



LA VILLE DURABLE RÉUNIONNAISE

construisons l'île de demain

LES ACTES DU SÉMINAIRE

des 27 et 28 mai 2013

POUR UN REGARD PARTAGÉ SUR LA VILLE RÉUNIONNAISE DURABLE

Le territoire de la Réunion est marqué par un fort pourcentage de la population vivant dans des espaces à dominante urbaine : en 2006, 89 % de la population y résidait. Forte croissance démographique, vieillissement de la population, changement des modes de vies... Tous ces facteurs nous conduisent à l'horizon 2020 à 80 000 ménages supplémentaires représentant un besoin de plus de 6000 logements chaque année. Les espaces s'artificialisent par ailleurs à rythme rapide à l'échelle française, avec un niveau qui atteignait 11,4 % du territoire en 2006. La ville et le développement urbain s'imposent donc au cœur des préoccupations d'aménagement de notre île.

Comment permettre un mode de développement durable de la ville qui permette à la fois d'améliorer notre qualité de vie, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de préserver nos ressources, nos paysages et notre territoire tout en préparant les conditions d'une offre de logement pour satisfaire les besoins actuels et futurs ? Comment permettre l'accessibilité aux biens et services pour tous ? Comment dynamiser le développement économique toujours dans une logique de développement durable de notre, de nos territoires ? Comment définir les équilibres nécessaires entre les territoires urbains et les espaces naturels et agricoles tout en garantissant l'image préservée de notre île ? Une île qui doit aussi avoir pour ambition la mise en valeur de son littoral sur lequel il faut penser l'inscription harmonieuse des pôles urbains. Enfin un territoire





qui doit se comprendre dans son ensemble dans lequel la ville n'est pas une entité à part mais une entité connectée avec les espaces de vie présents notamment dans les Hauts. Tous ces questionnements doivent trouver leurs réponses sur un territoire au contexte géomorphologique très contraint et soumis aux aléas naturels.

J'ai demandé à la DEAL de porter le projet de Livre blanc sur la ville réunionnaise, qui doit nous permettre de construire un discours cohérent sur les conditions d'aménagement et de développement de la ville durable de demain.

Ce travail a démarré les 27 et 28 mai par un séminaire réunissant les services de l'État en charge de ces thématiques. La réflexion a permis de valider des problématiques, des pistes d'action. Ces actes se veulent une synthèse de cette première phase mais surtout une ouverture vers le deuxième temps de travail lancé par le séminaire du 14 novembre « La ville durable réunionnaise : construisons l'île de demain ».

Construire ensemble ! Le succès du Livre blanc sur la ville réunionnaise reposera sur une étroite coordination et un engagement de tous les acteurs et en premier lieu les collectivités territoriales. Aussi j'ai souhaité que ce Livre blanc soit l'aboutissement d'une réflexion partagée et enrichie des compétences de tous les acteurs.

Je souhaite que ces actes nourrissent notre travail collectif et notre partenariat.

Jean-Luc Marx

Préfet de La Réunion

SOMMAIRE

INTRODUCTION : Pourquoi un Livre blanc ?	04
METHODOLOGIE : Un dispositif d'élaboration participatif	08
APPORTS DU CETE : L'analyse préalable	10
• Premiers éléments de problématiques issus de l'analyse documentaire	
• Fragments de discours des services de l'État	
LES 4 ATELIERS DU SEMINAIRE	18
• Atelier 1 : "Vive la ville"	
• Atelier 2 : "Sites et cités"	
• Atelier 3 : "Vivre ensemble et vivre mieux"	
• Atelier 4 : "De rue en rue, de ville en ville"	
CONCLUSION	70

POURQUOI UN LIVRE BLANC ?

UNE PIERRE ANGULAIRE DU PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE DE L'ÉTAT À LA RÉUNION

Le Plan d'Action Stratégique de l'État (PASE) à la Réunion identifie, pour la durée 2011-2013, quatre défis majeurs que le territoire sera amené à relever, et face auxquels l'État devra sur cette période organiser et optimiser son action :

- Le défi démographique et environnemental, qui impose de trouver une réponse à des besoins humains en termes de logements, de services, d'économie, sans compromettre la richesse naturelle qui constitue la première ressource de l'île, autant économique que culturelle et sociale.

- Le défi de l'économie et de l'emploi, avec un enjeu de pérennisation et de diversification des dynamiques endogènes aujourd'hui constatées, et l'exigence d'équité dans la répartition au sein de la population des bénéfiques et des contributions à ces dynamiques.

- Le défi de l'ouverture régionale et maritime, pour faire d'une situation insulaire parfois vécue comme un handicap, synonyme d'isolement, de fragilité et de dépendance, un atout futur en termes de rayonnement et de relations nouvelles avec l'espace géographique de l'Océan Indien.

- Le défi de l'identité et de la cohésion, notamment sur le logement dans une société riche de son histoire et de sa diversité, mais en pleine évolution et confrontée à des tensions croissantes.

Ces quatre défis interpellent, à différents titres, la question de la ville, de son évolution et de son développement, et c'est logiquement que le PASE identifie spécifiquement ce sujet pour bâtir une des actions majeures envisagées : « Promouvoir un aménagement équilibré à la Réunion (action 1.4) »

Parmi les différents volets opérationnels définis pour la concrétisation de cette action, il est proposé la “rédaction d’un “Livre blanc sur la ville réunionnaise de demain et l’aménagement urbain” pour contribuer à la réflexion sur l’utilisation optimale de l’espace urbain et renforcer l’attractivité des pôles urbains principaux et secondaires à travers des formes urbaines et architecturales nouvelles qui préservent la qualité de vie, les espaces agricoles et naturels”, sous pilotage de la Direction de l’Ecologie, de l’Aménagement et du Logement (DEAL), en associant l’ensemble des services de l’État et des partenaires extérieurs.

Cette action se déploie dans le PASE en complémentarité avec d’autres dispositions (accompagnement des collectivités pour la déclinaison du Grenelle et du SAR dans les documents et règlements d’échelle plus fine, développement avec le Conseil Régional d’outils stratégiques et opérationnels, mise en place d’une commission de suivi de la consommation des espaces agricoles,...). Elle s’inscrit en continuité avec les réflexions et les actions engagées dès 2008 à une autre échelle dans le cadre de la démarche “quartiers durables réunionnais”.

UNE DÉMARCHE ATYPIQUE POUR UN OBJECTIF AMBITIEUX

La démarche engagée par l’État, au travers du Livre blanc, se déploie dans un contexte réunionnais spécifique, qui a déterminé dès son origine la formulation des objectifs et des choix méthodologiques retenus pour les atteindre.

Ainsi, en raison d’une histoire urbaine relativement récente, le territoire a su se doter d’une réflexion et d’outils d’action en matière d’aménagement durable extrêmement riches et vis-à-vis desquels le Livre blanc doit nécessairement être pensé en termes de complémentarité.

Ici, plus qu’ailleurs, les multiples composantes et thématiques de l’aménagement (logement, équipements, agriculture, espaces naturels, énergie, risques,...), les politiques publiques qui les abordent et les acteurs qui portent ces politiques, se croisent, se côtoient, et parfois se télescopent.





Enfin, la gouvernance territoriale (entre l'Etat et les collectivités, mais également les opérateurs privés et la société civile) y est dynamique mais complexe, et impose de considérer les constats, les enjeux et les réponses sous l'angle de la concertation, de la synergie et de la coresponsabilité.

Dans ce contexte, le Livre blanc a été conçu sous l'angle de la complémentarité avec les réflexions et outils existants, de la concertation la plus large et la plus opérationnelle possible avec les acteurs intervenant directement ou non sur l'aménagement du territoire, et enfin de la recherche permanente de transversalité.

En découle d'une part la reformulation des ambitions du Livre blanc :

- initier une vision partagée, construite et cohérente sur les conditions d'aménagement et de développement de la ville de demain à la Réunion ;
- identifier les enjeux qualitatifs du développement urbain face à un territoire à préserver et soumis à une forte croissance démographique et économique ;
- apporter des éléments de réponses à ces enjeux ;

- élaborer un dire de l'Etat pertinent sur la ville durable et utile.

Et, d'autre part, le choix de trois temps distincts pour son élaboration, avec des modes de restitution correspondants :

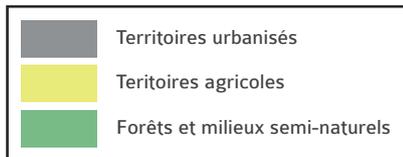
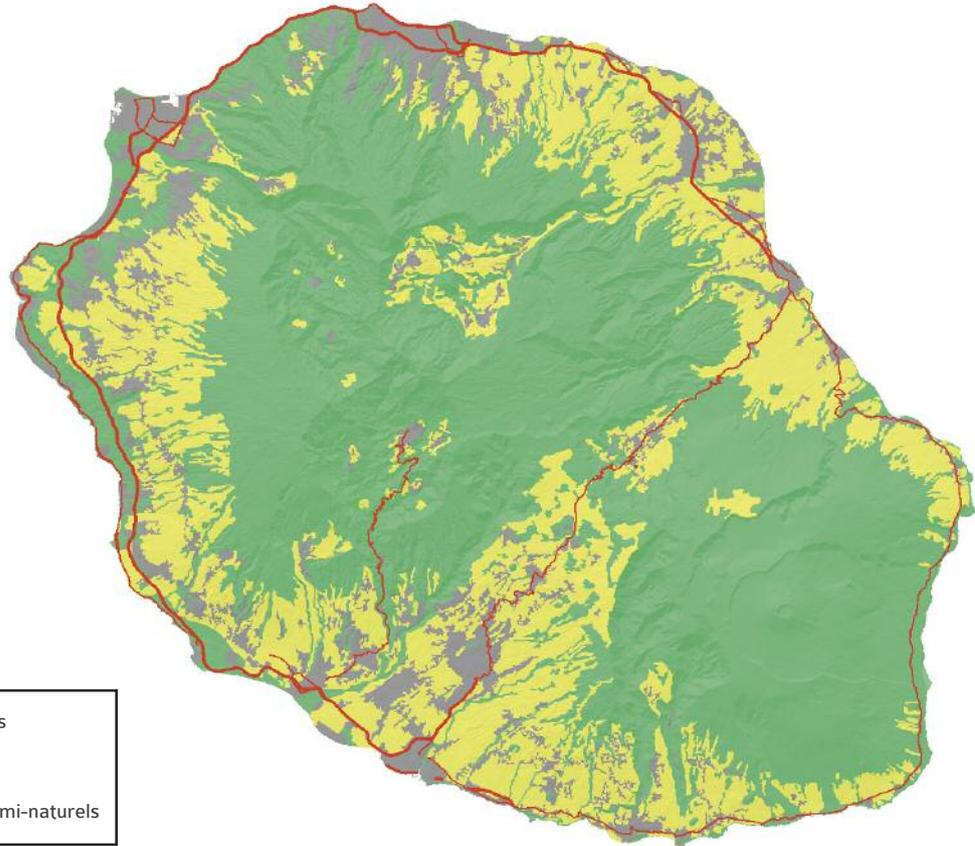
1- une première phase (2012 - 2013) , interne aux services de l'État, consacrée à la construction et la validation collective des constats, enjeux et pistes d'actions à engager pour l'aménagement durable du territoire

2- une seconde phase (2013 - 2014), associant largement les acteurs et partenaires du territoire, au premier plan desquels les collectivités locales, pour approfondir ces pistes d'action constitutives d'une vision partagée de comment réussir la ville durable.

3- une phase de synthèse et de conclusion pour l'Etat le conduisant à formuler le discours qu'il souhaite porter dans le cadre d'un Livre blanc pour "la ville réunionnaise de demain".

Le présent document propose une restitution synthétique de la première phase d'élaboration du Livre blanc.

LES GRANDS TYPES D'ESPACES DE L'ILE DE LA RÉUNION



METHODOLOGIE DE LA PREMIERE PHASE

Un dispositif d'élaboration ayant intégré tous les services de l'Etat impliqués dans la ville réunionnaise

Dans cet objectif, une méthodologie spécifique a été élaborée, mise en œuvre et pilotée par la DEAL Réunion qui s'est appuyée sur le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), bureau d'étude rattaché au Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement et au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Environnement.

Cette méthodologie s'est déclinée sur **trois temps**.

- Tout d'abord, **un travail documentaire préalable** a été réalisé de septembre à novembre 2012, dans l'objectif de balayer l'ensemble des ressources existantes sur le territoire (études, données statistiques et cartographiques, documents applicables, communications institutionnelles). Cette première étape a permis de baliser l'état initial de la réflexion

locale et des outils mobilisables, et ainsi déterminer les modes de complémentarité à rechercher pour le Livre blanc. Ce travail a également permis d'esquisser les premières lignes de problématisation pour les porteurs de la démarche.

- Ensuite, **la réalisation puis l'exploitation d'une campagne d'entretiens**, de décembre 2012 à avril 2013, auprès des services de l'État et de certains établissements publics en charge de la mise en œuvre des politiques publiques de l'État, a permis de rassembler la connaissance exhaustive des outils et des discours aujourd'hui portés par ces acteurs, mais également leur vision propre des enjeux du territoire, et les conditions dans lesquelles ces outils sont effectivement mis en œuvre.

- Enfin, l'organisation d'un **séminaire de travail de deux jours**, en mai 2013, à l'École d'Architecture du Port, rassemblant l'ensemble des acteurs mobilisés par la démarche a permis de mettre en débat, d'approfondir techniquement puis de valider collectivement des constats, enjeux et pistes d'actions transversales qui constituent le corps du présent document de restitution.

LES GRANDES LIGNES DU SÉMINAIRE DE MAI 2013

• **La première demi-journée du séminaire en séance plénière**, introduite par Monsieur Jean-Luc Marx, Préfet de la Réunion, a été consacrée à des présentations introductives des thèmes et enjeux à aborder lors du séminaire. Sont ensuite intervenus les étudiants de l'École d'Architecture, Bruno Bessis pour le Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Gilles Lajoie, Délégué Régional à la Recherche et la Technologie, et le CETE pour la restitution de la campagne d'entretiens.

• **Deux demi-journées d'atelier** ont ensuite permis de mettre en débat technique puis de confronter à des illustrations concrètes des problématiques clés, souvent transversales, identifiées lors des phases précédentes de la démarche.

