

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE LE PORT

**Pièce écrite n°1
P.A.D.D**

Projet d'Aménagement et de Développement Durables



PLU :
Prescrit le :
28/03/2013

Arrêté le :
05/12/2017

Approuvé le :
02/10/2018

Cachet Mairie :
Dossier approuvé par le Conseil
Municipal du

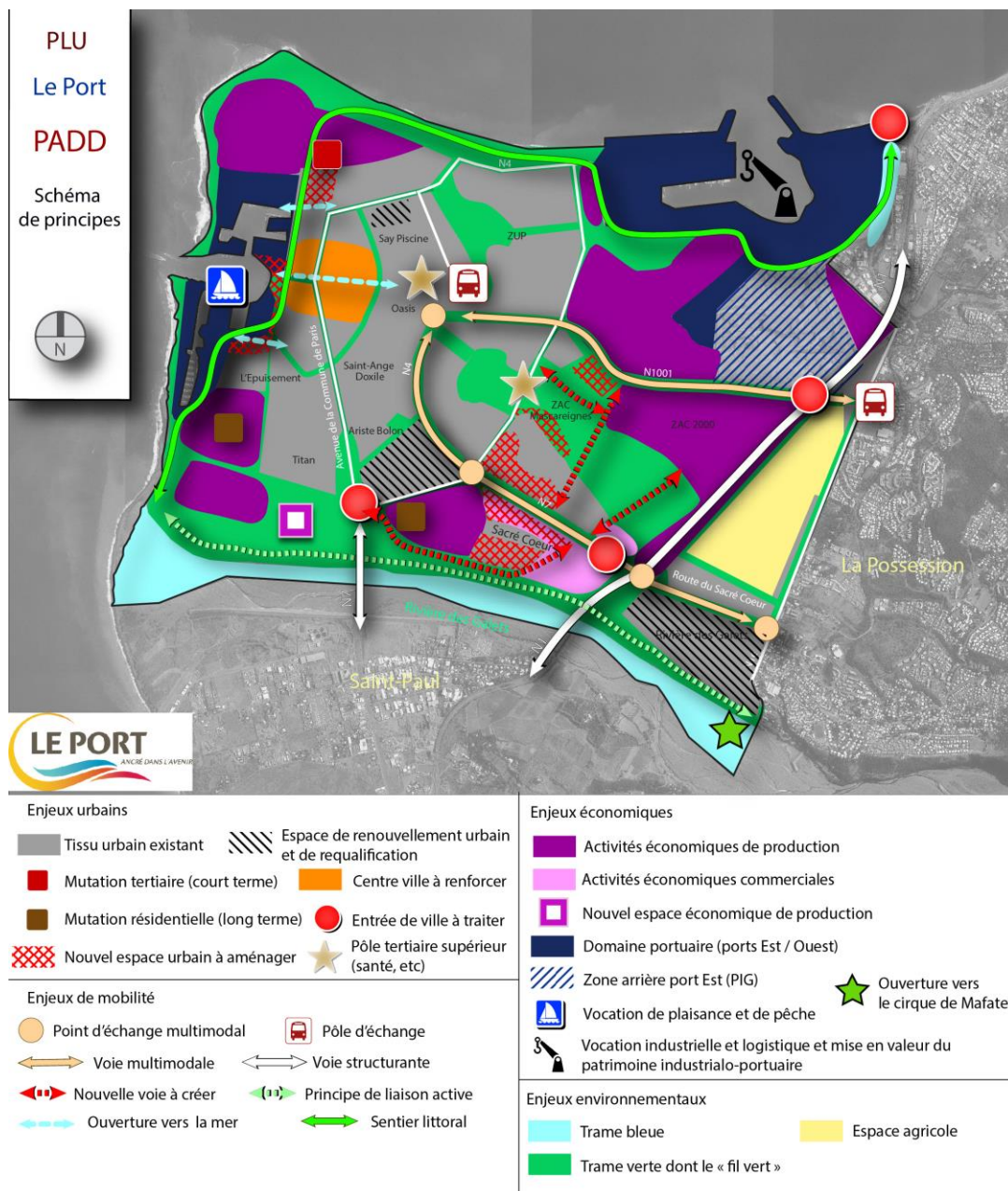
Le Maire



Sommaire

SCHEMA DE PRINCIPES	1
PRÉAMBULE	3
I - LES TROIS AXES DU PROJET	3
A. Faire face au défi portois- L'évolution nécessaire du modèle urbain.....	4
B. Les trois axes constitutifs des politiques publiques d'aménagement et de développement.	5
II - L'AXE 1 : LE PORT, UNE VILLE OCEANO-PORTUAIRE, AU DEVELOPPEMENT CONFIRME	6
1. Confirmer et amplifier, en particulier au port Est, la vocation portuaire, industrielle et logistique.....	7
2. Permettre l'évolution du port Ouest et de ses abords vers la constitution d'un front de mer urbain, à la dominante tourisme-loisirs	8
3. Diversifier la base économique vers la constitution d'une économie urbaine dynamique.....	11
III - L'AXE 2- LE PORT UNE VILLE RESIDENTIELLE AU SERVICE DE SES HABITANTS	13
4. Répondre à tous les besoins de logement	15
5. Développer l'appareillage commercial en harmonie avec l'organisation urbaine	19
6. Valoriser l'identité et le patrimoine du Port	21
IV - L'AXE 3- LE PORT UNE VILLE, UNE VILLE VERTE ET ECONOMIQUE QUI SOIGNE SON CADRE DE VIE	22
7. Une ville mobile et accessible à tous dans la pluralité des modes de transport	24
8. Une ville jardin adaptée aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière.	27
9. Une ville économe en espace et intense en urbanisation	30
10. Une ville économe de ses ressources naturelles	32

SCHEMA DE PRINCIPES



AXE 1 : LE PORT, UNE VILLE OCEANO-PORTUAIRE, AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE CONFIRME

1.1 Confirmer et amplifier, en particulier au port Est, la vocation portuaire, industrielle et logistique ;



1.2 Permettre l'évolution du port Ouest et de ses abords vers la constitution d'un *front de mer* urbain, à la dominante tourisme-loisirs ;



1.3 Diversifier la base économique vers la constitution d'une économie urbaine dynamique.



III - L'AXE 2- LE PORT, UNE VILLE RESIDENTIELLE AU SERVICE DE SES HABITANTS

2.1 Répondre à tous les besoins de logement ;



2.2 Développer l'appareillage commercial en harmonie avec l'organisation urbaine ;



2.3 Valoriser l'identité et le patrimoine du Port.



IV - L'AXE 3- LE PORT, UNE VILLE VERTE ET ECONOMIE QUI SOIGNE SON CADRE DE VIE

3.1 Une ville mobile et accessible à tous dans la pluralité des modes de transport ;



3.2 Une ville jardin adaptée aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière ;



3.3 Une ville économe en espace et intense en urbanisation



3-4 Une ville économe de ses ressources naturelles

PRÉAMBULE

Le texte du code de l'urbanisme déterminant le contenu matériel du projet d'aménagement et de développement durables des plans locaux d'urbanisme, L151-5, est ainsi rédigé :

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Dans ce cadre, qui s'impose à tous, le projet d'aménagement et de développement durables est la pièce qui cristallise l'esprit du plan local d'urbanisme de la ville du Port. Le maître mot de l'expression « projet d'aménagement et de développement durables » est projet.

C'est pourquoi les pages qui suivent exposent, selon une présentation en trois Axes, les grandes politiques publiques qui, en s'appuyant sur l'acquis, fondent la construction du projet (I), puis les dix orientations qui en forment la structure (II, III et IV).

I - LES TROIS AXES DU PROJET

La ville du Port entend donner un sens, c'est-à-dire une direction, mais aussi du sens, c'est-à-dire de la valeur, à son document d'urbanisme. C'est pourquoi, à partir des enjeux identifiés aux tomes 1 (Diagnostic territorial) et 2 (Etat initial de l'environnement) du rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) s'organise autour de la mise en avant de trois axes qui regroupent les politiques publiques d'urbanisme appelées à répondre à ce qu'on peut désigner comme le défi portois d'aujourd'hui et des années à venir.

A. Faire face au défi portois- L'évolution nécessaire du modèle urbain

Le PADD entend rendre possible l'évolution du modèle urbain qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui ; évolution mais pas révolution qui signifierait retour vers le passé d'avant les années des décennies 50 et 60. En effet, depuis ce temps *lontan*, les politiques publiques mises en œuvre avec un grand sens de la continuité ont permis d'obtenir des résultats très probants : les bidonvilles¹ et logements précaires qui étaient si nombreux ne sont (presque) plus ; la plaine aride couverte d'andains est devenue, en bonne part, un damier d'espaces publics arborés apportant fraîcheur et contribuant à combattre les puits de chaleur ; les pressants besoins collectifs d'une population aux revenus modestes et donc logiquement demandeuse à cet égard, ont été satisfaits par un appareillage d'équipements et de services collectifs harmonieusement répartis dans la cité.

