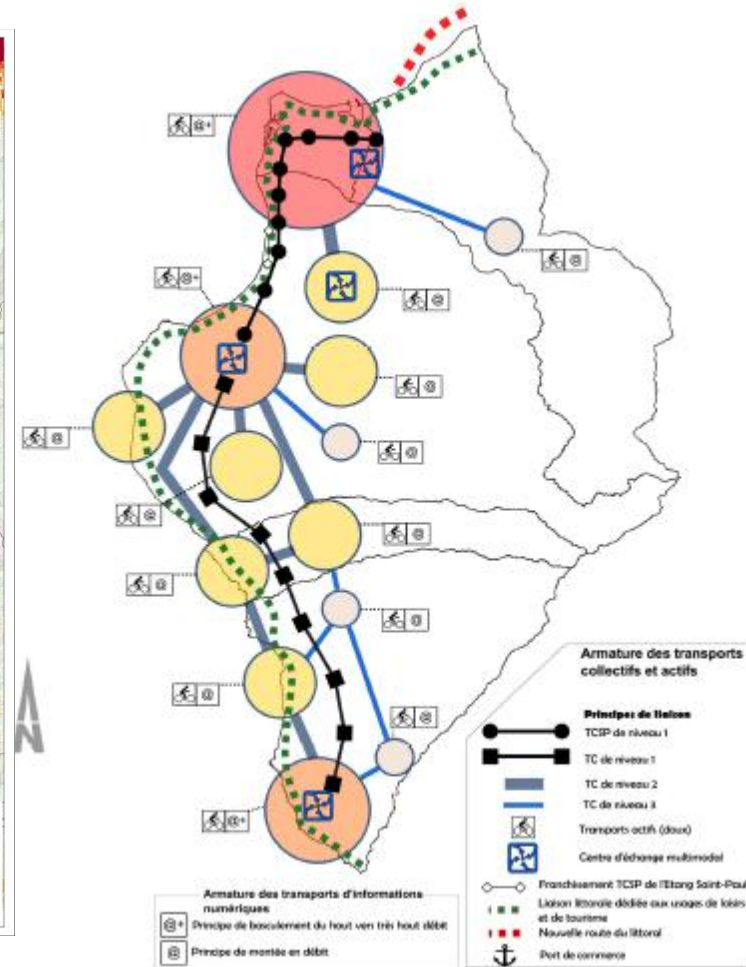
2 – L'organisation générale du territoire

L'armature urbaine



2 – L'organisation générale du territoire

L'armature des réseaux de déplacement



- Des demandes de mobilité mécanisée en forte croissance, conséquence de « la révolution routière » (route des Tamarins)
- Le transport collectif (part modale 5 et 7%) : Un recours pour les seuls exclus de la voiture
- Les modes alternatifs dans une dynamique de nécessaires améliorations
- Mais un défi au vu de la relative faiblesse des densités et de la contraction des finances publiques.



Q1 /Au regard du déficit de la nécessaire cohérence entre armature urbaine et armature des transports, le SCOT doit-il établir des conditions préalables à l'urbanisation, tenant compte :

- De la hiérarchie de l'armature urbaine
- De la proximité des futurs centre d'échange (ZATT...)
- Du contenu optatif du DOO selon l'article L 122-1-8 du CU

Q2/ S'agissant de l'amélioration des réseaux et services de transport, trois points durs :

- Pont de la Rivière des Galets (avec TCSP)
- Echangeur de Cambaie (fluidité)
- Viaduc de Bernica (place des modes alternatifs et TCSP)