• Enfin, **un temps de restitution en plénière** a permis de présenter, débattre, amender, mettre en perspective et enfin valider collectivement les conclusions issues des travaux en atelier puis d'esquisser les lignes de forces pour la suite de la démarche.

L'ANALYSE PRÉALABLE DU CETE

Dans l'objectif d'appropriation optimale des réflexions issues de la démarche, les principaux éléments de synthèse élaborés par le CETE en amont du séminaire sont rapportés ici : une note problématique issue du travail documentaire et une analyse du discours des acteurs présentée sous forme de « nuage de mots ».

PREMIERS ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUES ISSUS DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE

Cette synthèse reflète une lecture de la ville réunionnaise utilisant le prisme des trois axes principaux du développement durable.

DIMENSION SPATIALE

La Ville réunionnaise s'est constituée historiquement en tant qu'espace servant d'une mono-fonctionnalité agricole du territoire et sur la base d'un espace physiquement fini et extrêmement contraint (géomorphologie, fonctions naturelles protégées).

Malgré certaines qualités, concentrées sur des espaces très spécifiques (comme par exemple la ville jardin), la ville s'est vue très rapidement, et jusqu'à récemment, dépourvue d'un certain nombre de qualités traditionnellement associées à l'armature urbaine :

- un manque de compacité et de mixité fonctionnelle;
- des espaces publics rares; les pratiques étant tournées vers d'autres lieux (plage, montagne)
- une structuration fragmentée du territoire « vécu » à différentes échelles, avec une concentration sur le littoral des villes et bourgs ruraux éparpillés et des villes qui se sont initialement construites comme une agrégation de quartiers sans grandes relations entre eux;





- en conséquence, une culture urbaine peu développée, au profit de la culture rurale et/ou traditionnelle davantage valorisée.

Ces différences renvoient à un principe d'organisation socio-spatiale qui a longtemps prédominé : la logique de "Kartier-Kour-Kaz" organisant et intégrant l'ensemble des fonctions domestiques et sociales, avec comme corollaire peu d'interactions avec « l'extérieur ».

À cette spécificité fondatrice de la ville réunionnaise, justifiée par rapport aux fonctions qu'elle assurait dans la diversité de ses échelles et de ses déclinaisons, se confrontent depuis quelques décennies des mutations profondes, économiques et sociétales. La ville peine aujourd'hui à y répondre, en terme de performance et de qualité et n'est pas identifiée comme la première des solutions, de façon positive.

DIMENSION ÉCONOMIQUE

À l'origine le système productif réunionnais s'est principalement constitué autour d'un dispositif d'agriculture exportatrice : cultures ; infrastructures agricoles ; industrie de transformation ; fonctions administratives ; logistique (interne et exportation).

En conséquence s'est mis en place un système d'échange privilégié avec la métropole puis d'autres partenaires privilégiés comme l'Asie, modèle importateur qui perdure.

Au cours des dernières décennies, l'activité agricole a fortement reculé dans la structure économique réunionnaise, autant en termes de PIB, d'emploi, que d'occupation spatiale (avec la concurrence croissante des autres fonctions économiques directes - zones d'activités - ou associées - logement des actifs). En terme d'usage des sols, ce recul relatif se traduit également de manière beaucoup plus directe : des personnes sans emploi n'ayant pour se loger comme solution que de construire sur un foncier agricole dont ils sont propriétaires.



Ces différents facteurs (viabilité du modèle économique et préservation du seuil critique de surface exploitée) interpellent cette agriculture dans sa compétitivité, même si d'autres éléments tels que la valorisation des fonctions hydriques et environnementales ou encore la production énergétique, pèsent également favorablement dans la balance.

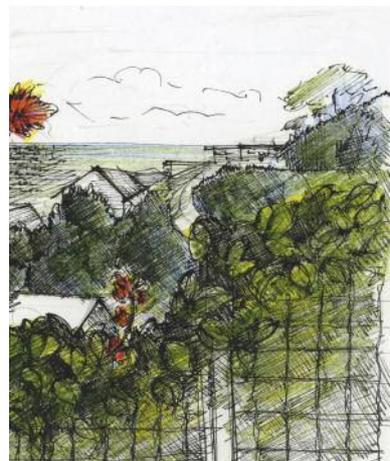
Il convient également de souligner qu'en parallèle de cette agriculture exportatrice s'est développée, en symbiose avec des pratiques individuelles, une production vivrière à débouché local qui pourrait apporter des réponses significatives aux problèmes posés par le modèle importateur (coût de l'énergie, coût de la vie), mais qui appelle sans doute à penser sa structuration davantage en lien avec la ville.

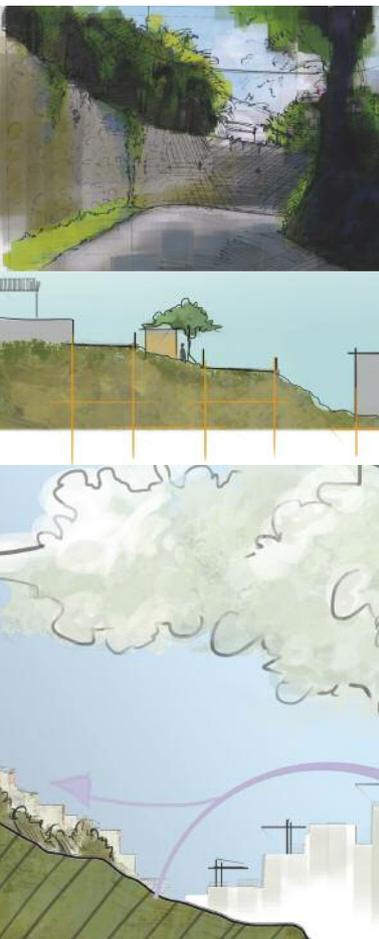
En parallèle de cette évolution de l'activité agricole, on assiste à une transformation en profondeur de l'économie réunionnaise avec, par exemple, la montée en puissance du tourisme et des loisirs qui se trouvent consolidés et valorisés par l'émergence récente des questions environnementales au sens large (Parc National, classement "Unesco"). Ce développement

conduira toutefois à s'interroger à plus ou moins long terme sur le rapport entretenu avec la ville et surtout entre l'accès et la préservation du patrimoine naturel.

Par ailleurs, l'appareil économique s'est significativement développé et modernisé, notamment le BTP, porté par l'investissement public sous différentes formes, le tertiaire, avec une montée en qualification et en revenus d'une partie de la population, et le commerce, soutenu par la progression des revenus des ménages et une évolution radicale des habitudes de consommation.

Si la première composante a eu pour effet de légitimer et de renforcer les efforts en matière de préservation et valorisation du cadre naturel au sens large, et de ré-affirmer le lien fort entre les réunionnais et cet environnement traditionnel, la seconde est à l'origine d'une mutation sociétale profonde à la Réunion, qui appelle une réponse interpellant très directement la ville réunionnaise dans sa qualité et sa performance.





DIMENSION SOCIÉTALE

La société réunionnaise s'est construite par vagues d'immigrations successives, en investissant progressivement l'espace. De cette histoire découlent des caractéristiques bien spécifiques, qui perdurent et constituent autant de ressources.

La construction collective d'une culture commune, d'inspiration agricole, traduit et intègre les influences des différentes communautés qui l'ont constituée comme la multi-confessionnalisme, la cuisine et la langue créole ou encore l'architecture. L'attachement à cette culture commune et à l'imaginaire rural qu'elle porte est encore aujourd'hui fortement affiché, y compris parmi les populations urbaines.

Par comparaison avec d'autres territoires ayant connu une histoire comparable, l'afflux historique de populations européennes pauvres comme employés agricoles a permis d'éviter dans une large mesure une ethnicisation des différences sociales, et de réduire les tensions inter-communautaires qui en découlent souvent. Il en résulte un référent collectif et les organisations spatiales, auxquelles il

se rattache (Kartier - Kour - Kaz), qui portent en eux des systèmes sociaux déterminants dans la relation aux autres et à l'espace.

Pour autant, les bouleversements économiques déjà évoqués, et en particulier l'émergence rapide et massive d'une économie « moderne » et de ce qui l'accompagne (hausse des qualifications, des revenus, des besoins) génèrent des évolutions puissantes, et potentiellement clivantes, au sein de cette population.

Ainsi, le décrochage dans l'accès à l'emploi, désormais qualifié, et le mécanisme de paupérisation, que le délitement des systèmes sociaux traditionnels (solidarités familiales, autoproduction) ne permet plus de compenser, tendent à se renforcer.

Ou encore, l'« occidentalisation » des comportements individuels, notamment en matière de logement, de consommation et plus globalement de la relation à la ville et aux autres qui produit ses effets de rupture.





En parallèle et en appui de ce constat, la démographie donne les clés quantitatives des enjeux. Les besoins en logement sont importants, fondés d'une part sur un accroissement de la population et d'autre part sur une évolution des structures de ménages (dessalement). L'évolution prévisible de la pyramide des âges pose de plus la question de l'offre et des besoins pour les populations jeunes et âgées de l'île.

En matière d'emploi, le décrochage relatif entre créations d'emploi et croissance de la population qualifiée, peut aujourd'hui conduire une partie de cette population à la mobilité en métropole.

Cette transition entre le mode de vie rural et urbain (aujourd'hui péri-urbain) interpelle la ville réunionnaise dans sa capacité à prendre le relais des structures spatiales et sociales traditionnelles, dans leur rôle intégrateur, et ainsi préserver, sous une forme sans doute différente, la richesse créole. Ce défi pourrait s'exprimer en ces termes :

Quelle ville pour quelle société réunionnaise?

Quelle société pour quelle ville réunionnaise?

“CRITIQUE” DE LA MANIÈRE DE PENSER, DIRE ET FAIRE LA VILLE AUJOURD’HUI

Au regard de ces défis majeurs, il peut être aujourd'hui formulé un certain nombre de remarques sur les réponses actuelles de la ville réunionnaise.

- La ville n'est pas en capacité d'offrir **une réponse attractive** (y compris économique) aux actifs qui y travaillent.

- Sa capacité intégratrice s'est longtemps **focalisée sur le logement** au détriment de l'emploi, mais également au détriment de toutes les autres fonctions de la ville : accès aux services, relation aux « autres », accompagnement social.

- Une réponse aux défis énergétiques bien identifiée à l'échelle de l'île qui se révèle plutôt innovante, et performante, hors la ville (production d'énergie renouvelable en lien avec l'architecture et l'équipement en chauffe-eau solaire dans l'habitat individuel) mais qui n'**intègre que très peu, dans le discours, les éléments de performance de la ville** (mutualisation des réseaux et équipements, limitation et sobriété des déplacements, qualité du tissu urbain et architectural).

- **Un déficit quantitatif et qualitatif en termes de réseaux collectifs** associés au développement urbain (voiries urbaines, assainissement, réseau électrique, eau potable) qui outre les contraintes propres au contexte réunionnais (pluviométrie, relief, production et distribution électrique) souffre d'un mode de développement non maîtrisé, au coup par coup, jusqu'à devenir aujourd'hui un des principaux facteurs dimensionnant, notamment économiquement, des programmes.

- Un découragement palpable de la part des acteurs publics à faire, techniquement et financièrement, la ville. Au-delà de contraintes bien réelles, par exemple dans le montage financier, ce discours traduit une certaine frilosité dans la promotion de la ville, qui serait forcément perçue comme une contrainte, **un mal nécessaire, et non une solution.**

Cette dernière idée se retrouve dans l'analyse développée par Gilles Lajoie sur les outils et la gouvernance de la fabrication de la ville à la Réunion, en abordant la notion très souvent mobilisée - notamment dans le SAR - de densité : alors que celle-ci pourrait, avec les précautions nécessaires, traduire une qualité et une performance intrinsèques de la ville (proximité, mixité, mutualisation, économie,...), elle n'est aujourd'hui mobilisée que pour justifier la limitation du développement de la ville du point de vue des autres fonctions spatiales comme l'agriculture et la nature. **La ville n'est toujours pas abordée comme une fin en soi, mais comme un phénomène à gérer.**

L'enjeu de la ville réunionnaise de demain pourrait donc être de ne plus seulement combattre ses effets mais de favoriser ses bénéfiques, en réponse aux deux défis énoncés plus haut. Il s'agit ainsi de construire une ville performante, qui accompagne l'essor économique réunionnais et une ville de qualité, qui puise dans les ressources traditionnelles et culturelles de la société réunionnaise pour les ré-inventer dans leurs fonctions fédératrices et intégratrices. Pour ce faire, deux évolutions structurantes seront à apporter dans l'approche même de la ville réunionnaise, dans son rapport au territoire.

D'une part, **ne plus appréhender le rapport entre ville et espaces naturels/agricoles sous le seul angle des impacts négatifs** de la première sur les seconds, mais rechercher, construire et valoriser leurs interactions positives, dans les deux sens.

D'autre part, considérer que par sa situation **la ville réunionnaise peut et doit être un terrain d'innovation**, au même titre que d'autres sujets à la Réunion (énergie, économie verte,...), et que ce caractère innovant pourra participer au rayonnement du territoire à l'échelle de la zone "Océan Indien".

"Aménagement croissant en zone à risque"

FRAGMENTS DE DISCOURS DES SERVICES DE L'ÉTAT

Tirés des entretiens avec les personnes rencontrées de la sphère d'action État et mis en évidence sous forme d'un "nuage de mots", sont présentés ci-dessous les éléments de discours faisant consensus et, a contrario, les points de divergence.

"Importance de la puissance publique dans le modèle économique actuel, relation de dépendance à la métropole"

"Service et tourisme comme secteurs économiques d'avenir"

"Importance de la puissance publique dans le développement du territoire"

"Comparaison avec la métropole et les autres territoires d'outre-mer"

"Urgence démographique (croissance et évolution des ménages), qui implique une urgence de la réponse, principalement en logement"

"La Réunion, territoire"

"Définition de la "ville" "

"Urgence de produire massivement du logement adapté à une population pauvre"

"Prédominance de la voiture dans les déplacements"

"Attachement à l'habitat individuel traditionnel, acceptabilité ou intérêt des modèles alternatifs, notions de densité et de formes urbaines"

"Problématiques sociales lourdes notamment chômage des jeunes"

"Pertinence des outils de planification, de leur articulation et de leur déclinaison opérationnelle"

"Rareté du foncier"

“Manque d’animation et de services des centre-villes”

“Difficulté pour les outils de politique publique à apporter des réponses à la hauteur des enjeux”

“Caractère positif du modèle traditionnel (ressource ou frein, exemple : langue créole)”

“Concurrence entre les espaces agricoles et les espaces urbains”

“Pérennité et pertinence du système de production de canne”

“Rôle majeur et atypique de l’Etat dans la gouvernance territoriale”

“Attachement au mode de vie traditionnel VS capacité d’évolution”

d’aléas naturels très forts”

“Poids relatif et perspectives de développement du tourisme vert”

“Déitement du modèle traditionnel, et qualités de ce modèle (solidarité)”

“Problématique de l’habitat spontané : considérée comme centrale ou quantitativement marginale”

“Notion d’espaces collectifs, publics ou privés”

● Consensus ● Divergences

LES 4 ATELIERS DU SÉMINAIRE

Productions et enseignements du séminaire des services de l'État
des 27 et 28 mai 2013

Les contenus des quatre ateliers ayant structuré le travail collectif sont exposés ci-après.