Certes tout cela est vrai, mais il n'en demeure pas moins que nombre d'indicateurs urbains sont orientés dans le mauvais sens. Mettons en avant simplement deux d'entre eux : le solde migratoire est maintenant négatif depuis plus de 20 ans et d'autre part 70% des personnes ayant un emploi au Port n'y résident pas. C'est pourquoi, le défi portois est celui de l'attraction économique mais surtout résidentielle et urbaine.

Dans ce contexte, le plan local d'urbanisme ne peut pas apporter des réponses à tout. Il peut, il doit ! néanmoins dans le cadre de son contenu matériel, contribuer à apporter les réponses qui lui reviennent. C'est pourquoi, l'heure est sans doute venue de faire évoluer le modèle urbain du Port et ce sous l'enseigne d'un objectif prioritaire : le Port, une ville qui attire.

Une ville qui attire ce sera une ville qui, en cela fidèle à son histoire, se tourne à nouveau vers ses ports : le port Ouest pour attirer des résidents et visiteurs extérieurs ; le port Est pour attirer des entreprises, des investissements et des emplois.

C'est à ce titre que trois axes de politiques publiques de développement et d'aménagement sont définis et constituent la charpente du projet d'aménagement et de développement durables.

¹ Le chroniqueur réunionnais Jacques Lougnon, professeur au lycée Leconte de Lisle dans les années 50 et 60, n'écrivait-il, pas en 1965: *Le Port, un immense bidonville dans une plaine aride*.

B. Les trois axes constitutifs des politiques publiques d'aménagement et de développement.

•Axe 1- Le Port, une ville océano-portuaire, au développement économique confirmé.

Aujourd'hui la ville est caractérisée par **la dualité et ce à un double titre** : économique et **spatiale**. Elle se présente en effet comme un collage de tissus urbains spécialisés majoritairement mono-fonctionnels : le portuaire industriel-logistique au service de l'ensemble de l'île et d'autre part le résidentiel au service des portoïis. La ville outil portuaire logistique et industrielle est une chose, la ville résidentielle en est une autre, bien distincte spatialement, mais aussi socialement. De fait la ville outil portuaire ne profite que très minoritairement aux portoïis. A quoi bon plus et mieux de portuaire et de logistique si les portoïis n'en bénéficient que très peu ? **Demain, Le Port deviendra ville océano-portuaire** : tel est bien le projet et la volonté de s'appuyer sur le portuaire si puissant et l'océanique si présent pour renouveler la ville, et la faire évoluer vers une ville de toutes les opportunités, urbaines, économiques et sociales :en somme de **tourner la ville vers ses ports et sa façade océanique**.

•Axe 2- Le Port, une ville résidentielle au service de ses habitants.

Aujourd'hui, la ville voit sa population diminuer et son parc de logements ne plus augmenter, tandis que les programmes visant tant à accroître l'offre résidentielle qu'à la diversifier socialement pour la rendre plus attirante, sont difficiles à mettre en œuvre. Par ailleurs, c'est bien au Port qu'est située la moitié du parc locatif social de l'Ouest d'où un rôle important pour la solvabilité d'ensemble des ménages du territoire. Son maintien et la poursuite de sa réhabilitation sont dès lors un enjeu important. C'est bien dans ce cadre que s'inscrit l'opération Ariste Bolon – SIDR Haute, portée par le programme national NPNRU, visant à la diversification et rééquilibrage du peuplement de ce quartier. Concomitamment, les équipements publics nombreux et bien présents dans la diversité des quartiers composant la ville, représentent une charge lourde dans un contexte de raréfaction des ressources publiques. L'enjeu résidentiel est donc de taille. **Demain, Le Port, ville résidentielle au service de ses habitants** : tel est aussi le projet et la volonté de changer cette situation en s'appuyant tant sur les leviers de la réhabilitation et mutation urbaines que sur ceux de la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel pour accroître l'attraction urbaine de la ville. Faire renaître tout autant que révéler de nouvelles valeurs de localisation visant à établir une ville de toutes les proximités: urbaine entre logements, services et emplois ; sociétale entre les générations et les catégories sociales ; fonctionnelle en conciliant mobilités tous modes et accessibilité toutes populations.

•Axe 3- Le Port, une ville verte, douce et économe.

Depuis longtemps, déjà, la ville du Port est réputée pour la qualité de ses espaces publics et de ses paysages urbains. Elle est aussi, pourrait-on dire depuis toujours, apte à concilier la culture du risque inhérente à tous les ports de commerce et la culture urbaine d'une ville portuaire. **Demain, Le Port, une ville verte, douce et économe** est alors le projet et la volonté, en s'appuyant sur l'acquis, d'actualiser et approfondir cette tradition en l'adaptant aux exigences contemporaines de la conciliation entre l'homme et la nature, autant du point de vue des déplacements que de la gestion des ressources rares : l'espace et la ressource en eau, notamment.

II - L'AXE 1 : LE PORT, UNE VILLE OCEANO-PORTUAIRE, AU DEVELOPPEMENT CONFIRME

La structure de l'appareil productif de la ville du Port est très singulière dans l'Ouest et l'ensemble de l'île, marquée qu'elle est, au contraire de toutes les autres communes, par la prédominance de l'économie productive vis-à-vis de l'économie résidentielle.

Ainsi, au Port l'économie productive rassemble 63% des établissements pour près de 45% des emplois, là où dans l'Ouest, les pourcentages correspondants sont respectivement 48% et 26% et s'agissant des emplois, de l'ordre de seulement 20% pour l'ensemble de l'île. La ville du Port est vraiment « l'usine et l'atelier de l'île ».

Evidemment les responsables portois entendent bien, en phase avec les investissements menés par Port Réunion, confirmer et amplifier cet acquis qui est aussi une vocation. Mais, par ailleurs, ils entendent également que leur ville tienne toute sa place dans le processus de diversification et d'intensification des lieux de l'économie, en phase à ce titre avec l'Objectif 5 du projet d'aménagement et de développement durables du SCoT du TCO.

Dans le cadre de la confirmation de la vocation industrielle et portuaire mais aussi de son renouvellement, le projet de la ville se fonde sur la progressive affirmation de la spécialisation des deux composantes portuaires vers les activités respectivement industrielles et logistiques à l'Est et, d'autre part, urbaines c'est-à-dire tertiaires, touristiques et de loisirs à l'Ouest.

Dans ce contexte sont définies les trois orientations suivantes selon une double logique respectivement sectorielle et spatiale .

1. Confirmer et amplifier, en particulier au port Est, la vocation portuaire, industrielle et logistique.

Argumentaire

Port Réunion est indispensable à la Réunion, stratégique pour le TCO et bénéfique pour la ville du Port. L'économie portuaire est importante et se situe dans une dynamique de croissance : deux bonnes raisons pour que le plan local d'urbanisme y accorde toute son attention .

L'importance du pôle portuaire, industriel et logistique est grande. Si on restreint l'analyse aux seuls emplois directs du complexe industrialo-portuaire ce sont, en 2012, près de 4500 emplois soit le quart du total des emplois localisés au Port ^[1]_{SEP}.

La dynamique de croissance est avérée : en 2015 Port Réunion franchit le seuil symbolique des 5 millions de tonnes (5,1 millions de tonnes contre 4,3 millions de tonnes en 2014), et ce il est vrai, en partie du fait des tonnages concernant le chantier de la nouvelle route du littoral (NRL). Mais même hors NRL, l'activité portuaire a généré un tonnage de 4,5 millions de tonnes, en hausse de 5,5% sur l'année précédente.

Cette activité se déploie d'abord dans le domaine portuaire proprement dit, puis dans les zones d'activités économiques (ZI ou ZAE) situées à sa proximité: les ZI n° 2 et 3 et les ZAE Développement 2000 et Belvédère. Au total ce sont près de 150 hectares permettant la localisation de plus de 250 établissements. Ces zones sont plutôt de bonne qualité, ce dont témoigne un *turnover* faible. La densité y est de l'ordre de 1,5 entreprise/hectare, ce qui est relativement élevé pour ce type de morphologie économique. Cela dit, leur amélioration qualitative restera à l'ordre du jour : meilleure utilisation des parcelles foncières, et développement des offres de services aux entreprises.

Tout port est à la fois port mais aussi zone logistique et industrielle associée. L'accroissement des trafics va augmenter les emplois industriels et logistiques associés et... les besoins de surface, ce dont témoigne, notamment, le projet de Port Réunion concernant la zone arrière portuaire (la ZAP). Avec ses quelque 90 hectares, elle représente 5% de la surface de la ville : son devenir est évidemment un enjeu très important.

Au delà des occupations temporaires actuelles (extraction de matériaux et chantier de la NRL), la vocation de la ZAP est sans surprise : « *s'agissant du domaine portuaire lui-même les activités liées aux opérations de chargement et déchargement des navires, avec les espaces correspondants pour le stockage et la manutention ; en dehors de la zone portuaire, des activités dont la logique veut qu'elles s'implantent à proximité : première transformation, exportation² ...* ».

Cette vocation prioritaire doit cependant s'harmoniser avec la localisation singulière de la ZAP comme porte urbaine, en entrée de ville au nord. C'est pourquoi elle ne sera pas exclusive de l'intégration de la ZAP dans la constitution du grand réseau dit du « Fil Vert » qui correspond à la volonté – voir *infra* Axe 3- de faire du Port une ville verte, douce et économe en ressources rares.

ORIENTATION 1 - Confirmer et amplifier, en particulier au port Est, la vocation portuaire, industrielle et logistique.

La vocation portuaire, industrielle et logistique de la ville est confirmée et amplifiée selon les modalités suivantes:

- Maintenir et renforcer cette vocation économique, en particulier, dans les zones d'activités existantes avoisinant le port Est : les ZI n° 2 et 3 et les ZAE Développement 2000 et Belvédère. Poursuivre leur amélioration qualitative avec une meilleure utilisation des parcelles foncières, et le développement des offres de services aux entreprises.
- S'agissant de la zone arrière portuaire de port Est confirmer cette vocation portuaire, industrielle et logistique tout en veillant à intégrer son aménagement dans la constitution du grand réseau naturel- le « Fil Vert » - qui contribuera à faire du Port une ville verte, douce et économe en ressources rares. **A ce titre, il convient de veiller à la mise en place d'une gestion exemplaire des espaces carrières, consécutivement à la fin de leur exploitation.**

2. Permettre l'évolution du port Ouest et de ses abords vers la constitution d'un front de mer urbain, à la dominante tourisme-loisirs

² Citation du président du directoire de Port Réunion in «Le Marin»- septembre 2016

Argumentaire

Le port Ouest est la 2ème composante du domaine portuaire de Port Réunion : y sont localisées les activités de pêche, plaisance, commerce de vrac sucrier et par ailleurs, il s'agit également du port d'attache, en Océan Indien, de la marine militaire. A proximité du port Ouest sont localisés d'abord le centre ville du Port et ensuite les zones d'activités économiques associées avec, notamment, la ZI n°1, et la ZI Sud.

- La zone industrielle ZI n°1- Première zone d'activités économiques de l'île, créée par la chambre de commerce et d'industrie de La Réunion (CCIR) en 1963, d'une superficie globale de 73 hectares, la ZI n°1 est située au Nord du port Ouest et du centre ville. Elle est marquée, en son extrémité la plus éloignée des tissus urbains, par la présence des réservoirs d'hydrocarbures desservant l'ensemble de l'île. A ce titre une vingtaine d'hectares sont concernés au moins par une prescription du plan de prévention contre les risques technologiques(PPRT). Cette zone est peu qualitative et s'est développée au fil de l'eau. Un des enjeux sera à moyen terme de la requalifier, voire de la réorganiser, tout en réaffirmant sa vocation industrielle principale.
- La zone Industrielle Sud- Située au sud de port-Ouest et donc en bordure sud du centre ville, d'une surface de 28 hectares, elle est caractérisée par la présence d'entreprises polluantes et regroupe essentiellement des entreprises de BTP, un dépôt de produits alimentaires et chimiques ainsi, et surtout, que l'ancienne centrale thermique de l'EDF maintenant désaffectée. En contiguïté avec la ZI Sud est localisée la zone d'activités économiques (ZAE) des Tamarins plus récente et d'une qualité d'aménagement reconnue.

D'ores et déjà des mutations ont marqué ces ZAE, en particulier dans la partie Sud. D'une part, dans la ZI Sud, des désinvestissements à l'exemple de l'ancienne centrale thermique de l'EDF en cours de démantèlement, car remplacée par la centrale de port-Est ; d'autre part des investissements récents ou nouveaux comme celui correspondant à la ZI contigüe des Tamarins dont l'attractivité est avérée. Les mutations et changements de destination ont déjà eu lieu ; ne s'agit-il pas alors de poursuivre le mouvement ?

Dans ce contexte, le projet d'aménagement et de développement durables établit que l'ensemble du secteur de port Ouest et des tissus urbains et industriels avoisinants sont destinés à devenir une des localisations prioritaires pour un ensemble d'activités et de programmes

participant de la constitution d'une ville littorale : services et équipements répondant aux besoins de loisirs des populations résidente et extérieure (hôtels, services de loisirs et récréatifs, restaurants et cafés), immeubles résidentiels.

Soit tout ce qui, en économie, correspond à l'économie présentielle- celle qui fournit des services de loisirs et de tourisme aux populations locales mais aussi extérieures- et en urbanisme à la construction d'un *front de mer*. Cette orientation, vise alors, tout en préservant l'essentiel des fonctions portuaires actuelles du port Ouest, la valorisation des avantages comparatifs de localisation de cette ville océano-portuaire que le projet d'aménagement et de développement durables place comme Axe premier de son contenu.

Dans cet esprit, il serait souhaitable de localiser au port Ouest l'escale des bateaux de croisière touristique de gabarit compatible avec les infrastructures portuaires.

ORIENTATION 2 – Faire évoluer le port Ouest et les tissus urbains environnants vers la constitution d'un *front de mer* porteur de programmes caractéristiques d'une économie urbaine touristique orientée vers les services récréatifs et de loisirs : les *Portes de l'Océan*.

La vocation portuaire de port Ouest est confirmée dans un registre tourné majoritairement vers les activités de pêche, plaisance et tourisme et contribue de ce fait à la constitution d'un *front de mer* urbain- les *Portes de l'Océan*-, intense et mixte selon une triple logique programmatique et spatiale :

A/ Les activités portuaires actuelles de plaisance et de pêche sont confirmées ; celle de loisirs y sont développées. A l'inverse, à long terme, les activités de fret et de stockage y prennent une place progressivement minoritaire.

B/ Les tissus urbains du centre ville faisant face au port Ouest sont engagés dans une démarche de mutation urbaine allant dans le sens d'une progressive intensification résidentielle et mixité des activités. Y sont localisés, notamment, les constituants attendus d'un *front de mer* urbain : commerces, équipements et services de loisirs-tourisme, hôtels-café-restaurants, immeubles tertiaires. La nécessaire transparence visuelle et physique entre les espaces urbains du centre ville et le front portuaire et océanique est assurée par l'aménagement des espaces publics ;

C/ Les parties de la ZI sud, les plus proches de port Ouest et du centre ville, font l'objet d'une démarche de mutation urbaine présentant les mêmes caractéristiques que celles exposées ci-dessus.

3. Diversifier la base économique vers la constitution d'une économie urbaine dynamique

Argumentaire

Au niveau de l'Ouest de l'île, le territoire est très dense, le foncier est donc rare et cher. Les besoins d'espaces dédiés aux activités économiques sont nécessairement en proportion des évolutions démographiques et économiques, donc croissants, même si les taux de croissance sont moindres que précédemment. Cette perspective ne peut pas ne pas concerner Le Port partie intégrante du Cœur d'agglomération 1^{er} foyer économique de l'île³.

Il s'agit de poursuivre l'édification d'une économie urbaine dynamique ; après tout, le Port est bien une composante importante de ce Cœur d'Agglomération défini et reconnu comme tel par le schéma de cohérence territoriale (le SCOT) du TCO, en cohérence avec le schéma d'aménagement régional (le SAR).

L'évolution du modèle urbain portois, identifié comme un enjeu générique au rapport de présentation, doit alors logiquement s'accompagner de la diversification de la base économique, notamment dans le domaine des services tertiaires aux entreprises et aux ménages, avec dans ce dernier cas le développement du secteur santé déjà bien présent. Cette diversification va concerner deux catégories d'espaces : d'abord ceux, identifiés à l'orientation précédente, proches du port Ouest mais aussi ceux correspondant au secteur Mascareignes à partir de ce qui existe déjà avec le village artisanal éponyme, la ZAE Pierre Brossolette et les implantations des équipements de santé.

En termes de morphologie urbaine, cette évolution prendra généralement la forme d'immeubles tertiaires où s'installeront les entreprises d'appui et de valorisation des activités industrielles et logistiques.

ORIENTATION 3 – Diversifier la base économique en allant vers la constitution d'une économie urbaine dynamique

Au delà des contenus programmatiques de tourisme et de loisirs déterminés pour le *front de mer des Portes de l'Océan*, la diversification et l'enrichissement de la base économique seront mis en œuvre par la réalisation de programmes d'activités tertiaires, en particulier dans le domaine de la santé, levier important d'une fréquentation de populations

³ comme l'a reconnu, le schéma d'aménagement régional approuvé par décret en Conseil d'Etat en 2010

extérieures dans une logique de « tourisme médical ». Sera également développé le domaine de l'enseignement supérieur déjà bien présent. Les aménagements et constructions correspondantes se localiseront notamment dans le secteur Mascareignes où, de manière comparable avec les *Portes de l'Océan*, la mixité entre activités économiques et développement résidentiel sera assurée.

III - L'AXE 2- LE PORT UNE VILLE RESIDENTIELLE AU SERVICE DE SES HABITANTS

La poursuite des finalités tant d'efficacité économique que d'équité sociale amène le PADD à porter des réponses à tous les besoins de logements et d'équipements et services de proximité.

Dans ce domaine de l'habitat et des équipements, notamment commerciaux, ce qui est visé, dans la prolongation du plan guide de la démarche *Ecocité insulaire et tropicale*, est la mise en place d'une ville des proximités : urbaine entre logements et emplois, sociétale entre les générations et les catégories sociales.