Encadrés intitulés « Réflexions pour mémoire » : Ils visent à conserver la richesse de certaines réflexions, structurées par le CETE à l'issue de la campagne d'entretiens et de l'analyse bibliographique, et ayant contribué à structurer le contenu des ateliers. Certains sont placés dans les ateliers qu'ils ont enrichis, d'autres portent des idées transversales et sont présentés ici. Dans tous les cas, ils ne constituent pas des productions partagées, issues du travail collectif en atelier.

Atelier du séminaire : vive la ville

RÉFLEXIONS POUR MÉMOIRE : UNE DÉFINITION DE LA VILLE À MANIER AVEC PRÉCAUTION

La question de la **définition de la ville** est une étape nécessaire dans le débat pour garantir une approche en adéquation aux réels enjeux du territoire et permet de se prémunir de discours issus d'approches métropolitaines. L'histoire et la structuration urbaine sont différentes et même si des enjeux peuvent être similaires (densité, centralité, mobilité...) les dynamismes en jeu sont différents. La fonction centrale n'est plus assurée par la ville elle-même mais par le **territoire urbanisé**. La question du **réseau de villes** (à l'échelle de l'île ou au moins des microrégions), bien que requérant d'autres outils, d'autres acteurs, semble ainsi devoir être intégrée à la réflexion sur la ville réunionnaise compte tenu d'un fonctionnement « post-urbain » (étalement urbain, logement individuel, prédominance de l'automobile, pratique frénétique de la consommation en périphérie...) déjà existant.

De même l'échelle du quartier fréquemment mobilisée dans la réflexion et l'action en matière d'aménage-

ment durable en métropole est à prendre avec précaution dans le contexte réunionnais, en cela qu'il renvoie à un objet « **kartier** » extrêmement défini dans le modèle socio-spatial traditionnel, dont les caractéristiques (espace privatisé, lieu de l'entre-soi, manque de relations aux espaces environnants) sont parfois l'opposée des qualités fréquemment associées à l'objet « quartier » (voire la notion d'écoquartier) dans le vocabulaire actuel de l'aménagement durable.

Les questions et les enjeux de mobilité émergeront dans l'ensemble des thématiques examinées dans ce sens que le contexte urbain touche l'ensemble du territoire.

Le contexte économique de la Réunion et la question de l'emploi font partie des déterminants sur le territoire de l'île mais restent pour l'instant partiellement et difficilement appréhendés. **L'enjeu économique pourrait représenter un fil rouge dans la réflexion : faire que la ville accompagne le déploiement de nouvelles activités, que l'accès aux lieux d'emploi soit garanti...**

RÉFLEXIONS POUR MÉMOIRE : ACTION PUBLIQUE ET PARTENARIALE SUR LE TERRITOIRE

L'intensité et la multiplicité des défis qui se posent au territoire réunionnais (empilement et souvent confrontation d'enjeux économiques, sociaux, sociétaux, environnementaux) induisent une tonalité très particulière dans le discours qui est produit sur ce territoire, autant dans les différents documents de références que dans les témoignages des acteurs rencontrés.

Si ce discours ne minimise ni les atouts du territoire, ni la qualité des réalisations collectives, il ressort fréquemment une forme de pessimisme, le sentiment perçu étant de toujours courir après l'urgence.

Ce sentiment se décline dans l'appréciation qualitative et quantitative de la gouvernance (blocages récurrents, ...), des outils (difficultés techniques, manque de moyens, ...) et de la réflexion stratégique, notamment

au travers des documents d'urbanisme réglementaire.

Cette connotation est d'autant plus prégnante concernant la ville et ses composantes, dans l'analyse à la fois de l'existant (faible qualité, voire absence de « ville ») et de la production urbaine (résidentielle et commerciale notamment), les qualités fréquemment valorisées étant systématiquement extérieures à celle-ci (paysage, environnement, culture, valeurs traditionnelles).

Or, pour un observateur extérieur, la Réunion apparaît comme :

- un territoire qui a connu des mutations d'une profondeur et d'une rapidité peu communes, et qui pourtant ne présente pas de stigmates différents de ceux constatés en métropole, dans des régions où ces évolutions se sont parfois étalées sur beaucoup plus de temps, dans des systèmes de contraintes moins déterminants ;

- un territoire où la puissance publique reste dans une très large mesure à l'initiative du développement.

En apportant des éléments de comparaison avec d'autres territoires, il paraît important, compte tenu de l'importance de l'action et de la parole publique sur le territoire, de faire valoir de manière plus positive les nombreuses facettes exemplaires du territoire.

L'État, de part sa position centrale dans le système institutionnel, peut contribuer pleinement à cette remise en lumière du « génie réunionnais* », en mettant la ville au cœur de ce discours positif.

*terme issu d'un entretien

RÉFLEXIONS POUR MÉMOIRE : UN RÔLE MAJEUR DES FINANCEMENTS PUBLICS QUI DÉTERMINENT LE DÉVELOPPEMENT

Si le rôle moteur de l'action publique, et de sa traduction financière, dans la dynamique de développement du territoire a déjà été soulignée, il peut être intéressant de mettre en regard les priorités auxquelles se rattachent ces financements et les éléments de constats exprimés par ailleurs.

En premier lieu, un panel assez large d'acteurs interrogés a témoigné de l'importance des moyens consacrés au développement de l'offre en logement, en réponse à l'urgence démographique. Ces moyens se traduisent non seulement en termes de subvention pour la construction (avec des modalités spécifiques au territoire) et l'aménagement (FRAFU), mais également en défiscalisation (celle-ci ayant connu différents avatars, le dernier en date se combinant avec le financement du logement social). Au-delà du bilan qui est exprimé sur ce champ d'actions (atteinte des objectifs quantitatifs, qualité de la production,

mais aussi critiques sur la programmation - notamment en défiscalisation), Cette prédominance des moyens consacrés à la seule fonction logement est probablement à mettre en regard avec la place que cette question occupe dans le débat plus global de la ville et de sa production, au détriment peut-être d'autres fonctions qui aujourd'hui semblent faire défaut (notamment commerces et espaces publics), et pour lesquelles les moyens d'actions semblent plus difficiles à trouver.

De même, il est difficile de ne pas corrélérer un constat de prédominance de l'usage de voitures individuelles et les dynamiques de développement territorial (exemple du report résidentiel du nord vers l'est) avec la composition des moyens mobilisés pour développer des modes alternatifs. Les transports en commun semblent ainsi pâtir d'une mobilisation moindre de moyens financiers, et souffrent davantage de problèmes de gouvernance qui se traduisent par un déficit de performance et de compétitivités. Si d'autres facteurs très objectifs liés à la configuration actuelle du territoire constituent des freins identifiés à cette





transition modale, on ne peut en revanche que s'interroger sur l'impact - en terme « physique » mais également de mobilisation collective et de « message » de la puissance publique, de l'abandon récent du projet de transport collectif tram-train.

Au-delà de l'appui aux populations fragiles, l'enjeu semble être de libérer les potentiels, le système éducatif ayant produit des jeunes employables, il faut désormais produire des entrepreneurs.

Le propos n'est pas ici de remettre en cause la pertinence et la nécessité de ces axes propriétaires en matière de financement public, mais de pointer leurs impacts dans les débats et les actions autour de la ville aujourd'hui. De ce constat émerge deux enjeux :

- la nécessité de conduire en continu une évaluation des impacts de ces politiques prioritaires, au-delà de leur seule finalité (par exemple, au delà du nombre de logements créés, quel est l'impact sur les déplacements, ...) ;
- la mobilisation de leviers vers les secteurs ne bénéficiant pas des mêmes moyens financiers, en les ré-intégrant à leur juste place dans les réflexions et actions de développement de la ville, et idéalement en les reliant aux locomotives de l'action publique.

RÉFLEXIONS POUR MÉMOIRE : DES OUTILS DE PLANIFICATION RICHES, DONT L'ARTICULATION ET LA DÉCLINAISON SONT À POURSUIVRE

Le territoire réunionnais bénéficie aujourd'hui d'une structure relativement complète de documents de planification et d'organisations territoriales, partant du Schéma d'Aménagement Régional puis se déclinant de manière territoriale et/ou thématique. Ce socle prospectif et réglementaire présente des qualités certaines : approfondissement et transversalité de la réflexion amont, qualité de la gouvernance et des partenariats, pertinence et cohérence des découpages réglementaires (zonage des EPCI et des SCOT par exemple), dynamiques en cours (révision des PLU, dispositifs thématiques déchets, transports, énergie,...).

Pour autant, les différents éléments de constat établis aujourd'hui sur la réalité de l'aménagement à la Réunion viennent nuancer l'efficience réelle de ces outils faces aux défis du territoire. Si une partie de cette nuance renvoie à une perception forcément

subjective des acteurs publics, il ne peut être fait l'économie d'une analyse critique de ces outils dans leur déclinaison spécifique sur le territoire Réunionnais.

En premier lieu, il apparaît que l'articulation entre les différents niveaux et types de document applicables s'avère difficile :

D'une part, du fait du principe de compatibilité qui limite dans les faits le « rendement » de la chaîne de documents (SAR, SCOT, PLU), en générant au niveau opérationnel une dilution des moyens d'actions. La démarche engagée dans le cadre du Livre blanc vise précisément à trouver des déclinaisons concrètes et opérationnelles de principes qui ne peuvent être décrits, dans les documents de « haut niveau », que par des indicateurs qui s'avèrent insuffisants voir contre-productifs à une échelle plus fine (par exemple sur l'indicateur de densité). D'autre part, cette multiplicité de documents et dispositifs engendre une perte inévitable de transversalité dans la mise en œuvre des différentes politiques sectorielles, alors même que cette transversalité d'approche avait pu être centrale dans les réflexions initiales. Le manque de référence à ces

documents transversaux peut expliquer en partie les conflits entre domaines d'actions.

Par ailleurs, il ressort des témoignages une autre limite des outils aujourd'hui mobilisés, à savoir celle du passage de la planification/réglementation à l'opérationnel, qu'illustre par exemple le recours plutôt fréquent aux Orientations d'Aménagement et de Programmation dans la nouvelle génération de PLU, mais avec de grandes difficultés pour intégrer de réelles orientations programmatiques. Il en découle un manque de leviers sur la production réelle de la ville, avec un arsenal réglementaire qui limite les conditions d'urbanisation, plutôt que de l'impulser et l'accompagner. Il existe sans doute un double chantier à engager en ce sens :

- mieux anticiper et intégrer dans les documents réglementaires les conditions de mise en œuvre opérationnelle des orientations affichées
- ré-investir le champs de l'urbanisme opérationnel, par la maîtrise publique mais également la négociation avec les opérateurs privés

ATELIER “VIVE LA VILLE”

Comment rendre la ville réunionnaise performante et désirable ?

Grand témoin : Joël Personné, Directeur Général de la SEMADER

Animateur : Daniel Courtin, Directeur adjoint de la DEAL

Rapporteur : Christophe Enderlé, CETE Méditerranée

Littoral de Saint Denis : un patrimoine
à restaurer en bord de mer

PRÉSENTATION DE CAS CONCRETS EN EXEMPLES À DISCUTER

Dans son manifeste pour la ville intitulé "Vive la ville" (éditions Arléa-Corlet, 1994), Thierry Paquot, philosophe et professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, exprime son attachement à la ville pour l'ensemble des aménités urbaines qu'elle offre, l'interaction sociale qu'elle engendre et ce, malgré les nuisances et les inconvénients, que produisent la densité et l'accumulation de toujours davantage de personnes sur un territoire limité.

La ville réunionnaise ne correspond pas à une définition générique issue de l'héritage urbain métropolitain, qui consacre une forme urbaine radioconcentrique progressivement en diffusion, à partir d'un noyau historique rassemblant les principales fonctions urbaines.

La ville, ou l'urbain réunionnais, repose sur une armature moins structurée, plus spontanée (à l'exception des villes "coloniales") basée sur une logique prédominante de quartiers, issue d'un mode de développement au coup par coup, essentiellement par succession d'opérations d'habitat.

Ces caractéristiques structurelles impliquent, de fait, une pratique de l'urbain différente, qui ne correspond pas aux attendus d'une ville durable : mobilité essentiellement par voitures particulières, rareté des espaces publics, consommation de l'espace, coût et impact des réseaux, carence dans l'animation, notamment commerciale, des centres villes.

Sans vouloir chercher une homogénéité et encore moins nier une spécificité de la ville réunionnaise, l'atelier a pour objet d'explorer de quelle manière il est possible de faire évoluer la ville en devenir, **vers une forme et un fonctionnement offrant davantage de confort, de services, de plaisirs ... dans une économie d'impacts et de moyens.**

LES IDÉES DÉVELOPPÉES

Séquence 1

Devant l'enjeu de répondre aux besoins toujours croissants d'un habitat accessible à la majorité, la logique de réponse quantitative par opérations successives a conduit à une monofonctionnalité des espaces. Au travers des outils d'aménagement et d'une connaissance des besoins, comment peut-on orienter les futurs projets vers davantage de mixité fonctionnelle ?

introduite par Christophe Huss, DEAL-Service Habitat Logement Social

Séquence 2

La recherche de nouvelles fonctions urbaines s'accompagne d'une évolution des formes urbaines et architecturales en accord avec ces objectifs. La qualification de l'espace public, de son usage et de ses qualités spatiales ainsi que la valorisation du patrimoine et des spécificités locales concourt à l'évolution de la ville réunionnaise actuelle.

introduite par Raphaël Gastebois, DACOI-Architecte des Bâtiments de France



Un commerce traditionnel



Salazie : le patrimoine architectural réunionnais laisse trace des éléments nécessaires à une belle qualité de vie



Séquence 3

Les besoins et les envies de consommation de biens et de services évoluent à la Réunion peut-être plus vite qu'ailleurs sous forme de "rattrapage" d'un retard ressenti par rapport à la métropole. Une réponse appropriée devra conjuguer le renouvellement quantitatif de l'offre mais également garantir un accès aisé pour tous, une diversité et une mixité dans l'offre, pour générer de l'animation et des pratiques urbaines.

introduite par Marc Nouschi, DACOI-Directeur

Séquence 4

Le bon fonctionnement du système urbain repose sur des équipements : réseaux, desserte en énergie, communications dont le niveau de service doit être garanti pour, dans l'idéal, devenir totalement transparents. Pour ce faire, une anticipation des besoins et une bonne prise en compte de l'impact sur le territoire sont indispensables.

introduite par Christian Pretot,
DEAL-Service Aménagement Durable Énergie Climat

Un exemple d'une ville marquée par un fort besoin en logements : la ville du Port

RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : FIL ROUGE DE L'APPROCHE ÉCONOMIQUE

Il serait utile d'appréhender la question de l'économie de l'aménagement, qui recouvre non seulement les contraintes et poids financiers de la production des composantes de l'espace urbanisé, mais également les choix en matière d'investissements publics et les logiques des opérateurs privés. Cette approche de la ville désirable constitue probablement un outil puissant pour la conduite des réflexions autour du thème « Vive la Ville ! »



PRÉSENTATION DE CAS CONCRETS EN EXEMPLES À DISCUTER

- Opérations de renouvellement urbain, en centre ville et en périphérie de la commune de Saint-Pierre : exemples du projet de renouvellement du centre ville, des programmes de renouvellement urbain de la Ravine Blanche et de Pierrefonds Village,

Présenté par Radji Araye et Sylvie Delabeye,
DEAL-Antenne Sud et Service Habitat Logement Social

- Étude sur le phénomène de l'habitat diffus, exemple du Piton Hyacinthe au Tampon. Mise en évidence de la consommation d'espace et de la dispersion de l'habitat individuel.

Présenté par Marie-Aurore Androver-Malnoury, DEAL-Service Stratégie
Connaissance, Évaluation et Développement-durable

- Les jardins collectifs au service de la ville durable. Présentation des jardins familiaux, d'insertion, partagés, pédagogiques et d'expériences d'agriculture urbaine.

Présenté par Sébastien Mariotti,
DEAL-Unité Grenelle et démarches Développement Durable



ZAC de Pierrefonds Village à Saint-Pierre : une illustration de la recherche de multi-fonctionnalités au sein d'une ZAC



Croquis du littoral de Saint-Denis : historiquement les villes de la Réunion ne sont pas tournées vers leur littoral

- L'aménagement de l'espace littoral, rapport entre mer et urbanisme : projet des jardins de la plage.
- Présentation des logiques d'implantation d'un établissement scolaire

Présenté par Sylvie Thirard, Rectorat

- Présentation des principales actions prévues dans le cadre de l'Atlas des Paysages de la Réunion pouvant intéresser une réflexion sur la ville réunionnaise.

Présentés par Karine Lombard,
DEAL-Service Aménagement Durable Énergie Climat

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Constats

Jusqu'à présent, la dynamique de construction de logements, en particulier sociaux, a largement déterminé l'évolution de la ville, tant dans ses fonctions que dans sa forme. Or, l'urgence de répondre quantitativement aux besoins n'a pas toujours permis d'inscrire les projets dans le temps et de veiller à ce qu'ils répondent simultanément aux attentes en matière de programmation : les fonctions offertes, et de qualité spatiale: **la forme urbaine**.

Ainsi, en matière d'animation urbaine, les activités se sont majoritairement reportées en périphérie, ce qui a progressivement conduit à une perte de dynamisme des centres villes. Cette tendance vient aggraver le manque d'investissement et de projets sur le tissu existant, en dehors des dispositifs RHI et ANRU, alors que **des friches urbaines sont en attentes de projets, des îlots sous occupés et que le tissu est sur certains secteurs très dégradé**. S'il ne faut pas nécessairement chercher

une homogénéité d'activités, une ville animée sur tout son territoire, il n'en demeure pas moins qu'une répartition équilibrée des fonctions urbaines élémentaires est à rechercher, la difficulté d'accès aux établissements de soin, d'enseignement et à d'autres équipements de services ayant des conséquences directes sur la qualité de vie.

A cette disparition d'animation et de services en centre ville, se combine un mode de faire la ville historiquement et jusqu'à présent très peu tourné vers l'espace public. Or, **la rue est bien à considérer comme un espace public** qui avait autrefois une fonction sociale dans l'interaction qu'elle facilite entre les usagers de l'espace, mais l'omniprésence de l'automobile rend aujourd'hui difficile tout investissement de cet espace par d'autres usages.

S'agissant des outils à mobiliser, si la ZAC apparaît comme l'outil qui permet de construire la mixité fonctionnelle, elle ne représente qu'une faible part du mode de faire la ville, et n'offre pas toujours la garantie d'une réelle démarche de projet urbain. Un engagement fort de la collectivité en tant que porteur de projet est indispensable pour ne pas réduire les procédures de ZAC à une seule autorisation administrative, se rapportant encore souvent à de l'extension urbaine. De même, la planification territoriale (Plans Locaux d'Urbanisme) se limite encore trop souvent à une juxtaposition de projets d'initiative privée, sans réel cadrage amont.

Enjeux

En écho aux principaux éléments de constats énoncés ci-dessus, ont été soulignés les enjeux correspondant.

La nécessité de conduire parallèlement la programmation de logements et la réflexion sur la forme urbaine, en lien avec les besoins et le tissu existant, apparaît de manière évidente et partagée. L'enjeu est de penser la ville en s'inspirant de ses qualités et des spécificités créoles, en particulier le rôle de la nature en ville. C'est plus précisément dans la gestion fine, dans le détail, de l'interface entre l'espace privé et l'espace public que le tissu urbain peut retrouver sa "créolité", en particulier au travers de jardins, composantes et formes traditionnelles de l'habitat.

Simultanément, l'intervention en centre ville doit se corréliser avec le développement de l'animation urbaine, en donnant une place stratégique et en mo-





bilisant des dispositifs adaptés, à l'intervention en centre urbain (hors dispositifs de droit commun) pour développer la piétonisation et l'implantation d'équipements adaptés aux centres villes (mini-plexes,...), ainsi qu'adapter les horaires d'ouverture.

Au delà des centres villes, dans l'urbain diffus et les nouvelles polarités créées en périphérie des centres, **l'enjeu est de structurer une offre autour de pôles d'activités mixtes**, combinant loisirs, culture, sport et consommation (médiathèques multifonctionnelles,...), en veillant à répondre au plus près aux besoins réels des habitants.

Pour accompagner ces enjeux dans une déclinaison concrète, il convient de redonner aux outils existants leur finalité initiale, de garantir la conformité des réalisations au regard des objectifs affichés lors de la conception. La mobilisation **d'équipes d'ingénierie dédiées dotées de toutes les compétences** apparaît, dans ce cadre, comme un enjeu fort.

Dans le mode de faire la ville, il est évident que le temps de la ville dépasse celui des élus. Une nouvelle gouvernance, entièrement à construire, pourrait permettre d'assurer la continuité entre l'administratif, le politique et le technique et ainsi combler un manque de "mémoire des territoires", seul garant d'une évolution en accord avec les enjeux de développement. Sans attendre, **un renforcement du rôle des EPCI dans la définition de la stratégie d'agglomération**, au delà de la validation des projets portés par les communes isolées, est à encourager.

Pistes d'actions

Quelques premières pistes d'actions ont été esquissées en déclinaison de certains des enjeux énoncés, assez naturellement en lien avec les outils de l'aménagement.

Pour exemple, l'objectif de mixité fonctionnelle de l'outil ZAC semble devoir être réaffirmé, y compris dans les cas de reconstruction de la ville sur la ville après un nécessaire inventaire des secteurs urbains à requalifier. Les jardins et / ou des espaces pour une agriculture urbaine sont à prévoir dès la conception des projets.

De même, le rôle attendu des PLU dans la structuration des territoires est à rappeler, en déclinaison du SAR. Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), à encourager, viendront utilement préciser les projets de planification.

La recherche d'un lien plus direct entre les démarches de PLH et de planification (SCOT et PLU) apparaît nécessaire, éventuellement facilitée ou rattachée à une évolution souhaitée dans la gouvernance de l'habitat (conseils territoriaux de l'habitat).

Plus globalement, la relance de l'aménagement opérationnel et de la programmation urbaine comme levier de mixité fonctionnelle fait également consensus, tout comme la recherche et la mise en œuvre d'outils de lutte contre la rétention foncière.

Dans la manière de faire, le développement de contractualisation et de la construction de projets sur la base d'outils financiers innovants, de fonds partenariaux est à développer pour être en accord avec les évolutions de compétence des territoires et la nécessaire maîtrise des moyens engagés, tant privés que publics.

ATELIER "SITE ET CITÉS"

L'inscription de la ville dans son territoire

Grand témoin : Bruno Bessis, Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages, "Aménagement Durable 4"

Animateur : Maryline Cailleux, DEAL, Service Connaissance, Évaluation et Développement-durable

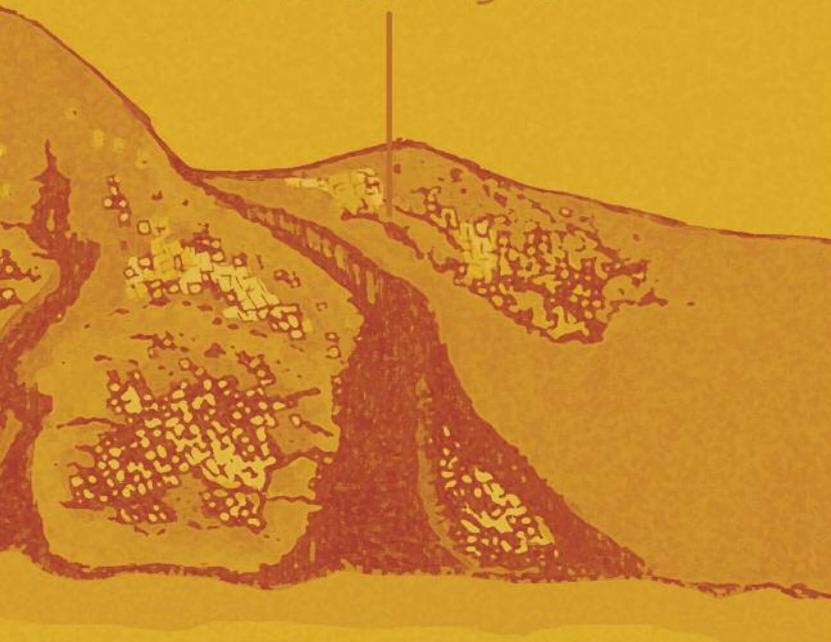
Rapporteur : Jean-François Mion, CETE Méditerranée



La nécessité de toujours loger plus de population tout en essayant de préserver les terres agricoles a comme conséquence la recherche de foncier au plus près des ravines en faisant abstraction des risques naturels qui sont pourtant très importants.

nçois

La Montagne



PRÉSENTATION DU CHOIX DU THÈME

La géo-morphologie et le climat réunionnais, particulièrement marqués, imposent des conditions d'aménagement problématiques. Relief très imposant, multitude de risques forts, contraintes foncières et concurrences de fonctions et d'usages, rendent le développement urbain complexe.

Le contexte naturel de l'île, le cadre superbe qu'il constitue, et l'importance qu'il a dans la culture et les modes de vie locaux, que ce soit pour les ruraux mais aussi pour les urbains, semble inscrire les réunionnais dans un rapport méfiant à la ville, occultant les possibilités qu'elle peut offrir de minimisation de l'impact des populations sur leur territoire.

L'inscription de la ville, de ses habitants et de ses modes de vivre, dans son territoire représente donc un enjeu particulièrement fort, qu'il est apparu nécessaire de traiter dans le cadre d'une réflexion sur les politiques publiques de construction de la ville à la Réunion.





RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : UNE MUTATION DE L'ÉCONOMIE PASSANT PAR UNE « CROISSANCE VERTE ? »

Au regard des éléments collectés au cours des entretiens, le territoire réunionnais semble présenter des caractéristiques pertinentes pour le développement d'une croissance économique basée sur la minimisation des consommations de ressources, ou « croissance verte ».

Malgré des contraintes géo-morphologiques importantes, le contexte insulaire et ses dimensions géographiques caractéristiques sont des arguments en faveur de la grande efficacité d'une politique de sobriété en consommation de ressources. La responsabilité élargie des producteurs rend, pour certains types de déchets, l'élimination et l'évacuation plus que problématique, plaidant en faveur de produits à durée de vie longue. Enfin, au regard des évolutions des dernières décennies, la société réunionnaise présente des caractéristiques d'adaptabilité exceptionnelles et son territoire une grande rapidité de réponse aux nouvelles politiques publiques. La production existante d'énergie à partir de sources renouvelables ainsi que le savoir faire en termes d'ingénierie de construction et d'aménagement en zone tropicale, sont des

préalables déjà existants qui pourraient constituer un socle solide sur lequel appuyer une réelle mutation de l'économie.

De plus, il existe, au regard des constats émergeant des entretiens, quelques domaines dans lesquels une réelle optimisation pourrait être développée et portée par les politiques publiques. C'est le cas de la production de déchets, dans un contexte de saturation des sites de stockage et de comportement de tri présenté comme peu vertueux, de l'économie dans les consommations énergétiques, ou de la consommation d'eau par les ménages.

La ville et le système urbain en général, par sa densité et ses possibles performances énergétiques, par les opportunités d'organisation et d'optimisation des déplacements, apparaissent comme des formes de développement et d'aménagement susceptibles de porter cette transition économique renforcée.

Cette optique prend une toute autre dimension si on la considère à l'orée de la situation géographique du territoire, la croissance verte ne représentant pas seulement un vivier de performance économique "interne" du territoire, mais également un vecteur de rayonnement à l'échelle de l'Océan Indien..