Cette visée qualitative est quelque peu confrontée à un enjeu d'ordre quantitatif. En effet, depuis quelques années la démographie de la ville est négative et, indépendamment du ralentissement démographique général de l'île, cette évolution est liée en particulier à la faiblesse de l'attractivité résidentielle. Une telle situation, à persister, entraînerait la poursuite d'une démographie à la baisse tandis que les actifs employés sur place persisteraient à ne pas loger au Port. A quoi bon définir des orientations en faveur d'une évolution du modèle économique, à l'image de ce qui a été déterminé dans l'Axe 1, si dans une dynamique du même ordre, n'était pas déterminé concomitamment l'établissement de foyers de valorisation résidentielle ?

Il est vrai que l'évolution du modèle urbain est plus difficile à mettre en œuvre quand la « matière » démographique est moindre qu'elle n'était auparavant. Il va sans doute être nécessaire de focaliser spatialement les actions pour faire émerger des foyers de valorisation urbaine. L'enjeu quantitatif démographique est alors aussi, un enjeu qualitatif urbain focalisé.

C'est dans ce contexte que se comprend la prévision démographique du projet de PLU.

La prévision démographique du projet de PLU

Au Port, le taux de croissance annuel de la population était égal entre 1990 et 1999 à +1,1 %, puis s'est annulé entre 1999 et 2008 pour devenir fortement négatif depuis 2008 : -1,3 %. De fait la population de la ville a diminué de quelque 2700 habitants entre 2008 et 2013.

Mais, ce constat doit immédiatement s'accompagner d'un autre relatif à l'évolution du parc de logements : il ne s'accroît plus depuis plusieurs années avec, en particulier, une stagnation absolue entre 2008 et 2013. A parc de logements stagnant ne peut, compte tenu de la décohabitation et d'une augmentation du stock des vacants, que correspondre une tendance à la baisse du nombre d'habitants.

Qui plus est, ce parc a très peu évolué au niveau qualitatif : la prédominance de l'offre de logements sociaux est toujours très marquée, ne permettant donc pas de diversifier les produits habitat et de mieux ouvrir les parcours résidentiels. Autant dire que le domaine de la politique de l'habitat est au premier chef celui vis-à-vis duquel une évolution des politiques publiques est nécessaire.

Telle est bien une des priorités du projet de PLU. Et, en conséquence, telle est la logique de la prévision démographique du document.

En effet, à une échelle aussi locale que celle de la ville du Port, les évolutions démographiques peuvent être influencées par une politique de l'habitat très dynamique : des centaines de logements en plus, pour autant qu'ils aient trouvé leurs investisseurs pour les réaliser et leurs acheteurs ou locataires pour les occuper, amèneraient alors des centaines de ménages résidents supplémentaires. Et, donc, un surcroît d'habitants venant partiellement démentir la prévision fondée sur des hypothèses démographique et économique externes aux politiques de la ville du Port. Cette hypothèse constitue, au regard des projections analysées au tome 1 du rapport de présentation, un 3^{ème} scénario **H3'** dont la probabilité d'occurrence dépend beaucoup de la politique de construction de logements supplémentaires qui pourrait être mise en œuvre.

La réalisation de H3' conduirait alors à un chiffre de population de l'ordre de 38000 habitants à l'horizon 2030.

Cette prévision est mise en œuvre d'abord par le contenu programmatique des OAP Portes de l'Océan et Mascareignes, Ce sont là quelque 1000 logements qui y sont prévus, avec une offre très majoritaire de produits habitat à financement intermédiaire ou libre, incarnant autant de foyers de valorisation urbaine résidentielle. En l'occurrence il s'agit bien de retenir les portoïis et d'attirer les non portoïis, en particulier les très nombreux d'entre eux qui travaillent dans les zones d'activité de la ville.

Elle est mise en œuvre, ensuite, par les programmes immobiliers à poursuivre en zone Ud de Mail Océan et Ua de la rivière des Galets représentant de 400 à 500 nouveaux logements.

L'évolution du modèle urbain qui est le *mantra* de ce plan local d'urbanisme, est également confrontée à la situation difficile des quartiers de la ville des 2 et 3 èmes couronnes (ZUP, ZAC, Satec, SIDR) et de celui du quartier la rivière des Galets. Autant de lieux où l'appareillage commercial est (très) faible sans oublier que la situation économique et sociale de nombre de leurs résidents est précaire.

La détermination, nécessairement focalisée spatialement, de valeurs de localisation urbaine et résidentielle doit, alors, s'accompagner d'une politique générale d'équité territoriale en faveur de ces quartiers, s'agissant de l'habitat et des équipements collectifs et commerciaux.

Focalisation de nouvelles valeurs de localisation et équité territoriale, donc sociale, sont deux « fils rouges » complémentaires des orientations de cet Axe 2.

4. Répondre à tous les besoins de logement

Argumentaire

Le domaine du logement se situe dans un quadrilatère dont les « quatre coins » sont les dynamiques de marché, les politiques publiques - en bonne part nationales - de financement, les politiques locales d'urbanisme et d'offre foncière et, évidemment, les prévisions démographiques. Tel est le cadre dans lequel doivent se concevoir et se définir les orientations du projet d'aménagement et de développement durable relatifs au logement.

Par ailleurs, les orientations sont de deux ordres : respectivement quantitatif et qualitatif.

Aspect quantitatif

A l'heure de l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs du PLH 2 (en date de fin 2015), valant pour les réalisations des quatre années de 2011 à 2015, les écarts en termes de réalisation sont importants. Ces écarts permettent d'apprécier l'ampleur de l'enjeu de construction de logements. L'enjeu quantitatif apparaît bien quand on constate que le parc de logements de la ville du Port ne s'accroît plus depuis plusieurs années : stagnation absolue entre 2008 et 2013.

Concernant l'objectif quantitatif d'ensemble, tous secteurs de financement considérés, et en se fondant sur les chiffres des logements autorisés, le taux est de 45% : 900 logements autorisés en 4 ans, soit 225 unités/an, chiffre fort

éloigné des objectifs et des intentions qui étaient de 450 logements annuels. Ainsi, par rapport aux $4 \times 450 = 1800$ qui auraient correspondu à la mise en œuvre de l'objectif : 900 logements manquent, aux deux tiers de l'avancement du PLH 2.

De tels résultats se retrouvent peu ou prou dans les autres communes du TCO ; ils sont cependant plus marqués au Port. Ils semblent bien résulter de l'effet de plusieurs causes respectivement générale et spécifique :

Cause 1, générale – Logement autorisé est une chose, logement réalisé en est une autre. Ainsi concernant Le Port, 4 opérations « autorisées et programmées » auront, en 2016, un taux de réalisation très inférieur aux objectifs sinon même nul : Quartier Mairie, Ville et Port, ZAC Rivière des Galets et Mail de l'Océan ; soit l'essentiel des opérations que le PLH considérait comme « à garantir » ! Mais pourquoi un tel écart ? Il apparaît qu'aujourd'hui l'écart de temps entre l'obtention du financement et la livraison du programme correspondant est au moins de trois ans alors que ce délai avait été estimé être en moyenne de deux ans.

Cause 2, spécifique – Est-ce une conséquence de la priorité donnée à la réhabilitation du parc social avec son cortège de démolitions et regroupements de cellules ? Ce parc n'est pas très récent ; une bonne part date de la « grande époque » de la constitution de la ville du Port actuelle, dans les décennies des '70' et '80'. Il a souvent mal vieilli et fait l'objet, depuis de nombreuses années, de politiques de réhabilitation-rénovation. Ces efforts et ces investissements ont été et sont encore justifiés (Ariste Bolon, RHI Say Piscine et rivière des Galets). Ils ont conduit à une nette amélioration de l'état de confort du parc ancien. Mais n'ont-ils pas concentré les financements et les engagements au détriment de la construction neuve ?

Cela dit, on peut se demander si deux causes moins propres au domaine de l'habitat ne jouent pas :

Cause 3 – Le ralentissement démographique doit être une explication importante du fait que les tous les taux de réalisation, tant pour les logements aidés que pour l'ensemble des typologies de logements, seront en 2016, inférieurs nettement à 100%. Le ralentissement démographique d'ensemble ne peut pas ne pas jouer sur l'économie du secteur de la construction qui est d'ailleurs, au contraire de celui des travaux publics, en situation de stagnation dans l'ensemble de La Réunion.

Cause 4 – Les préférences de localisations des ménages. A cet égard le travail d'évaluation effectué par les services du TCO est clair. Il manque 26 points de % de réalisation s'agissant des deux premiers niveaux de l'armature urbaine, en particulier le Cœur d'Agglomération et donc Le Port, points que l'on retrouve localisés dans les villes relais (la Plaine-Bois de Nèfles et Saint Gilles les Bains à Saint Paul ainsi qu'à Saint Leu centre ville, notamment), et les territoires ruraux habités (les TRH), catégorie spatiale où le SAR et le SCoT du TCO établissaient pourtant qu'il ne pouvait être répondu qu'aux besoins de décohabitation et de lutte contre l'habitat insalubre. Un « débit de fuite » depuis les espaces les plus urbanisés et équipés vers les espaces urbains moins denses et souvent plus éloignés des centralités urbaines est constaté. Ce que les documents de planification urbaine décident est quelque peu contredit par les préférences de localisation des familles !