LES IDÉES DÉVELOPPÉES

Séquence 1

Principalement mis en lien dans le cadre de leur concurrence pour l'occupation des espaces, ville et agriculture sont néanmoins interdépendantes. Comment est-il possible de basculer d'une logique de concurrence à une logique de complémentarité pour que l'une et l'autre tirent bénéfice d'une proximité géographique inévitable et inhérente à la structure de l'île ?

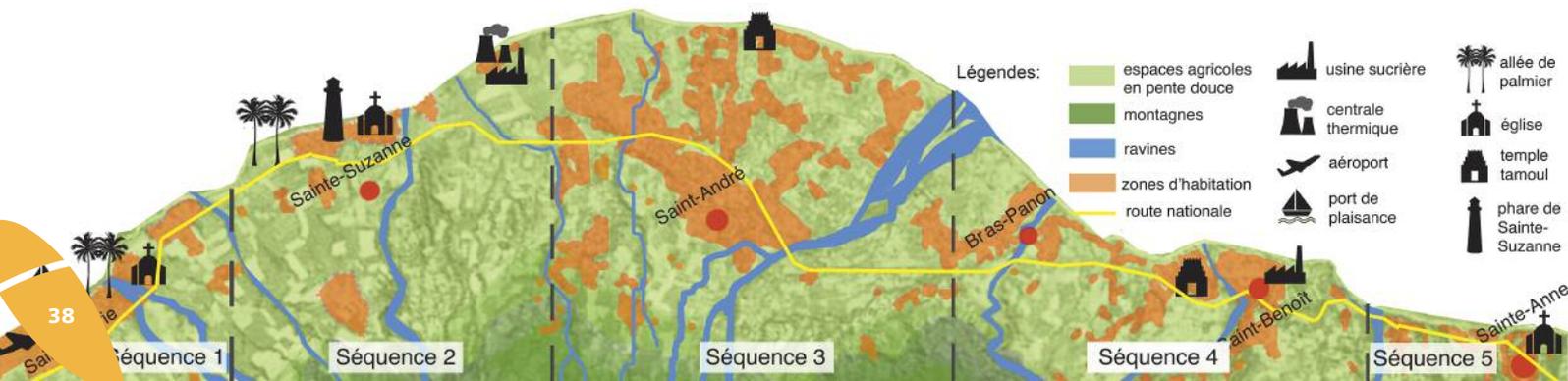
Séquence introduite par Mylène WILT, Direction de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Forêts

Séquence 2

Ville et milieux naturels sont, à la Réunion plus qu'ailleurs, inextricablement liés. Les impacts mutuels de l'un sur l'autre sont nombreux, divers et non négligeables : déchets, risques, biodiversité, climat, géomorphologie...

Séquence introduite par Michel MONCLAR, DEAL - Directeur adjoint

La réalisation de la route nationale à 2x2 voies entre Saint-Denis et Saint-Benoit a de fait créé la mise en réseau de toute la région Nord-Est. Naturellement le fonctionnement quotidien s'organise autour de cette mise en réseau en complémentarité des activités quotidiennes des habitants



RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : LES RÉSEAUX : UN NOUVEAU PRISME DE L'AMÉNAGEMENT PROSPECTIF ?

Soumis à des contraintes géo-morphologiques, climatiques et sismiques, les réseaux, d'assainissement et d'adduction en eau potable, sont unanimement présentés comme déficients. Le sous-dimensionnement, issu d'un développement au coup par coup des zones aménagées, et les pertes en lignes importantes qui l'accompagnent, apparaissent comme les effets d'**une approche trop fractionnée et consommatrice d'espace dans l'aménagement des zones urbaines.**

Pourtant, leur rôle fondamental au regard des enjeux environnementaux de l'île et de la nécessaire sobriété dans la consommation des ressources, pèserait en faveur d'une prise en compte anticipée, optimisée et économe de leur conception. En capacité à réduire les impacts de la ville sur l'environnement, les réseaux semblent pouvoir constituer une piste d'action, jusqu'à aujourd'hui peu considérée, pour une meilleure inscription du système urbain dans le territoire.

RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : FIL ROUGE DE L'APPROCHE ÉCONOMIQUE

Dans un contexte de territoire limité, dont les espaces et fonctions, en concurrence pour l'usage du foncier, mais également de l'eau, de l'énergie, de la production de déchets...assurent toutes des rôles dans l'appareil économique (espaces agricoles, espaces naturels, avec tourisme), une approche économique permettrait d'alimenter et d'objectiver la mise en équivalence de ces différentes occupations du sol, et de préciser leurs interdépendances directes et indirectes. Les débats sur la place de la Ville parmi les autres fonctions de territoire devront s'appuyer sur ce filtre d'analyse



La zone industrielle du Gol : zone de concentration d'industries (centrale thermique et usine sucrière) et nœuds de réseaux (station d'épuration et transports)

Séquence 3

Souvent présentée comme contradictoire avec les modes de vie traditionnels réunionnais, comment peut-on penser l'inscription de la ville dans le paysage, constater la diversité des formes urbaines et architecturales, et dépasser la notion de densité ?

Séquence introduite par Pierre ROSIER, Directeur de l'École d'Architecture de la Réunion

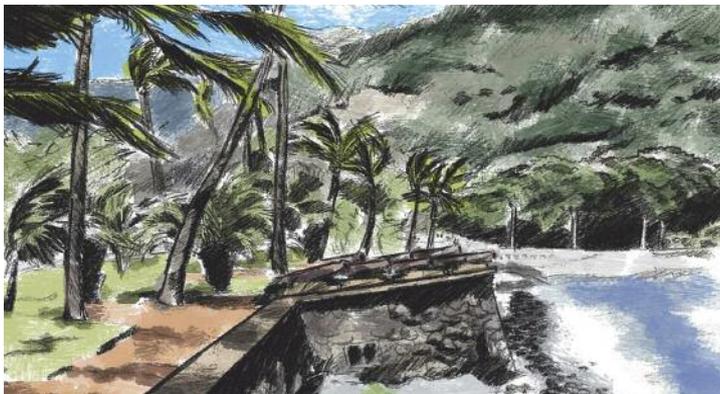
Séquence 4

Le patrimoine naturel pour et dans la ville: espaces naturels urbains comme préservation d'une culture réunionnaise de la nature, réalité de la création et gestion de ces espaces dans le cadre de l'aménagement de la ville et importance du projet à long terme. Comment la ville du Port a-t-elle pérennisé au gré des années une politique d'espaces naturels urbains reconnue et appréciée de ses habitants ?

Séquence introduite par Florence DESNOT, Ville du Port



La nature en ville et les espaces publics autant d'éléments de qualité de vie à mettre en avant et valoriser : repère culturel pour une population d'origine rurale, espaces de loisirs pour les enfants, îlots épargnés de la chaleur ambiante, carrefour de sociabilité.



Les cœurs de ville respirent par la présence d'espaces verts, poumons naturels qui pourraient être valorisés par une mise en parcours des jardins publics

PRÉSENTATION DE CAS CONCRETS EN EXEMPLES À DISCUTER

- Zones d'aménagement concertées Renaissance III à Saint Paul, et Cœur de ville à La Possession : présentation des projets, état d'avancement et bilan provisoire

Présenté par Damien Assadet, DEAL/AT Ouest

- Principes et attentes d'une démarche de gestion intégrée de la mer et du littoral dans le cadre de l'aménagement des espaces littoraux. Perspectives de la déclinaison de cette méthode et projet pilote dans l'ouest réunionnais.

Présenté par Pascal Talec, DEAL/SEB

- Aménagement en zone B2U, ou comment permettre le développement sous conditions acceptables et vérifiables en zone d'aléa moyen dans les secteurs urbains à enjeux ?

Présenté par Paul Ferrand, DEAL/SPRINR

- Assainissement collectif à la Réunion - situation générale, contexte réglementaire, caractéristiques et bilan de l'intervention de l'Agence Française de Développement

Présenté par Marc Dubernet, Agence Française de Développement

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Constats

Dans un contexte économique difficile, brouillant l'attractivité de la ville, censée reposer sur l'emploi, on constate la persistance des modèles traditionnels d'organisation collective et de vie. L'absence de projet de société, l'urgence du contexte démographique, la rapidité des changements et mutations sociétales auxquelles doit faire face la société réunionnaise (société traditionnellement rurale et économe inscrite dorénavant dans des dynamiques de consommation), rendent difficile la perception du rapport sensitif à la ville et sa densité. Et quand bien même, elle n'est pas en elle-même le moteur d'un changement des comportements de consommation des ressources.

Plus que le projet de société urbaine à la Réunion, les mises en œuvre techniques des politiques publiques de sa construction sont gênées par un certain nombre de facteurs : **concertation publique centrée sur les projets et non sur les enjeux,**

général, par le manque de discussion, un manque d'appropriation de la part des Réunionnais, manque de données clés pour caractériser les besoins (dans le domaine des déplacements notamment) et inadéquation entre l'échelle de certains enjeux comme la gestion des déchets ou des ressources et celle des aménagements et des aménageurs.

En termes de gestion des impacts de la ville sur les espaces naturels, la combinaison entre la géomorphologie particulière de l'île et l'artificialisation des sols, amplifie ces derniers, notamment en concentrant les écoulements sur le lagon.

La consommation par les espaces urbains des espaces agricoles, anarchique et continue, brouille la perception et la lecture d'une frontière entre ces derniers. C'est un des facteurs de la posture défensive.

sive de l'agriculture vis à vis de la ville, et de l'opposition entre intérêt du monde agricole et intérêt des agriculteurs en tant qu'individus, qui, détenteurs de foncier, peuvent être susceptibles d'en tirer plus parti par une éventuelle urbanisation que par l'exploitation.

Même si elle nécessite une stabilité dans la mise en œuvre du projet d'espaces verts et la prise en compte du montant relatif important des coûts de gestion par rapports aux investissements, la création des espaces naturels en ville est plébiscitée par les habitants, avec des espaces d'autant moins dégradés qu'ils sont plus fréquentés.

Enjeux

Au regard des éléments de constats énoncés ci-dessus, les enjeux suivants ont été actés par les participants à l'atelier.

Afin de faire émerger une ville adaptée aux besoins, il est essentiel de définir un projet de société à long terme, notamment économique. Cela peut être fait par l'identification des richesses pérennes de l'île et ses besoins, d'où une clarification nécessaire des échanges et des partenariats à conduire. Ce faisant, il sera plus aisé de prendre en compte les attentes des habitants afin de concevoir les espaces urbains, pour qu'ils y apportent la meilleure réponse possible.

Il semble aussi nécessaire de travailler collectivement pour mettre fin à l'appréhension de la ville et de son mode d'habiter. **Elle doit devenir attractive et ainsi concurrencer le projet individuel de vie dans les espaces ruraux, tant pour les citoyens que pour les agriculteurs.** Mais pour permettre une meilleure compréhension de sa dynamique de construction et d'éventuelle extension, **les limites de l'espace urbain doivent être identifiées et leur forme conceptualisée.**





Enfin, la contribution de l'agriculture de proximité à la ville (cycle court, emploi, culture, indépendance alimentaire) apparaît comme un enjeu pouvant contribuer à l'élaboration d'un projet global.

En termes d'espaces récréatifs urbains, il faut réussir à traduire les attentes des habitants, notamment dans une optique d'efficience, et la conforter par l'intégration des coûts de gestion en amont des projets et afficher en quoi ils s'insèrent et contribuent aux trames vertes identifiées sur le territoire.

De manière plus générale, il s'agit d'appréhender les différentes dépendances de la ville réunionnaise aux territoires qui l'entourent (alimentaire, ressources naturelles, aménités), **et mettre en lumière, pour en faire une plus-value, la facilitation qu'elle offre en termes de gestion des problématiques de flux (déchets, assainissements et alimentation en eau potable).**

En terme de gestion des risques, intégrer lors de la conception des projets la résilience aux risques, en terme d'accès aux ressources (eau, alimentation), continuer à limiter l'exposition, mais, dans un contexte de disponibilité limitée de l'espace, apprendre à aménager en zone d'aléas moyens, sont les enjeux de l'aménagement.

Pistes d'actions

Au regard des outils de l'aménagement disponibles, un certain nombre de pistes d'action peuvent être envisagées.

Dans les outils de planification et les opérations d'aménagement, peuvent être identifiées **les limites de la ville** (emplacement de cette limite et sa nature) afin de clarifier la délimitation entre espaces agricoles et espaces urbains. La notion de résilience nécessaire au risque, une vision intégrée de l'artificialisation des sols pourraient aussi y être abordées. Dans le PLU, la constitution d'une trame verte au regard de sa contribution aux continuités écologiques et au bien être de la population peut aussi être envisagée.

Afin de sortir d'une position dogmatique de conservation et de compensation de la stricte surface agricole utilisée, une identification et hiérarchisation avec le monde agricole de l'intérêt de ces espaces pour leurs valeurs de lisière, de continuité écologique, de maintien des sols pourrait être portée à connaissance dans un document.

La Zone d'Aménagement Concerté à sites multiples présente de nombreux intérêts lorsqu'on la compare, en tant qu'outil d'aménagement, aux grands projets de ZAC en extension dont les défauts se font largement ressentir (risques financiers, impacts sur les espaces naturels et agricoles, absence de public concerté, coûts induits, difficulté à l'intégration territoriale).

Dans le domaine des politiques publiques de gestion des risques, développer l'expertise en matière d'aménagement en zone d'aléa moyen représente une piste de travail particulièrement profitable à la Réunion. Le fond Barnier, pourrait aussi être mis en lumière et plus utilisé. Existente aussi de nombreuses perspectives de valorisation de l'expertise des services de l'État dans les décisions prises par les organismes de financement, quand il s'agit de projets structurants pour le territoire. Enfin, dans le domaine de l'attribution de financements publics, conditionner l'accès à des critères d'amélioration des pratiques représente un levier non négligeable de progrès.

La prise de conscience chez les individus de la nécessité de modifier leurs comportements pour tendre vers le plus économe, une meilleure participation à l'élaboration de la ville (aux différentes phases et échelles), que ce soit celle des citoyens mais aussi des élus, et leur éducation à la ville seront aussi bénéfiques pour un développement plus adapté des espaces urbains.

Enfin, la mise en œuvre du Parc National de la Réunion et l'opportunité que représente les espaces de "portes de Parc", sont un moyen de donner du sens aux espaces urbains en valorisant leurs liens avec les espaces naturels (exemple de Saint-Denis).

ATELIER “VIVRE ENSEMBLE ET VIVRE MIEUX”

Comment la ville réunionnaise doit-elle et peut-elle répondre aux mutations sociétales ?

Grand témoin : Laurent Condomines, DEAL/Service Aménagement Durable Énergie Climat

Animatrice : Jane Coulon, École d'Architecture

Rapporteur : Julien Péron, CETE Méditerranée



PRÉSENTATION DU CHOIX DU THÈME

Le territoire réunionnais a été confronté, au cours des dernières décennies, à une série de mutations extrêmement puissantes. Face à cette transition, la société réunionnaise a démontré une capacité d'évolution et d'adaptation remarquable ; pour autant, il ressort des témoignages collectés une référence persistante à la société traditionnelle de culture rurale, avec souvent la crainte de voir se déliter ses valeurs et ressources intrinsèques de tolérance et de solidarité.

Face à ces enjeux, le discours et les actions des acteurs de la ville relayent une notion d'urgence sociale et démographique qui se cristallise sur le logement (avec un double chiffre : 200 000 nou-

veaux habitants en 2030, et 200 000 logements à construire à cet horizon), peut-être au détriment d'autres politiques d'intégration et de cohésion sociale (éducation, emploi, politiques familiales) et d'autres volets des politiques d'aménagement (transports, aménagement, environnement)...

Plus globalement, l'évolution et le développement remarquables qu'a connu le territoire réunionnais a pour corollaire le risque d'apparition de ruptures (culturelles, sociales, spatiales, générationnelles) au sein d'une société autrefois cohérente, entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont exclus. La question de la capacité de la ville réunionnaise, existante et future, dans sa diversité mais aussi ses carences, à prévenir ces ruptures et partager les fruits de ce développement se pose aujourd'hui avec une acuité sans précédent.

Un exemple de ville en mutation extrême, Sainte-Marie avec une transformation de la vocation agricole de l'espace, avec une culture de canne très développée vers un pôle urbain dense et performant d'un point de vue environnemental. Des réponses à faire évoluer par un travail sur la perception de la densité



RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : LA VILLE DE DEMAIN : UN ENJEU DOUBLE DE DÉVELOPPEMENT ET DE SOLIDARITÉ

- La ville devra participer pleinement à la dynamique de développement largement engagée, en fournissant l'ensemble des fonctions et services nécessaires, aux personnes et aux entreprises, dans la diversité des secteurs d'activité actuels et futurs qui portent cette dynamique.
- la ville réunionnaise dans ses différentes composantes (logement, services, emplois, espace de rencontre et de sociabilisation), va devoir prendre une part croissante dans l'obligation de solidarité que la société Réunionnaise a vis-à-vis de sa population, en complémentarité voire en substitution à des structures traditionnelles, familiales, en perte d'efficacité face à l'évolution des besoins et aspirations de chacun.

RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : FIL ROUGE DE L'APPROCHE ÉCONOMIQUE

L'approche économique devrait permettre de préciser et d'objectiver l'attractivité de la ville pour les ménages qui y vivent (ou sont susceptibles de le faire): proximité et accessibilité des zones d'emploi, naturellement, mais également présence des services (scolarité, formation, accompagnement) qui permettent d'accéder à ces emplois. La notion d'économie domestique, au travers notamment des dépenses énergétiques (logement et mobilité), fournit également des clés de compréhension pour les questions d'évolutions socio-économique débattues dans cet atelier

Projet de Beauséjour : la végétation des jardins privés débordent sur l'espace public et qualifie le paysage



LES IDÉES DÉVELOPPÉES

Séquence 1

L'évolution sociétale réunionnaise est en premier lieu une évolution des comportements individuels : au-delà d'une question et d'une réponse qui se sont longtemps focalisées sur l'habitat, quelle est aujourd'hui la réalité de cette évolution, des besoins et comportements qu'elle génère dans tous les champs de la vie (emploi, consommation, loisirs...) et quelles réponses la ville réunionnaise peut-elle leur apporter ?

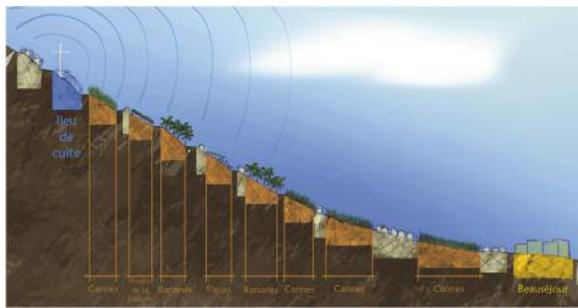
Séquence introduite par Sylvie Delabeye, DEAL Antenne Territoriale Sud



Séquence 2

La Réunion est un territoire où, plus qu'ailleurs, le cadre de vie structure et décrit l'organisation sociale et sociétale : "Kaz" et "Kartiers" sièges des différentes strates de l'intimité, réseaux de villes, de villages et de quartiers construisant l'appareil économique. Avec la dilution de ces modèles urbains et l'évolution rapide du modèle sociétal, quelles nouvelles formes de sociabilité voit-on émerger, et quelles réponses la ville peut-elle proposer pour les porter ?

Séquence introduite par Yves DESCOMPOIS, DJSCS



Coupe de Sainte-Marie



Séquence 3

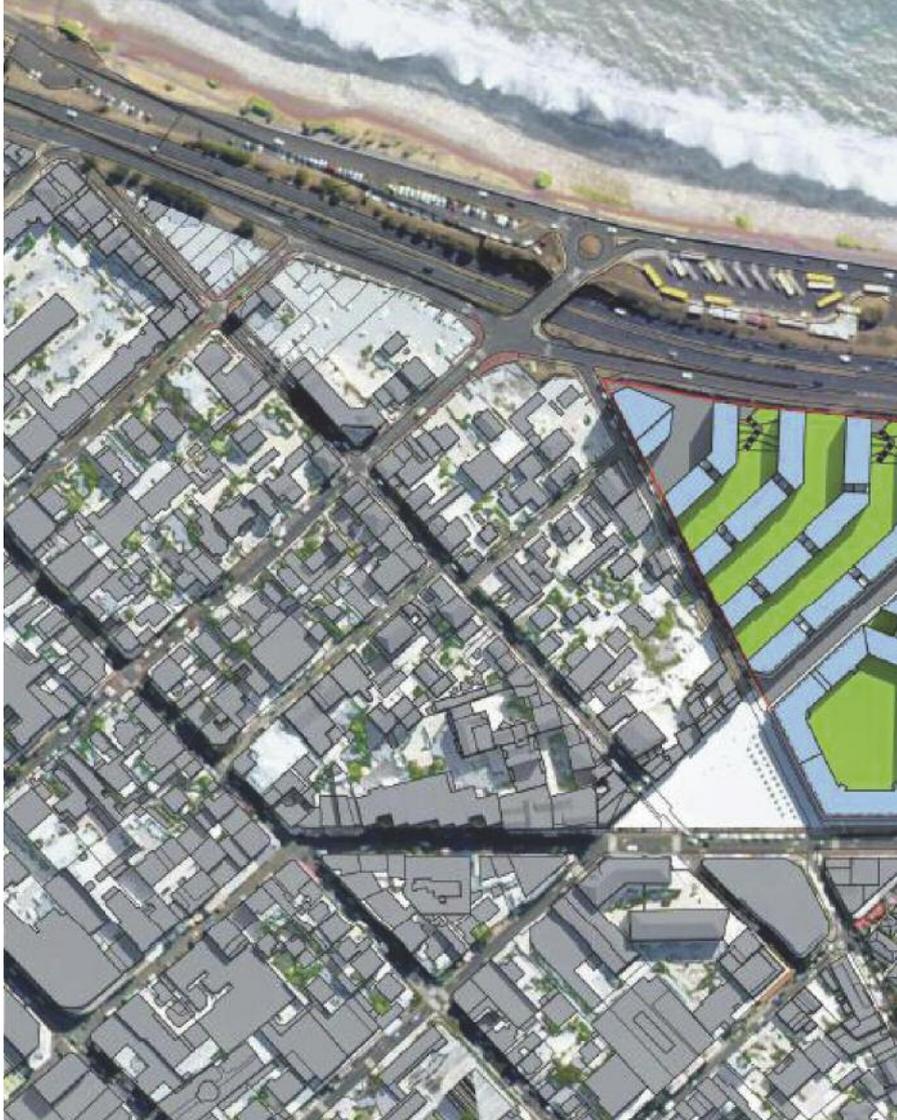
Le développement remarquable du territoire et de ses habitants, et la dilution des mécanismes de solidarité liés au modèle traditionnel font aujourd'hui émerger une interpellation sans précédent pour la ville réunionnaise : quelles actions, et quels services proposer, dans un espace désormais urbain, à ceux qui n'ont pas pu ou su bénéficier de ces dynamiques ?

Séquence introduite par Roselyne COPPENS, Agence Régionale de Santé

Séquence 4

En complémentarité d'une économie longtemps axée sur l'agriculture et l'espace agricole, la ville au travers des différentes composantes qu'elle intègre (formation, emplois, équipements...) porte en grande partie le dynamisme réunionnais. De quelle manière, peut-être plus directe, pourra-t-elle contribuer à la croissance de demain ? Par quels moyens permettra-t-elle au plus grand nombre de bénéficier de cette dynamique, et d'y contribuer ?

Séquence introduite par Gilles Lajoie, D2RT



Le projet "Espace Océan"
(secteur du quadrilatère = friche urbaine de 3 ha)



PRÉSENTATION DE CAS CONCRETS EN EXEMPLES À DISCUTER

– Programmer, concevoir et réaliser des opérations d’aménagement d’ensemble en extension et renouvellement de la ville existante : ZAC Beauséjour à Sainte Marie, espace Ocean et entrée Ouest sur le littoral Dyonisien

Présenté par Fabien OMEZ, DEAL - Service Aménagement Durable, Énergie Climat

- Mettre en œuvre une politique de requalification urbaine et sociale d’un secteur fragilisé, le réintégrer dans le fonctionnement de la ville et de la société, le projet de rénovation urbaine du quartier Vauban à St Denis

Présenté par Francis Ehrhart, DEAL - Service Habitat Logement Social

- La déclinaison urbaine et spatiale des politiques sociales en réponses aux besoins des populations réunionnaises, présentation des Contrats Urbains de Cohésion Sociale, zoom sur les Ecoles de la Deuxième Chance

Présentés par Richard Kessori, DJSCS - Pôle promotion de la jeunesse et de l’égalité des chances

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Constats

On identifie aujourd'hui un besoin de ville, c'est à dire un besoin d'accéder à l'ensemble des fonctions, et la production de la ville doit intégrer ces besoins dans toutes leurs composantes. Si cette approche peut être constatée sur certaines opérations nouvelles, elle semble plus difficile à atteindre en tissu existant.

Globalement, il ressort que les comportements individuels évoluent vers des modes de vie urbains, y compris en termes de mobilité (marche à pied très pratiquée), tandis que la transition du mode d'habitat constitue un phénomène majeur sur le territoire et impacte son organisation sociale, avec un poids de la mémoire parfois important.

Pour autant, on ne peut plus raisonner uniquement sur la référence à l'habitat et au mode de vie traditionnel, avec une dichotomie "Kaz à Ter", "Kaz en l'Air" : l'habitat individuel recouvre une multitude de situations et de désirs, alors qu'au niveau des logements en collectif, on est passé au fil des der-

nières décennies d'une production quantitative, parfois dysfonctionnante, pour répondre à l'urgence, à des approches plus qualitatives, et parfois des réalisations exemplaires.

La localisation et l'accessibilité aux services constituent des critères d'attractivité tout aussi déterminants que la forme de l'habitat. De même, les besoins et les attentes vis-à-vis du logement dépendent de la situation des publics et de leur positionnement dans leur parcours de vie.

De surcroît, dans la mesure où ce que l'on « propose » constitue une évolution par rapport aux références pré-existantes, et afin de dépasser les inerties, la concertation le plus en amont et l'accompagnement sont nécessaires, ainsi que la mise en place de démarches d'évaluation pour ajuster ces réponses aux besoins. Ces démarches sont aujourd'hui difficiles à mettre en place, d'un point de vue méthodologique mais aussi du fait des réticences des élus, face à un exercice qui apparaît délicat, sinon périlleux.

Dans cette optique, les situations en matière de gouvernance politique et technique sont très variables, et ont à l'échelle du territoire, des impacts très directs sur la qualité des projets.

Les projets étudiés, ayant valeur d'exemple en matière de qualité de réflexion et d'ambition, ont pour conséquence une temporalité qui n'est pas celle de l'habitant (ni de l'élu), ce qui impose une gestion de la concertation et de la communication, ainsi qu'une réflexion sur la phase chantier (exemple : principes de commerces provisoires).

Sur l'ensemble des constats précédents, les projets financés par l'ANRU apparaissent comme exemplaires, mais se pose la question de leur reproductibilité (seulement 6 projets à l'échelle de l'île) : si les moyens financiers sont propres au dispositif, d'autres éléments (méthodologie et gouvernance) peuvent et doivent être transposés.

A l'issue d'un second temps de débat, il est ressorti que si les problématiques sociales et sanitaires ne sont pas directement déterminées par le fait urbain, celui-ci peut par contre, constituer un facteur aggravant ou au contraire atténuant.

Il apparaît que les actions ciblées sur ces entrées relèvent souvent uniquement de la gestion des conséquences des problèmes sanitaires ou sociaux dans la ville, alors que d'autres pistes existent en matière de prévention et en croisant les différents outils existants (ce qui est apparu particulièrement prégnant pour les politiques de santé, dont les objectifs recoupent quasi-systématiquement ceux des politiques urbaines : salubrité et qualité du cadre de vie, pratiques individuelles saines, insertion sociale...). En matière de politique de la ville on constate une multiplicité d'actions, très ciblées et parfois d'ampleur modeste, dont la lisibilité et l'accessibilité pour les publics ne semble pas évidente.

Enfin, il est acté que territoire réunionnais dispose de plusieurs atouts en matière d'innovation et de rayonnement, parmi lesquels les différentes composantes de la ville durable réunionnaise : entreprises, bureaux d'études et architectes, jeunesse qualifiée et ouverte sur le monde, dispositifs d'innovation sociale (une économie sociale et solidaire fortement développée...)

Ces atouts sont contrariés par des handicaps multiples : des difficultés à offrir de l'emploi aux personnes





formées, des mécanismes d'exclusion qui génèrent des tensions sociales, la persistance voire l'extension de comportements aux impacts négatifs forts en termes de marketing territorial (exemple des décharges sauvages).