En tout cas au vu des conclusions de l'évaluation de la mise en œuvre du PLH 2, la diversification de l'offre résidentielle au Port paraît encore plus comme un résultat à atteindre qu'un processus à l'œuvre : « Les livraisons effectives ainsi que celles attendues d'ici la fin de l'exercice du PLH, mettent la commune en grande difficulté pour l'atteinte de son principal objectif ⁴ ».

L'objectif quantitatif, alors fixé par le PLH 2, n'est plus à l'ordre du jour. L'enjeu principal est bien celui d'une diversification des produits logements contribuant à accroître l'attractivité résidentielle de la ville et permettant d'atteindre la prévision démographique de 38 000 habitants d'ici 10 à 12 ans.

Aspects qualitatifs

Les politiques publiques du logement doivent tenir compte d'une situation existante à laquelle il faut remédier (la réhabilitation du parc social) et, d'autre part, d'une évolution à venir qui demandera de plus en plus à être prise en compte dans la conception des logements et de l'habitat, en particulier le vieillissement de la population.

Aspects qualitatifs : la réhabilitation du parc social –Le programme NPNRU

Les situations d'habitat non satisfaisantes sont encore (trop) présentes à La Réunion en général et au Port, en particulier, et ce au delà des importantes améliorations en conséquence des opérations de résorption de l'habitat insalubre (RHI). Telle est une des raisons du problème d'attirance résidentielle que connaît la ville. C'est pourquoi, l'inscription du quartier

⁴ citation page 69 du document d'évaluation du PLH.

Ariste Bolon comme un des quartiers du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) est, à cet égard, un signal très positif qui contribuera à modifier du tout au tout son attractivité et permettra de modifier heureusement son peuplement.

Aspects qualitatifs : l'adaptation au vieillissement de la population

La pyramide des âges va fortement évoluer dans les années qui viennent. Selon les projections de l'INSEE, en hypothèse de scénario central et pour l'ensemble de l'île, le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans passera d'environ 80 000 à 215 000, horizon 2040 : une augmentation de 135 000 personnes ! Cette catégorie d'âge représentait moins de 10% de la population en 2008, elle pèsera plus de 20% en 2040. Rapporté au Port le résultat serait alors :

- + de 5000 à 6000 personnes de plus de 65 ans dont à peu près + 1 000 de plus de 85 ans

La politique publique du logement doit s'adapter à cette évolution forte et de fait rapide, qui va susciter une augmentation parallèle des situations de dépendance. Les logements devront être équipés et adaptés en conséquence ; par ailleurs quand le maintien à domicile n'est plus possible, ce qui sera le cas d'un nombre accru de personnes en situation de dépendance, des solutions d'habitat médicalisé devront être développées.

Tel est le contexte dans lequel le projet d'aménagement et de développement durables établit l'orientation 4.

ORIENTATION 4 - Répondre à tous les besoins de logement- Mettre en cohérence la diversification du parc avec l'évolution du modèle urbain.

Cette orientation générale se décline selon six objectifs particuliers:

- Objectif quantitatif de volume de mise à disposition sur les marchés du logement . Au total l'offre nouvelle de logements représente quelque 1500 unités permettant ainsi de crédibiliser la prévision démographique. de 38 000 habitants d'ici 10 à 12 ans.
- Objectif qualitatif et quantitatif avec un double volet. Il s'agit d'abord de la typologie des logements : mettre en œuvre l'objectif d'une offre de nouveaux logements à financement intermédiaire ou libre (mixité sociale inversée), représentant plus de la moitié du total et identifiant autant de foyers de valorisation urbaine résidentielle. Et d'autre part, mise en œuvre du programme de renouvellement urbain dans le

quartier Ariste Bolon – SIDR Haute. Il s'agit bien, dans les deux cas, de retenir les portois et d'attirer les non portois.

- Les localisations prioritaires des foyers de valorisation. L'évolution du modèle urbain s'appuiera sur les localisations suivantes: le centre ville avec le *front de mer* de port Ouest et le quartier Mail Océan, et d'autre part le quartier Mascareignes, à moyen terme.
- Objectif qualitatif quant à l'adaptation au vieillissement du parc de logements ce qui implique la mise en place de dispositifs et équipements pouvant pallier la dépendance et la dégradation de la mobilité ;
- Objectif concernant la lutte contre l'habitat indigne, dans le cadre de la mise en œuvre du plan intercommunal de lutte contre l'habitat indigne concernant, en particulier, le quartier Ariste Bolon ;
- Objectif, enfin, visant à mieux associer les logements et les composantes urbaines de la proximité: services, économie résidentielle, aménités urbaines et espaces publics, ce qui est bien, en particulier, la finalité, dans le quartier Ariste Bolon - SDIR Haute, du programme NPNRU (voir infra l'orientation 5).

5. Développer l'appareillage commercial en harmonie avec l'organisation urbaine

Argumentaire

La ville du Port place commerciale d'importance

Elle peut, en effet, être qualifiée de place commerciale d'importance, à l'échelle de l'Ouest et significative à l'échelle de La Réunion. Y est localisé un pôle commercial d'importance dont l'extension est engagée. Ainsi, à terme, ce sont près de 20 000 à 30 000 m² de surface de vente qui seront ouverts. On peut y ajouter les quelque sept hectares de la zone du Chemin des Anglais consacrée, majoritairement, au commerce automobile.

Le paradoxe commercial portois : fort à la périphérie, en dehors de la ville constituée ; faible en ville et plus encore dans les quartiers des couronnes urbaines

La force de l'appareil commercial de la ville, pour l'essentiel localisé en périphérie, contraste fortement avec sa faiblesse en Centre Ville et sa très grande faiblesse dans les 2 et 3 èmes couronnes urbaines où, bien souvent,

la présence commerciale est réduite à des bars ou autres établissements de *street food* en rez-de-chaussée de bâtiments ou dans des camionnettes garées le long des voiries principales. Fort là où l'urbaniste voudrait qu'il le soit moins et faible là où l'urbaniste et l'économiste urbain souhaiteraient qu'il soit fort : tel est le paradoxe portois en matière de commerce, incitation à définir des orientations correctrices en la matière.

La politique publique en matière d'équipements commerciaux ne peut pas ne pas considérer l'importance de la souhaitable harmonie entre l'armature commerciale et l'organisation spatiale : des milliers d'habitants des 2 et 3 èmes couronnes urbaines et du village de la Rivière des Galets sont très dépourvus en la matière, si par contre les équipements publics de la proximité ne font souvent pas défaut. Il est vrai que les équipements relevant de décisions publiques sont plus aisés à localiser de manière équitable que les équipements commerciaux dont la logique d'implantation est marchande.

La détermination, nécessairement focalisée, de valeurs de localisation urbaine et résidentielle doit, sans doute, s'accompagner d'une politique générale d'équité territoriale en faveur de ces quartiers, s'agissant de l'habitat et, aussi, des équipements commerciaux.

Par contre, s'agissant du centre ville et de l'ensemble du *front de mer* de port Ouest, la dynamique de mutation et de valorisation urbaines devrait permettre de faire effet de levier sur de nouvelles implantations commerciales.

Tel est le contexte dans lequel l'orientation 5 se situe.

ORIENTATION 5 - Développer l'appareillage commercial en harmonie avec l'organisation urbaine

La ville du Port développe son appareillage commercial selon une triple logique :

- Confirmer l'opportunité de l'extension du pôle commercial Sacré-Cœur en garantissant une accessibilité multimodale performante, et en contribuant à renforcer son attractivité, dans le cadre de l'aménagement de l'entrée de ville de la RN1 - sud (voir l'orientation 8).
- Renforcer la place commerciale du Centre Ville et du *front de mer* de port Ouest. Ce renforcement sera inséparable de la dynamique des démarches de mutation urbaine déjà évoquées précédemment sous l'enseigne générique de *Portes de l'Océan*. Cette dynamique devrait

se cristalliser par la création d'un appareillage commercial permettant de renouveler l'assortiment des produits et des gammes.

- Contribuer à l'équité territoriale et sociale en mettant l'accent particulièrement là où l'offre est faible : les 2 et 3èmes couronnes urbaines et le village de la rivière des Galets.

6. Valoriser l'identité et le patrimoine du Port

Argumentaire

Les installations portuaires de ce qui, à l'époque était appelé le « port de la pointe des galets » ont été inaugurées en 1886 ; les terrains avoisinants qui abritaient déjà plus d'un millier d'habitants ont été érigés en commune de plein droit moins de 10 ans plus tard, le 22 avril 1895, sous le nom de Le Port.

Plus de 120 ans après, les milliers d'habitants qui y ont vécu et leurs représentants élus ont contribué à forger un patrimoine, matériel et immatériel, vu et ressenti, constitutif d'une identité, en quelque sorte endémique, c'est-à-dire unique dans l'île.

C'est pourquoi, un important travail d'identification a été effectué. Successivement ont été concernés le patrimoine architectural et urbain d'abord limité à l'emprise de la démarche d'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) puis étendu à l'ensemble de la ville. Plus récemment, ont également été recensés les composantes historiques paysagères et végétales, constitutives de l'identité du Port

C'est ce patrimoine identitaire que le plan local d'urbanisme entend révéler et valoriser. L'attraction résidentielle n'est pas seulement affaire de logements, d'emplois et d'équipements mais aussi de mise en valeur aujourd'hui de tout ce qui a été légué au fil de 120 ans d'activités humaines.