Au niveau des ressources proposées par la ville elle-même pour favoriser ces dynamiques, il semble que les stratégies d'implantation des équipements d'enseignement supérieur n'aient pas été optimales : fermeture sur l'environnement urbain (qui les a parfois « rattrapés » avec le développement de l'urbanisation), implantations déterminées par les opportunités foncières, impacts mal anticipés des localisations multiples.

Sur ce dernier point la question de déplacements apparaît à nouveau centrale, et ce quels que soient les sujets abordés : capacité d'accéder à la Ville, temporalité de la congestion, pratiques et place dans l'espace de la voiture...

De même, la question de l'intégration de ces structures dans la ville fait-elle écho à celle, plus globale, des espaces publics qui sont par définition des espaces de sociabilités : quels sont-ils (espaces commerciaux à fréquentation publique qui jouent véritablement un rôle d'espace public) ? Et comment les concevoir ?

Enjeux

Les éléments de constats précédents se sont prolongés naturellement par l'énoncé d'un certain nombre d'enjeux pour la ville réunionnaise.

En premier lieu, la ville d'aujourd'hui, pour être attractive, doit intégrer la totalité des fonctions nécessaires aux populations qu'elle accueille : il faut définir de manière fine ces besoins (démarche de programmation urbaine), et de les intégrer au travail de conception urbaine (y compris en termes d'aménagement et de desserte).

De même la programmation et la réalisation des logements doit permettre la production d'une offre plus diversifiée, afin de répondre aux besoins et attentes multiples de la population : diversité des typologies en réponse aux diversités des profils familiaux, diversité des contextes et des formes urbaines adaptées à ceux-ci, travail sur la relation espace privé / espace public (exemple des opérations de résidentialisation), une forme urbaine et architecturale ne rendant pas visible les différences sociales, principes permettant l'évolutivité des bâtiments.

Plus globalement l'évolutivité du tissu urbain est considérée comme une caractéristique nécessaire de la ville durable, pour s'adapter à des besoins qui évoluent dans le temps, et amortir les effets issus de facteurs extérieurs (problématiques économiques, sanitaires et sociales) plus difficilement anticipables et maîtrisables. A ce titre, l'intervention sur le tissu existant, bien que plus difficile, doit être considérée comme une priorité car il est celui qui concentre le plus d'enjeux.

Au-delà, l'articulation entre le projet urbain et les autres projets du territoire est indispensable pour garantir la crédibilité de ses composantes (déplacements, services publics, commerces); souvent cette articulation ne se fait pas parce qu'elle relève d'acteurs et d'outils différents, sur lesquels l'Etat n'a que peu d'influence

Les démarches d'aménagement doivent intégrer une approche des impacts sociaux et en matière de santé, y compris et surtout dans les démarches de requalification du tissu existant. Cette évaluation doit être conduite à une échelle plus large que celle de l'opération

Enfin, en parallèle des enjeux de création d'entreprises et d'emploi qui dépassent les politiques d'aménagement, il semble aujourd'hui nécessaire de repenser la répartition et l'intégration des structures dans le territoire, notamment en terme d'accessibilité et d'évolutivité

La production de la ville durable doit être considérée à la fois comme une réponse aux besoins locaux (exemple notamment de la production locale d'énergies renouvelables) et comme un facteur de croissance exportable, avec ce que cela implique d'expérimentation, de capitalisation et de communication (y compris vis-à-vis du grand public)

Pistes d'actions

En premier lieu, est apparue la nécessité d'une capitalisation et d'une diffusion des pratiques observées dans le cadre des projets ANRU : management de projet, programmation et conception urbaine, concertation, accompagnement et évaluation.

Plus globalement, les démarches d'aménagement doivent intégrer un travail de programmation urbaine, centrée sur les besoins actuels et futurs des habitants et usagers, et sur les impacts à multiples échelles. Des outils tels que l'Approche Environnementale de l'Urbanisme mise en place par l'ADEME peuvent par exemple y contribuer. Il est en revanche déploré le manque de coordination entre outils d'aménagement et de planification, de cohérence entre choix des collectivités et opérateurs privés, et de capacité de l'État à infléchir ces décisions

L'enjeu d'évolutivité semble pouvoir et devoir être intégré dans les différents outils de l'aménagement: foncier, PLU, conception et gestion des espaces, architecture... Les outils de l'habitat (PLH, FRAFU, Contrat Objectif Foncier, financement...), aujourd'hui pleinement opérationnels, doivent désormais dépasser une approche quantitative pour répondre à la diversité et l'évolutivité des besoins, et doivent également aborder l'intégration du bâti dans la ville (espaces publics, espaces de transition).

Concernant les enjeux sociaux et sanitaires, il est relevé que les outils existent (par exemple en matière d'intégration des problématiques santé dans la ville avec le Plan Régional Santé Environnement), mais leur optimisation passe par un renforcement du dialogue entre les acteurs de l'aménagement (notamment DEAL) et ceux qui portent ces politiques : ARS, partenaires des Contrats Urbains de Cohésion Sociale....

The background of the page is a vibrant orange color, overlaid with large, white, organic, hand-drawn shapes that resemble stylized outlines of people or abstract forms. These shapes are scattered across the page, with some overlapping the text area.

Le projet de territoire doit intégrer un projet d'enseignement et de développement (à toutes les échelles : scolaire, supérieur, formation, entreprises...), ce qui pourrait se traduire par: l'intégration de ce projet aux différents documents et outils de l'aménagement (notamment les documents de planification), un dialogue renforcé entre les acteurs publics et privés en charge de ces politiques, ou encore la mise en place et le partage d'un outil cartographique des implantations scolaires et universitaires, pour évaluer et anticiper les impacts de ces implantations, notamment en terme de déplacements induits.

Enfin, en matière de marketing territorial autour de la ville durable et de la croissance verte, il apparaît que les acteurs de la ville doivent être davantage mobilisés dans les actions d'échange et de prospection en direction des partenaires futurs de l'espace géographique.

ATELIER “DE RUE EN RUE, DE VILLE EN VILLE”

Comment accéder de manière efficace, fiable et économe aux multiples fonctions offertes par la (les) ville (s) ?

Grand témoin : Attila CHEYSSIAL, École d'Architecture de la Réunion

Animatrice : Isabelle Huet, Chargée de mission prospective, études et suivi des politiques publiques au SGAR

Rapporteur : Sandrine ROUSIC, CETE Méditerranée

Route Hubert Delisle : les bourgs des mi-pentes se sont constitués naturellement entre les ravines. A l'origine ces perpendiculaires naturelles constituent de véritables barrières à l'extension horizontale

PRÉSENTATION DU CHOIX DU THÈME

Les questions de mobilité sont ressorties de l'ensemble des sujets abordés lors des entretiens. Pour comprendre et intervenir sur ce territoire, la connaissance des mobilités des personnes et donc du fonctionnement quotidien de l'île demeure incontournable. Le développement de la ville étant par essence indissociable des pratiques et des déplacements rendus nécessaires pour accéder aux fonctions qu'offre la ville et notamment satisfaire les envies de consommation.

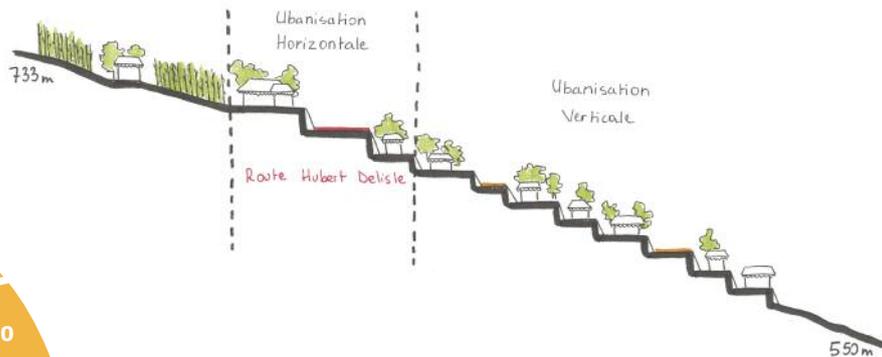
Le développement de la ville réunionnaise s'est structuré autour des axes routiers, favorisant l'écla-

tement des fonctions et des pratiques de mobilité, avec un contexte climatique et un socle géographique peu propices aux modes doux. Les besoins de mobilité ainsi générés pour accéder à toutes les fonctions urbaines accentue de fait la dépendance à la voiture, pour ceux qui peuvent se l'offrir, ou aux transports collectifs pour les populations plus défavorisées.

Le rapport entretenu avec l'automobile est particulièrement sensible, il constitue un marqueur de réussite, même s'il n'est qu'apparent, et reste objectivement incontournable au regard du manque d'alternative fiable et efficace pour les déplacements des actifs. En effet, l'offre de transports collectifs à la Réunion est peu attractive et rend la

RÉFLEXION POUR MÉMOIRE : FIL ROUGE DE L'APPROCHE ÉCONOMIQUE

À l'échelle du territoire Réunionnais, il peut être analysé dans la ville (dans sa définition la plus vaste) ce qui favorise ou freine le développement économique: la localisation, le dimensionnement et l'accessibilité, mais également la proximité entre les structures de formation et les pôles d'emploi, et surtout la performance du système logistique (ou ses fragilités). Cette notion de flux économiques sous-tend, dans une large mesure, la définition des enjeux examinés dans le cadre de cet atelier.



mobilité de plus en plus difficile et subie pour une grande partie de la population, restant captive de ce mode de transport. La dimension sociale des déplacements, l'analyse des pratiques, des besoins ou encore des coûts de la mobilité, individuels et collectifs, est particulièrement présente dans un tissu urbain très disparate et éclaté.

En sus de la problématique de mobilité au sein d'un urbain aux fonctions éclatées, la mobilité entre micro-régions constitue un enjeu majeur en matière d'aménagement du territoire, un territoire mal ou non accessible étant aujourd'hui un territoire potentiellement en voie d'exclusion (de services, de projets, de développement). Cette notion de mobilité à différentes échelles devient un facteur fort de discrimination.

Enfin, l'insularité oblige parfois les réunionnais à avoir un parcours nécessaire vers la métropole et à l'international. Cette mobilité vers l'extérieur de l'île n'est envisageable que pour une certaine population favorisée et reste aujourd'hui essentiellement tournée vers la métropole et peu vers l'aire de l'Océan Indien.

LES IDÉES DÉVELOPPÉES

Séquence 1

Des déplacements qui participent à l'appropriation de la ville, espaces publics et accessibilité, gestion des modes doux : du discours à la réalité réunionnaise.

La ville actuelle est-elle fabriquée pour répondre aux évolutions des pratiques urbaines de mobilité ? Y a-t-il une prise de conscience d'une augmentation quantitative et qualitative des déplacements obligeant à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère ?

introduite par Catherine CHARRITAT,
DEAL-Service Aménagement Durable Énergie Climat

Séquence 2

Bassin de vie et bassin d'emploi : quelle desserte des fonctions urbaines de recours quotidien dans un périmètre rapproché ? La réalité réunionnaise offre un tissu urbain hétérogène avec un développement urbain structuré principalement le long des axes viaires et des quartiers mono-fonctionnels. Comment optimiser le développement urbain afin de limiter les contraintes pour accéder aux différentes fonctions ?

introduite par Olivier CAMAU,
Caisse des Dépôts-Direction Régionale Réunion Océan Indien





Séquence 3

Face à des différences marquées entre micro-régions, notamment en matière d'emploi et de gros équipements (port, aéroport, universités,...), avec un impact fort des infrastructures routières sur le développement urbain et les conséquences actuelles de ce déséquilibre, quels appuis apporter pour un rééquilibrage des différentes fonctions entre les micros-régions ?

introduite par Hélène ROULAND, Sous Préfecture de Saint-Benoît

Séquence 4

Pour que la distance ne crée pas l'éloignement : quelles sont les conditions et réponses en termes de mobilités mises en place pour un développement maîtrisé des interactions entre Hauts et Bas ? Quelle spécificité des politiques publiques (par rapport aux Bas) sur le territoire des Hauts ?

introduite par Christophe VIRET, Commissariat des Hauts



Projet de Beauséjour : les modes doux côtoient les transports en commun et la voiture de manière fluide et évidente



PRÉSENTATION DE CAS CONCRETS EN EXEMPLES À DISCUTER

- Présentation de ESTI+ et de son tracé, une ligne de bus à haut niveau de service de la CIREST. Ce TSCP permettra de favoriser le développement du territoire : faciliter les déplacements (emploi, commerces, services, écoles), accompagner l'émergence de nouveaux projets, requalifier les espaces traversés.

Présenté par Michel HOAREAU, DEAL-Antenne Est

- Présentation des enjeux du PDU de la CIREST et de l'intérêt du système de transport par câble à la Réunion avec le projet de "la Montagne".

Présenté par Catherine CHARRITAT, DEAL-Service Aménagement Durable Énergie Climat

- Présentation du fonctionnement du Grand Port Maritime de la Réunion, notamment les interfaces entre fonctions et les enjeux logistiques à l'échelle de l'île.

Présenté par Stéphane RAISON,
Président du Directoire Grand Port Maritime de la Réunion

- Présentation de la démarche "structuration de bourgs des Hauts" comme un outil de mise en œuvre du SAR, une volonté communale à échelle du bourg, une démarche partenariale et des financements dédiés. Exemple avec Hell Bourg.

Présenté par Isabelle MAILLOT, Parc national de La Réunion

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Constats

Les comportements liés à la mobilité ont fortement évolué ces dernières années à La Réunion avec le passage de la pratique de la marche à pied au « tout-automobile ».

Cette tendance est constatée par la détérioration des liaisons par modes doux qui historiquement étaient présentes sur tout le territoire réunionnais : que ce soit en ville, entre quartiers, sur le littoral, entre Hauts, mi-pentes et Bas. Cette dégradation effective va au-delà des sentiers de randonnées ; le développement de nombreux aménagements est devenu non propice aux déplacements de proximité, de la vie quotidienne et « Marcher devient une épreuve ». Force est de constater que les conditions climatiques sont également peu enclines au développement des déplacements en deux-roues.

Malgré une offre en transports collectifs (TC) qui évolue continuellement, ce mode reste un moyen discriminant socialement et économiquement.

En effet, la qualité de service des transports collectifs n'est pas attractive et pas adéquate à toutes les échelles sur tout le territoire, les TC correspondent essentiellement au mode de déplacements des captifs.

Face à ces problématiques de réseaux, le développement urbain tel qu'il se réalise actuellement avec la production de zones d'aménagement en juxtaposition, sans véritables interconnexions, crée un phénomène de cloisonnement. Le déséquilibre de développement principalement économique entre les micro-régions ne facilite pas non plus l'accessibilité aux différentes fonctions au sein de chaque territoire hétérogène.

Il manque une étude de la mobilité au sein de chaque collectivité et entre micro-régions pour être en mesure d'appréhender précisément les besoins de la population. L'absence de connaissance fine des déplacements à La Réunion, pour le motif domicile-travail mais également pour l'accès aux activités extrascolaires, aux services, aux loisirs, ne permet pas de définir pertinemment tous les amé-

nagements nécessaires (piétons et vélos, réseaux TC, stationnement, politique de circulation) et se heurte à une multitude d'acteurs en lien avec les déplacements.

Certains Hauts restent toujours autant enclavés, par manque de moyens de déplacement, constituant ainsi des poches d'exclusion ne serait-ce qu'avec l'exemple de la desserte numérique. Néanmoins, on remarque que les Hauts deviennent attractifs pour une nouvelle population en recherche d'espaces libres à urbaniser (caractérisés par une croissance démographique positive) mais que cette évolution n'est pas accompagnée des réflexions et projets nécessaires, pour permettre la co-habitation entre une nouvelle population d'arrivants et la population ancienne des Hauts. Ce développement se fait également sans réflexion sur l'accessibilité aux centres urbains et aux services depuis ces espaces. Enfin, avec un prix de livraison du conteneur exorbitant, le transport de marchandises est une problématique encore non résolue à la Réunion. Toutes les matières premières sont réceptionnées au Port Réunion et atomisées pour 50%. L'organisation logistique est à créer.

Enjeux

Un des enjeux forts est de promouvoir la mobilité pour tous par une accessibilité efficace et un développement concerté et réfléchi de l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Concernant la pratique de la marche et son potentiel de développement, une réflexion plus large portant sur la mobilité par modes doux (piétons, vélos), doit être menée sur chaque futur projet d'aménagement avec une prise en compte du confort des usagers. L'enjeu de maintenir la pratique de la marche dans les Hauts est posé. La préservation du patrimoine paysager, dont les chemins piétonniers du Littoral et des mi-pentes vers les Hauts, a été actée.

Se pose la question du niveau de pertinence du réseau TC d'un territoire donné pour répondre aux besoins réels et identifiés de clients multiples et sortir ainsi de la discrimination économique et sociale. L'enjeu est de qualifier et quantifier l'offre de service et le niveau de service nécessaires sur chaque territoire à des échelles multiples. Des solutions de type « transport à la demande » à initiative publique ou privée peuvent par exemple être envisagées.





Il semble essentiel de laisser à l'usager le choix dans sa mobilité ou sa non-mobilité pour tous les motifs de déplacement (travail, achats, loisirs, études, services) et cela, quel que soit son lieu d'habitation. Il faut parvenir à rendre attractif les Hauts, qu'ils soient aussi confortables à vivre que le Littoral en jouant sur la complémentarité et le continuum Hauts-Bas. Cela passe par une analyse dans le domaine des transports, l'adaptation des horaires des déplacements et le développement des e-réseaux TIC. Investir sur le numérique et sur les services de proximité (exemples d'outils : organisation de navettes pour la clientèle de grands supermarchés, livraison de marchandises, ...) permettra de réduire les phénomènes constatés d'exclusion.

Concernant la problématique de livraison des marchandises, il est indispensable de trouver des économies d'échelle dans la chaîne logistique de distribution interne à l'île et de développer des plateformes d'éclatement.

D'un point de vue prospectif, il serait opportun d'avoir systématiquement une approche globale multi-fonctions et sur l'accessibilité par tous les modes de déplacement sur chaque nouveau projet d'aménagement à l'échelle de l'aire urbaine. La collectivité doit rester dans le dialogue et garder une certaine compétence (en ingénierie urbaine, sociale et économique) et ne pas tout transférer à l'opérateur privé. L'État serait compétent pour assister les collectivités à se structurer en les accompagnant à résonner à l'échelle de l'île sur certaines fonctions et les décliner à l'échelle des micro-régions, tel qu'affiché dans le SAR, la priorité est le volet économique et passe par la valorisation des atouts et des spécificités de chaque région. Chaque micro-région devrait élaborer un projet de développement en accord avec un projet de vie à l'échelle de l'île afin de faire émerger des perspectives de développement. Il est capital d'entrer dans une logique de développement et non pas de ratapage.

Pistes d'actions

En lien direct avec les enjeux définis précédemment, des pistes d'action ont été identifiées pour appuyer le positionnement de l'État sur ces thématiques de déplacement et d'aménagement, dont il n'est pas généralement l'acteur principal.

Afin de mieux connaître le potentiel de développement d'aménagements en faveur de la marche à pied, il conviendrait de réaliser un travail de recensement et une cartographie des liaisons piétonnes historiques sur l'ensemble du territoire, mettant en évidence ses points noirs, ses ruptures et ses continuités actuelles (exemple de la requalification du sentier littoral).

De manière concrète, le manque de liaisons entre les sentiers de randonnée ne favorise pas la marche à pied et le réaménagement de ces sentiers permettrait de recréer des connexions et dynamiser ce mode de déplacement autant pour les touristes que pour les usagers locaux.

Pour répondre à la méconnaissance de la mobilité réunionnaise, fréquemment exposée, il semble ur-

gent de réinvestir dans l'observatoire des déplacements, qui se baserait sur les résultats d'une indispensable "Enquête Ménage Déplacements" à conduire à l'échelle de l'île.

Il peut être envisagé d'accompagner des expérimentations de développement d'une offre de transport en concertation avec une ou des collectivités volontaires qui le souhaiteraient hors périmètre de compétence (exemple de la Route Hubert Delisle).

Compte tenu de l'attraction croissante pour les Hauts, il serait intéressant que l'État aide à la mise en place avec les communes de politiques d'accueil pour accompagner l'arrivée de nouvelles populations. Un besoin d'organisation des déplacements sur les mi-pentes et les Hauts est à encourager, comme par exemple le covoiturage avec la mise en réseaux des volontaires, le transport participatif ou encore le "pédibus" (exemple des Maques).

Favoriser l'arrivée de réseaux performants de TIC dans certaines zones de l'île et en faire une solution alternative performante sera une des réponses innovantes au choix de non-mobilité souhaitée.





De même, accompagner la création de plateformes logistiques pour expérimenter la mutualisation du stockage et de la distribution répond à l'enjeu d'organisation logistique sur l'île (exemple de la mise en place du projet "LogistiSud", plateforme logistique à Pierrefonds).

En conclusion, l'État pourrait être l'initiateur de réflexions globales et d'analyses croisées entre les différents acteurs pour mettre en évidence les atouts respectifs des micro-régions, et concourir à un projet de développement, basé sur une complémentarité des territoires.





CONCLUSIONS DU SÉMINAIRE

Productions et enseignements du séminaire des services de l'État des 27 et 28 mai 2013

PRÉSENTATIONS CROISÉES DES DIFFÉRENTS ATELIERS ET RÉACTIONS

Pour conclure le séminaire, les rapporteurs du CETE ont partagé avec l'ensemble des participants les enseignements des 4 ateliers. Les interventions qui ont suivi ont permis de souligner certains enjeux, d'exprimer des attentes, en continuité des échanges en atelier. A ainsi été exposée la nécessité d'inverser le regard dans notre approche du développement de la ville, de ne plus concevoir la ville en extension, pensée uniquement dans son rapport avec les espaces urbains centraux, mais de privilégier une approche de la ville par les liens qu'elle peut entretenir avec les espaces non bâtis limitrophes (terrains agricoles, espaces naturels,

jardins, ..). Ces espaces, et plus généralement l'ensemble du vocabulaire de la ville, devront par ailleurs faire l'objet d'une clarification sémantique pour éviter les confusions dans l'emploi de certains termes, qui peuvent renvoyer à des définitions, des notions et des perceptions différentes selon les acteurs.

Selon plusieurs interventions, la recherche d'une ville plus équilibrée semble devoir être au centre des réflexions et des actions à conduire. L'équilibre à atteindre porte autant sur une meilleur répartition des fonctions urbaines, donc de leur accessibilité, que sur l'articulation des pleins et des vides, espaces publics et espaces naturels. La densité, systématiquement exigée dans le cadre de logements

sociaux et encore trop rarement abordée pour des surfaces à vocation commerciale, d'activité ou d'autres fonctions pourtant grandes consommatrices de foncier, doit également faire l'objet d'une meilleure répartition pour aller vers un équilibre dans les "efforts" demandés.

Dans tous les cas, le cadre des réflexions, jugées par certains trop "politiquement correctes" mais nécessaires et intéressantes, doit impérativement donner une place centrale à l'habitant.

CONCLUSION DU DIRECTEUR DE L'ÉCOLOGIE, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT DE LA RÉUNION

En conclusion de ce séminaire, le directeur Daniel Fauvre a proposé une synthèse des échanges et des premières orientations issues des ateliers.

La complexité du sujet de la ville, dans sa définition et ses composantes techniques, rend difficile une appropriation partagée par la diversité des services de l'État, chacun en charge d'une ou plusieurs des politiques publiques agissant sur la ville, sans avoir toujours l'opportunité d'embrasser le sujet dans sa globalité.

Cinq clés d'approche peuvent être retenues :

La résilience des territoires habités s'impose face aux conséquences souvent majeures des risques naturels ou technologiques auxquels ils sont exposés, face aux contingences en ressources naturelles ou encore au traitement des déchets et aux risques sanitaires. La résilience de la ville par rapport aux évolutions démographiques, aux parcours résidentiels qui se diversifient et aux problématiques sociales est également une nécessité.





La complémentarité est à rechercher entre les territoires urbains et les espaces naturels, entre les Hauts et les Bas, entre ville et agriculture. De même, cette inter- relation est nécessaire entre les différents quartiers de périphérie et les espaces de centre-ville pour la diversité des services qui y sont respectivement proposés. Enfin, les échelles communales et intercommunales, dans la manière de concevoir et prendre en charge certains items de l'aménagement, peuvent conjointement concourir à la ville durable de demain.

L'exigence de qualité se doit d'être permanente, en se dégageant des contraintes de l'urgence et des logiques d'opportunisme pour concevoir et produire des aménagements de qualité. Cette qualité est à développer dans les modes de travail, davantage basés sur le partenariat, la contractualisation et la recherche de solutions partagées dans le cadre d'équipes projets. Enfin, il est nécessaire de prendre le temps d'une évaluation des projets, de mesurer les résultats obtenus et la réelle adéquation avec les besoins des habitants.

L'évolution de notre perception des enjeux et des besoins doit nous permettre de sortir d'approches souvent trop rationnelles, uniquement quantitatives ou fragmentées. L'échelle de réflexion et de la projection, concernant le bâti, est à inscrire dans une lecture plus vaste des enjeux paysagers et de la forme urbaine souhaitée. En s'appuyant sur le tissu associatif existant et dynamique, il est possible et nécessaire de mieux percevoir les enjeux de la société réunionnaise.

Par l'expérimentation, en se faisant parfois "violence" pour s'ouvrir à une nouvelle culture de l'aménagement, il est possible de trouver des réponses originales, par exemple aux besoins de mobilité des personnes et au transport de marchandises, de développer des formes urbaines spécifiques qui ne peuvent pas reproduire à l'identique les codes d'un modèle nord-européen. Le "génie créole" peut être mobilisé dans ce but.

La seule utilisation d'outils et de procédures types ne peut être suffisante pour répondre aux enjeux de la ville et de l'aménagement urbain de la Réunion, il est nécessaire de penser et de développer collectivement des modes de faire la ville adaptés et innovants.

L'État a la capacité et l'obligation de jouer un rôle central dans ce projet permanent.

SERVICES ET STRUCTURES AYANT PARTICIPÉ AU SÉMINAIRE

Préfecture SGAR	Secrétariat Général aux Affaires Régionales
Sous Préfecture de Saint-Paul	
Sous Préfecture de Saint-Benoît	
Sous Préfecture/Cohésion	
ENSAM	Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier – antenne de La Réunion
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFD	Agence Française pour le Développement
ARMOS	Association Régionale de Maîtres d'Ouvrages Sociaux
ARS	Agence Régionale de la Santé
CAH	Commissariat à l'Aménagement des Hauts
CDC	Caisse des Dépôts et Consignations
DAAF	Direction de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Forêt
DAC OI	Direction des Affaires Culturelles Océan Indien
ABF	Architecte des Bâtiments de France
DRFIP	Direction Régionale des Finances Publiques
DRJSCS	Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale
DRRT	Délégation Régionale à la Recherche et à la Technologie
EPFR	Établissement Public Foncier de la Réunion
GPMDLR	Grand Port Maritime De La Réunion

Parc National	
Rectorat	
Directeur Ecole	Collège Le Bernica à Saint-Gilles les Hauts
Proviseur Lycée	Lycée Jean INGLO Le Port
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
DEAL	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
	Services de la DEAL
SADEC	Service Aménagement Durable Energie Climat
SEB	Service Eau et Biodiversité
SCED	Service Connaissance Evaluation et Développement Durable
SHLS	Service de l'Habitat- Logement social
SPRINR	Service Prévention des Risques Naturels et Routiers
Antenne Ouest	
Antenne Est	
Antenne Sud	

Auteurs

- Christophe ENDERLE, CETE Méditerranée
- Julien PERON, CETE Méditerranée
- Jean-François MION, CETE Méditerranée
- Sandrine ROUSIC, CETE Méditerranée
- Manuella BELLOUARD, DEAL Réunion
- Maryline CAILLEUX, DEAL Réunion



Illustrations

- Ecole d'architecture
- DEAL

Crédits Illustration

- Bureau d'études : Teckhné architectes et Atelier LD (Beauséjour : pages 48, 49, 62 et 63)
- Bureau d'études ; PCA (Philippe Chiambaretta Architecte) (Espace Océan : pages 50 et 51)
- Bureau d'études ; CYATHEA (ZAC Pierrefonds : Aéroport page 27 et Village page 28)

Financé grâce au soutien de la DATAR

ENSAT
Réunion





LA VILLE DURABLE RÉUNIONNAISE

construisons l'île de demain



PRFET
DE LA RIGN
RUNION