C'est dans cet esprit que le document comprend des dispositions réglementaires particulières « *Protections patrimoniales : Eléments bâtis et paysagers remarquables* » qui au-delà d'en dresser la liste, en définit les règles de protection et valorisation.

ORIENTATION 6 - Valoriser l'identité et le patrimoine du Port

La ville du Port met en valeur les constituants matériels et immatériels de son identité en mettant l'accent notamment sur le patrimoine bâti créole et les éléments remarquables de son patrimoine résidentiel, industriel, et végétal du XXème siècle.

Elle en définit les règles visant à sa protection et valorisation.

IV - L'AXE 3- LE PORT UNE VILLE, UNE VILLE VERTE ET ECONOMIQUE QUI SOIGNE SON CADRE DE VIE

Le titre même de ce document, le PADD, fait référence au concept de développement durable c'est-à-dire à la mise en cohérence d'un ensemble de politiques publiques permettant d'affirmer concomitamment les trois valeurs environnementale, sociale et économique.

Les orientations rassemblées à l'Axe 1 visent à diversifier donc à renforcer le développement économique de la cité. Celles regroupées à l'Axe 2 entendent contribuer à renouveler l'attractivité résidentielle de la ville et à mieux l'équilibrer spatialement et socialement. Dès lors, il est nécessaire que les politiques publiques relevant de l'Axe 3 garantissent la qualité environnementale de l'aménagement et du développement du Port.

Au contraire des autres communes de l'Ouest de l'île, le territoire de celle du Port est peu doté en grands ensembles d'espaces agricoles et naturels ce dont témoignent, par exemple, la faible importance des espaces soit reconnus au titre des dispositions du code de l'environnement soit classés par le schéma de cohérence territoriale de l'Ouest comme espaces naturels de protection forte.

Inversement les espaces artificialisés prédominent fortement. Au schéma de cohérence territoriale, la quasi totalité du territoire communal relève des espaces urbains de référence : ceux au sein desquels les développements urbains à réaliser à l'horizon 2026 sont, pour l'essentiel, localisés. Et qui plus est, la catégorie de ceux qui sont déjà urbanisés ou équipés- les espaces urbains à densifier espaces classés U, au plan local d'urbanisme de 2014 - sont eux-mêmes très prédominants par rapport à l'autre catégorie constitutive des espaces urbains de référence que sont les espaces d'urbanisation prioritaire classés AU.

Très peu d'espaces naturels de protection forte, beaucoup d'espaces artificialisés: la problématique de la qualité environnementale est vraiment singulière au Port et bien différente de ce qu'elle est dans les autres communes de l'Ouest de l'île.

Dans ce contexte, ce dont il s'agit dans cet Axe 3 relève prioritairement de ce qu'on peut désigner comme une politique générale d'écologie urbaine où aux thématiques de la *ville marché* (le développement de l'économie et de l'emploi :**Axe 1**) et de la *ville communauté humaine et sociale* (l'habitat, les services et les équipements au service des groupes sociaux : **Axe 2**), s'ajoutent celles de la *ville machine* (les réseaux et les mobilités de toutes sortes) et de la *ville visible* (la perception et la pratique de la ville par ceux qui y habitent, y travaillent ou y viennent comme visiteurs).



Cette ambition d'écologie urbaine se décline selon quatre grandes orientations :

- Une ville mobile et accessible marquant une évolution avec les modes de vie et de déplacements actuellement dominants et valorisant les mobilités actives et les impacts de la mise en place d'un système de transports en commun amélioré.
- Une ville jardin proche et protectrice de la nature, en renouvelant dans un contexte plus urbain la vieille tradition du jardin créole et en

permettant une bonne adaptation aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière.

- [Une ville économe en espace et intense en urbanisation,](#)
- [Une ville économe de ses ressources naturelles](#)

Soit, en définitive, une ville à vivre.

Ces quatre orientations ont contribué à avancer la proposition d'un aménagement urbain harmonieux, nécessitant l'adoption de marges de recul vis-à-vis des voiries, différentes de celles relevant de l'Article L111-6 du Code de l'Urbanisme pour les routes classées à grande circulation, comme le sont celles qui définissent le quadrilatère RN1-RN1001-RN4a-RN7.

Ce projet d'aménagement est détaillé en Pièce n°2 - Tome 4 du rapport de présentation du PLU « Étude amendement Dupont permettant de déroger aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme »

7. Une ville mobile et accessible à tous dans la pluralité des modes de transport

Argumentaire

Le plan local d'urbanisme, pas plus qu'il n'est un programme local de l'habitat (PLH) n'est un plan de déplacements urbains (PDU), avec ses aspects programmatiques. Cependant, les textes le régissant tiennent compte, naturellement, de l'étroite imbrication entre urbanisme et mobilités, entre organisation générale de l'espace et armature des réseaux de déplacement. C'est pourquoi il est demandé au projet d'aménagement et de développement durables de définir les orientations générales des politiques publiques des transports et des déplacements.

N'urbaniser que ce qui est accessible tous modes et rendre accessible tous modes ce qui est déjà urbanisé : tel est l'adage qui va guider les politiques publiques des transports du plan local d'urbanisme. Pour l'essentiel il ne s'agit rien d'autre que de rendre cohérent l'organisation générale de l'espace et l'armature des transports tous modes en mettant « en tension » la première par la seconde.

Un réseau de transport ce n'est pas autre chose que des « arcs » (les lignes) et des « nœuds » (les centres d'échange), en tenant compte de la localisation des générateurs de déplacements et des densités

d'urbanisation qui contribuent à déterminer les niveaux de service (fréquence, amplitude, notamment).

Dans ce contexte, le plan local d'urbanisme a l'ambition de construire une ville tout à la fois des proximités et des mobilités. Proximités, pour chacun, des fondamentaux de la vie collective (travail, commerces, éducation, santé, administrations) ; mobilités parce que la ville et la vie contemporaines sont l'occasion aussi pour chacun de pouvoir se déplacer partout afin de bénéficier de l'ensemble des offres qu'une ville de 36 000 habitants située au sein du Cœur d'Agglomération reconnu par le schéma de cohérence territoriale, entend mettre à la disposition de tous.

La dépendance à l'automobile s'est fortement accrue. L'impact social de ces évolutions est marqué, pour le budget des familles et leur temps de déplacement. Et cela au moment où tant les ménages que les collectivités publiques sont engagés dans une période de ralentissement marqué des moyens financiers à leur disposition, comme l'a établi la prévision économique présentée au rapport de présentation.

Ce qui est visé est donc bien à la fois la ville des courtes distances et la ville de toutes les mobilités... pour tous avec la latitude de pouvoir choisir son mode de déplacement y compris les modes les plus efficaces pour la protection de l'environnement et les moins coûteux pour les budgets des familles. Pas de ville sans transports collectifs efficaces ni sans modes actifs à la pratique facilitée, pas d'espaces urbains sans desserte.

Cet objectif sera relevé dans de bonnes conditions d'efficacité (adéquation des résultats aux objectifs) et d'efficience (bonne adéquation des résultats aux moyens mobilisés) en se fixant des objectifs raisonnables sur la nouvelle configuration du réseau de lignes et sur la mise en place de pôles d'échanges entre modes qui soient aussi des lieux de vie et de ville intenses.

Mettre en œuvre cette politique ne veut pas dire évidemment supprimer ou contraindre exagérément les déplacements en automobile, mais veut dire mettre en place un nouvel équilibre entre les différents modes de transport qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou actifs (vélo et marche à pied, notamment). Au regard de la place très dominante, actuellement, des transports motorisés individuels on peut dire que la voie à suivre est celle de la régulation appropriée du trafic automobile.

Dans le domaine des transports collectifs, la situation dans l'Ouest de La Réunion est en évolution et spécifique.

- En évolution parce que la communauté d'agglomération a déjà défini la nouvelle architecture des lignes de son réseau, le « nouveau Kar Ouest » ou NKO selon un double principe : améliorer les temps de parcours pour les rendre compétitifs vis-à-vis des transports en voiture ; hiérarchiser les lignes en établissant une complémentarité entre lignes au niveau de lieux de correspondance.
- En évolution, enfin, parce qu'elle s'inscrit évidemment dans la politique d'ensemble définie au niveau régional et visant à mettre en œuvre, progressivement, le « réseau régional de transport guidé (RRTG) » référencé à la prescription n°26 du schéma d'aménagement régional.

Dans ce contexte, le plan local d'urbanisme qui est d'abord un document d'aménagement et d'urbanisme met l'accent sur la cohérence entre transports et urbanisme et définit, dans son projet d'aménagement et de développement durables, les orientations qui suivent.

ORIENTATION 7 - Une ville mobile et accessible, aux circulations apaisées dans la pluralité des modes de transport

Associer du mieux possible ville et mobilités tous modes pour tous, correspond à une orientation générale mise en œuvre selon les quatre voies d'action suivantes :

- Faciliter les déplacements en modes actifs, en développant, un réseau dédié d'ensemble, confortable et sécurisé. En particulier, améliorer les pistes cyclables et favoriser la marche à pied par des aménagements en conséquence des espaces publics : trottoirs larges et ombragés. Aménager quelques rues piétonnes en centre ville. Spatialement le réseau des modes actifs voit son dessin général précisé dans l'OAP *Fil Vert*, référencée ci-dessous. Il s'appuiera sur la réalisation de connexions piétonnes et des mesures d'alignement.
- Valoriser le développement, programmé au schéma de cohérence territoriale, d'une offre améliorée de transports publics avec, en particulier la définition et programmation de zones d'aménagements et de transition vers les transports (ZATT). Concernant la ville du Port, au moins deux ZATT sont prévues: d'abord au Centre Ville (Aimé Césaire) où sera localisée le pôle d'échanges entre les modes de transport, puis au sud de la ville dans le secteur Mascareignes. Ce sont autant de lieux destinés à devenir ces espaces urbains dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation. En l'occurrence ce sont autant de secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Ces OAP définissent l'intensification des usages du sol urbain et, d'autre part, l'enrichissement et la diversification des fonctions urbaines qui y sont localisées.

- Organiser l'offre de stationnement, dans une logique de tangence par rapport au centre ville et en liaison notamment avec le développement du covoiturage et la mise en place des ZATT.
- Améliorer (équité, efficacité et cohérence) le réseau et les services de transport des informations

8. Une ville jardin adaptée aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière.

Argumentaire

L'intérêt de fonder une nouvelle harmonie entre ville et nature, entre les hommes, leurs activités et la biodiversité est dorénavant mieux compris.

Classiquement les démarches de planification spatiale se fondaient sur l'identification et la mise en cohérence de deux armatures : l'armature urbaine et celle des réseaux et services de déplacement, la seconde permettant de « mettre en tension et mouvement » la première.

L'évolution concomitante de l'esprit public et de la législation ont conduit à donner toute sa pertinence à une troisième armature : celle de la nature incarnée en particulier par les continuités écologiques. Cette « irruption » représente une dimension supplémentaire de la planification spatiale : prendre comme point de départ de l'aménagement l'ensemble des espaces naturels - la nature - et considérer l'urbanisation comme un processus en quelque sorte vassal de ce qu'on peut appeler un principe de précaution et de préservation de la nature.

Aujourd'hui, le plan local d'urbanisme du Port entend reprendre, enrichir et donner un sens accru à cette évolution. La novation a trait à la prise de conscience du fait que ces espaces de nature assurent des fonctions et rendent des services multiples dont la conjugaison contribue fortement à la pérennité du monde du vivant et à la qualité de vie des résidents et des visiteurs d'aujourd'hui et de demain. La Nature n'est plus seulement « naturelle » et quelque peu figée dans une logique de protection ; elle est le support de biens communs, d'aménités et de ressources écologiques. Soient autant de ressources rares et de « biens communs » qu'il importe de protéger et valoriser et donc « d'activer », pour les mettre à la disposition de tous.

⁵ Sachant que l'homme fait partie, évidemment, de la biodiversité

Cet impératif concerne trois grandes catégories d'espaces :

- les espaces naturels tous riches, plus ou moins, de leur biodiversité faunistique et floristique constitutives des continuités écologiques ;
- les espaces agricoles ayant de plus en plus vocation à être le support de diversifications agricoles où les dimensions économique écologique et paysagère seront réconciliées dans une nouvelle harmonie ;
- enfin le territoire des lieux et parcours hydrauliques avec la rivière des Galets et d'autre part l'ensemble du littoral océanique.

Au total, dans la diversité des régimes juridiques qui les caractérisent, des activités humaines dont ils sont le support et des fonctionnalités qu'ils assument, ce sont là près de 600 hectares représentant près de 40% du territoire du Port.

Quatre types de « biens communs » y sont en jeu :

- Une fonction écologique relative au monde du vivant : la biodiversité ;
- Une fonction proprement urbanistique par l'aménagement d'espaces de coupure, de loisirs partagés et d'amélioration du confort thermique au sein des tissus urbains;
- Une fonction économique concernant les activités agricoles mais aussi de loisirs et tourisme ;
- Une fonction paysagère, aménité de vie importante pour les résidents et facteur d'attractivité du territoire.

La volonté de préserver ou valoriser l'ensemble de ces fonctions est un point fort du projet d'aménagement et de développement durables et va contribuer de manière importante à l'organisation générale de l'espace de la ville du Port.

A partir de cette reconnaissance de la diversité et de l'interdépendance de ces fonctionnalités, le projet d'aménagement et de développement durables identifie une orientation générique traitant simultanément de leur protection et valorisation mais aussi, d'autre part, de la progressive constitution d'un grand parc urbain : sous l'appellation de Fil Vert.

Dans la diversité de leurs localisations, de la gamme de fonctions qu'ils assurent, des services qu'ils rendent, et des régimes de protection qui les

caractérisent, tous les espaces naturels, et agricoles donnent lieu à l'expression d'une volonté politique partagée : celle de contribuer à valoriser l'attractivité de la ville du Port comme ville jardin exemplaire, fondée sur une conciliation heureuse entre ville et nature.

ORIENTATION 8 – Valoriser une ville jardin conciliant ville et nature et adaptée aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière

Une ville jardin qui plaît et qui attire est un objectif ambitieux qui amène à définir une feuille de route en trois volets.

A- Le Fil Vert et ses multiples fonctions

1/ Le plan local d'urbanisme, apporte une particulière attention, à la nature en ville. A ce titre, il identifie le réseau d'ensemble des espaces naturels et agricoles et même urbains, porteurs, plus ou moins, de la biodiversité constitutive des continuités écologiques. Dès lors, il veille à les rassembler au sein d'une orientation d'aménagement et de programmation- le Fil Vert- visant à en assurer la protection et la valorisation. Au regard de la forme de la ville, ce réseau est d'abord circulaire en englobant, depuis l'entrée sud-est de la ville, les berges de la Rivière des Galets y compris le réservoir de biodiversité correspondant, puis l'ensemble du littoral océanique jusqu'à la Ravine à Marquet en intégrant le cimetière paysager et des corridors verts à définir au sein de la zone arrière portuaire ; il est ensuite transversal dans une direction générale sud-est/nord-ouest en partant du Triangle agricole jusqu'au littoral océanique nord en intégrant le réservoir de biodiversité des Mascareignes , le parc boisé puis les espaces publics de la ZUP.

2/ Dans ce cadre, le parc boisé est plus et mieux intégré à la ville en se transformant progressivement en un *Central Park* agrémenté d'équipements publics participant de la constitution d'une ville ludique et récréative. Par ailleurs, le littoral nord de la ville, composante significative du Fil Vert, est protégé contre le phénomène d'érosion côtière.

3/ Le réseau ainsi constitué est également un des supports privilégiés respectivement de cheminements pour les modes actifs, de protection de la ressource eau en lui faisant jouer pleinement une fonction de noues d'infiltration des eaux pluviales et, enfin, de mise en place d'espaces de type jardins partagés vecteurs de renforcement du lien social.

B- Mêler le végétal au bâti en vue d'une conception bioclimatique de l'aménagement

La nature en ville requiert par ailleurs, une active politique de végétalisation des espaces urbains : les espaces publics, comme tel est déjà largement le cas, et aussi les abords de l'ensemble des bâtiments et des cheminements. Dans ce

cadre, il est fait recours, au maximum, aux "grands arbres d'intérêt paysager et patrimonial" relevant spécialement des espèces endémiques et indigènes.

C/ Les entrées de ville

Pour les non résidents de la ville, le premier regard sur la ville du Port est celui qui est offert aux quatres portes de la ville que sont respectivement l'entrée au Port Est, l'échangeur RN1/RN1001 au droit de la ZAP et de la ravine à Marquet, l'échangeur du Sacré Cœur et au sud l'entrée de l'axe mixte sur la RN7. Ce seront autant de lieux de mutation urbaine où un aménagement de grande qualité donnera à voir une ville attirante, tout à la fois urbaine et naturelle, verte et dense.

9. Une ville économe en espace et intense en urbanisation

Argumentaire

Tout document d'urbanisme doit certes répondre aux besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques... sportives ou culturelles et d'équipements publics, mais aussi veiller à une *utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux*⁶...

Au Port, l'espace est très rare et, au delà de sa rareté même, donne lieu à des utilisations toutes aussi importantes les unes que les autres :

- Les espaces urbanisés pour y localiser l'habitat, les équipements, les espaces d'activités et les infrastructures.
- Les espaces naturels assurant des fonctions quant à la biodiversité, les paysages, la protection des ressources naturelles, « l'embellissement » même des espaces urbains et la production d'aménités de vie.

Dès lors, « économiser l'espace » ou, plus justement dit, minimiser l'artificialisation des sols naturels et agricoles est certes un enjeu important.

L'utilisation économe des espaces n'est, cependant, pas le critère unique auquel référer les documents d'urbanisme. Il convient aussi, en effet, de répondre aux besoins de développement et d'aménagement. Or ces besoins sont très significatifs au Port.

⁶ Extraits de l'article L101-2 du code de l'urbanisme.

Pourquoi le sont-ils ? Parce qu'ils correspondent à cette volonté fortement exprimée de faire évoluer le modèle urbain de la ville ; de passer d'une ville industrialo-portuaire à une ville certes toujours forte de ses composantes portuaires et industrielles mais forte aussi de ses nouveaux foyers de valorisation résidentielle, touristique et tertiaire.

Le « nouveau », en la matière, peut tout à fait correspondre à des processus d'intensification et de mutation urbaine. Tels sont bien la vocation et le processus à mettre en œuvre dans le secteur des tissus urbains du port Ouest et de ses environs. Tel est bien le cas, aussi, de la densification des espaces urbains situés dans la proximité des futures zones d'aménagement et de transition avec les transports (collectifs et modes doux) (les ZATT) ; en particulier aux abords de la place Aimé Césaire.

Mais le « nouveau » va concerner aussi des espaces actuellement non artificialisés. Tels sont bien la vocation et le processus à mettre en œuvre notamment dans le secteur Mascareignes et, s'agissant du développement des équipements commerciaux, du secteur du Sacré Cœur.

C'est pourquoi, en comparaison d'une période qui fut marquée par d'importantes, et indispensables, démarches de renouvellement urbain, d'amélioration de l'habitat, de suppression des dernières composantes d'habitat indigne, la période qui s'ouvre, avec ce nouveau plan local d'urbanisme, est celle d'une marche en avant vers une ville qui développe de nouvelles composantes urbaines aptes à attirer de nouvelles populations.

L'équilibre entre une *utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains* et, d'autre part, la *réponse aux besoins présents et futurs*, représente donc une équation assez spécifique au Port. Elle se résout par le maintien de ce que fut la tendance passée. Ce simple maintien, alors même que la réponse aux besoins nouveaux se fait plus impérieuse que dans les années précédentes, est de fait une marque d'économie dans l'usage de l'espace. Dans cette logique, le rapport de présentation a identifié les secteurs devant faire l'objet d'une dynamique de mutation et intensification urbaines:

- Centre Ville- *front de mer* port Ouest ;
- Mascareignes Sud et ses abords vers Sacré-Cœur ;
- Le quartier Ariste Bolon – SIDR Haute ;
- La ZAP et ses abords
- Les ZATT du centre ville (Aimé Césaire) et de Mascareignes.

ORIENTATION 9 - Intensifier l'urbanisation là où l'opportunité est forte- Les lieux de la dynamique de mutation et d'intensification urbaines

La mise en œuvre de cette orientation amène à promouvoir deux voies d'action complémentaires pour les développements urbains à venir :

A/ Minimiser la consommation d'espace

Intensifier l'urbanisation, en particulier dans les localisations des dynamiques d'intensification et de mutation urbaines identifiées au rapport de présentation : Centre Ville-front de mer port Ouest ; Mascareignes Sud ; La ZAP et ses abords ; les ZATT du centre ville (Aimé Césaire) et de Mascareignes;

Au total, à l'horizon 2027, limiter l'artificialisation des espaces, à un maximum de 30 hectares correspondant à la valeur de la moyenne annuelle constatée dans les années récentes, multipliée par dix. Cette politique va contribuer à la mise en œuvre de l'orientation 10 relative à la protection qualitative de la ressource eau.

B/ Assurer la mise en œuvre des dynamiques de mutation et d'intensification urbaines.

A ce titre cinq sites sont mis en avant :

- Centre Ville- front de mer port Ouest ;
- Mascareignes Sud et ses abords vers Sacré-Cœur ;
- La ZAP et ses abords ;
- Le quartier Ariste Bolon – SIDR Haute ;
- Les ZATT du centre ville (Aimé Césaire) et de Mascareignes

10. Une ville économe de ses ressources naturelles

La ressource eau

Les livres 1 et 2 du rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale (SCoT) comme du présent plan local d'urbanisme ont déterminé les enjeux environnementaux essentiels. Est particulièrement notable celui relatif à la ressource eau : dans sa double dimension quantitative et qualitative.

C'est bien la protection d'une ressource particulièrement rare et donc précieuse, au Port, qui est en jeu.

À cet égard le plan local d'urbanisme entend bien se situer dans une relation de compatibilité avec le SCoT et, de ce fait, respecter les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du schéma d'aménagement et gestion des eaux de l'Ouest (SAGE Ouest).

Il le fait en s'attachant aux particularités de la commune où plus que dans les autres communes de l'Ouest, sont importantes les surfaces imperméabilisées, la présence de captages et forages, les eaux industrielles et les risques de la pollution des sols suscitée par les éventuels dysfonctionnements de la gestion des déchets.

Dans cet esprit, a été réalisée une expertise sur les solutions d'optimisation de la ressource en eau potable. Elle a permis d'identifier la situation relative à chacun des forages actuels et à venir en caractérisant chacune d'entre elles et en définissant les prescriptions qui en permettront la protection. Soit ce qui se traduit par des dispositions réglementaires particulières annexées au règlement : « *Optimisation de la ressource en eau potable – Incidences sur le PLU* ».

La ressource énergie

Par ailleurs, le PLU du Port s'inscrit dans les actions recommandées au niveau local par le Plan Climat Energie Territorial (PCET) du TCO en autorisant un dépassement des règles relatives au gabarit pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique.

ORIENTATION 10- La protection de la ressource en eau

Soient les trois voies d'action suivantes, concernant les conditions que doivent satisfaire les développements urbains.

A/ La localisation des développements urbains au regard de la protection des aquifères et des périmètres de captage

Les développements urbains de toute nature localisés en particulier sur la zone arrière portuaire de Port Réunion (ZAP), au droit du cours aval de la Rivière des Galets **et à proximité du Parc boisé et de Mascareignes**, sont conçus et mis en œuvre de façon à ne pas dégrader la qualité de l'aquifère stratégique de la Plaine des Galets.

Par ailleurs, le plan local d'urbanisme met en place l'ensemble des périmètres de protection des captages actuels **et futurs**, subordonne les éventuels développements urbains qui seraient amenés à y être localisés aux servitudes associées, regroupées dans l'annexe au règlement « **Optimisation de la ressource en eau potable – Incidences sur le PLU** », et identifie les ressources mobilisables,

préalablement à la réalisation des projets de développement urbain de toute nature.

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

La réalisation des projets de développement urbain de toute nature, est conditionnée à l'existence soit de réseaux d'assainissement des eaux usées soit, à défaut, de dispositifs d'assainissement semi collectifs auquel cas des modalités de suivi de leur efficacité sont définies et mises en place.

C/ La gestion des eaux pluviales

A cet égard le plan local d'urbanisme définit une ligne d'action générale visant à gérer le plus possible les eaux pluviales «à la source» afin de ne pas accroître l'aléa inondation en aval et d'autre part d'amoindrir le ruissellement de matières polluantes vers les milieux naturels. Dans ce cadre les trois dispositions suivantes sont mises en œuvre :

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

> concevoir et mettre en œuvre, à l'échelle de projets de (re)développement urbain significatifs, les nécessaires ouvrages collectifs de retenue et d'infiltration des eaux pluviales ; ouvrages qui pourraient fort utilement être localisés dans les espaces du Fil Vert.

> enfin, prévoir et mettre en place les installations de prétraitement pour celles des eaux pluviales dont l'exutoire final est constitué par les bassins portuaires du Grand Port Maritime de La Réunion.

L'impératif de la protection de la ressource en eau, est également mis en œuvre au moyen de l'ensemble des recommandations qui suivent qui, sans relever directement du contenu matériel du plan local d'urbanisme, vont largement contribuer à la mise en œuvre de **l'Orientat**ion 10.

R10- Recommandations relatives à la protection de la ressource en eau

A ce titre sont définies quatre recommandations concernant respectivement les eaux industrielles, les eaux pluviales, l'alimentation en eau potable, et la gestion des déchets.

A/ La gestion différenciée de l'eau les usages domestiques, industriels et publics

Organiser à moyen terme une gestion différenciée de l'eau, selon les usages respectivement domestiques, industriels et publics (arrosage des espaces verts). Dans ce cadre poursuivre le programme de récupération/recyclage des eaux usées pour préserver au maximum les ressources aquifères (Projet REUSE).

S'agissant des eaux industrielles, il est demandé aux gestionnaires des zones d'activités et aux responsables des installations correspondantes d'adopter un ensemble de mesures concourant à un usage économe de la ressource en eau, d'abord dans les *process* de production, puis par récupération des eaux de pluie et réutilisation des eaux traitées par les stations d'épuration proches : stations du Port et de Cambaie) pour satisfaire notamment les besoins en eau «industrielle».

B/ Les conditions économiques de l'alimentation en eau potable

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

C/ La gestion des déchets

Une partie significative des gisements de déchets est encore peu ou pas valorisé ; les dépôts sauvages sont trop nombreux ; soient autant de risques de pollutions des sols pourtant supports de circulation des eaux. Dans ce contexte il est nécessaire que les actions relatives aux gisements de déchets assurent la protection et le bon état des sols.

R11- Recommandations relatives aux économies d'énergie

Promouvoir la conception de programmes de logements « tropicalisés » s'agissant de leur architecture et de leur performance énergétique et environnementales.

R12- Recommandations relatives aux communications numériques

Contribuer au développement des communications numériques pour tous les projets urbains (résidentiels, économiques et touristiques) sur le territoire.