



Évaluation - Stratégie  
Planification territoriale

Programmation  
Études de marché

Développement Social Urbain  
Économie urbaine et transports

---

## DUTEILH PERRAU URBANISME

126 Chemin Quatre Robinets  
97436 SAINT-LEU  
Tél. 02 62 34 06 67  
Fax 02 62 34 15 27

---

**TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST**

**SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE  
DU TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST**

***PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE***  
***VERSION DÉFINITIVE***

**NOVEMBRE 2005**

TETRA 547

---

**SOMMAIRE**

---

<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>1. LES SINGULARITÉS DU TERRITOIRE, LES OBJECTIFS DU T.C.O.</b>	<b>5</b>
1.1. LES TROIS SINGULARITÉS DU TERRITOIRE	4
1.2. LES OBJECTIFS DU T.C.O.	6
<b>2. VERS UNE ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES</b>	<b>9</b>
2.1. LES ESPACES NATURELS DE L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	9
2.2. LES ESPACES AGRICOLES DE L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	13
2.3. ASPECTS COMPLÉMENTAIRES ET ESSENTIELS	16
<b>3. VERS UNE ARMATURE DES ESPACES URBAINS</b>	<b>18</b>
3.1. LA NÉCESSAIRE GESTION ÉQUILBRÉE DU DYNAMISME DE L'OUEST	18
3.2. LES PRINCIPES DIRECTEURS D'UNE ARMATURE URBAINE STRUCTURÉE ET RENOUVELÉE	19
3.3. LES TROIS ESPACES STRATÉGIQUES DE L'ARMATURE URBAINE DU T.C.O.	22

## INTRODUCTION

---

### ***Le PADD comme projet politique***

Le projet d'aménagement et de développement durable est une des principales innovations des schémas de cohérence territoriale par rapport aux schémas directeurs d'antan.

Le maître mot, dans l'expression PADD, est **projet** : « ce qu'on a l'intention de faire ».

L'intention de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest est d'inscrire son SCOT dans un cadre plus vaste qui lui confèrera du sens et donc de la force et de la légitimité.

Ce travail sur le territoire de la côte ouest que constitue la présente démarche de planification, n'a d'autre objet que de s'intéresser aux relations entre les hommes, la terre, l'eau et finalement la vie.

Depuis sa découverte, l'île de la Réunion a profondément changé parce que les hommes sont plus nombreux, parce que les valeurs et les croyances qui les animent ne cessent d'évoluer entre fidélité au socle ancien et adaptation aux temps nouveaux.

L'homme d'antan, dans un temps pas si lointain, nouait des relations avec les autres dans un espace assez réduit, souvent celui des quartiers ; aujourd'hui dans nos sociétés de mobilité et d'abondance, relative certes, mais très supérieure à celle qu'ont connue nos anciens, le cadre géographique de référence et d'action est tout à la fois celui du quartier mais aussi celui du monde.

Plus le cadre géographique s'élargit à l'échelle de la mondialisation, plus les besoins de proximité, d'enracinement et d'identité sont forts.

L'aménagement du territoire doit s'inscrire dans ce contexte. Certes, il s'agit de cartes, de limites, de prescriptions mais il s'agit aussi de définir les nouvelles conditions de l'équilibre entre les hommes d'aujourd'hui et de demain et le territoire, légué par le passé et à modeler pour l'avenir.

En cela, l'aménagement est politique et correspond à une politique c'est-à-dire un **projet** : le projet d'accueillir au sein du TCO des communautés humaines dans leur diversité qui trouveront les conditions propices à préserver leur identité tout en développant leur capacité de construire en commun.

C'est pourquoi le partage et l'adhésion à « l'esprit » du schéma de cohérence territoriale de la part des élus communautaires revêtent alors une importance particulière. En ce sens, le projet d'aménagement et de développement durable a fait l'objet d'un débat<sup>1</sup> au sein du Conseil de Communauté.

### ***Le PADD comme élément du SCOT***

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable fait suite au **rapport de**

---

<sup>1</sup> Conformément à l'article L.122-8 du code de l'urbanisme.

**présentation** du schéma de cohérence territoriale, composé lui-même du diagnostic, de l'analyse de l'état initial de l'environnement et de l'évaluation des incidences prévisibles des orientations du S.C.O.T. [à venir] sur l'environnement.

Il précède le **document d'orientations générales (D.O.G.)** qui contiendra l'ensemble des prescriptions opposables, c'est-à-dire celles vis-à-vis desquelles les documents, soit d'urbanisme de rang inférieur – les plans locaux d'urbanisme notamment –, soit de détermination de politiques sectorielles – le programme local de l'habitat, le plan de déplacements urbains, le schéma directeur d'équipement commercial notamment – devront être compatibles.

Cette nécessité de compatibilité se retrouve également entre le Schéma d'Aménagement Régional (comprenant le Schéma de Mise en Valeur de la Mer), approuvé en Conseil d'État en 1996, et le SCOT du T.C.O.

Le SAR est en effet toujours en vigueur, même s'il va prochainement donner lieu à révision.

Cela ne prive pas la Communauté d'agglomération, dans le cadre de sa propre démarche, d'avancer ses propositions qui pourront faire l'objet d'ajustements lors de la mise en compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme concernant le territoire.

### ***Le PADD comme suite logique du projet d'agglomération***

Le projet d'aménagement et de développement durable s'inscrit naturellement dans la continuité du Projet d'Agglomération élaboré en 2003

Les deux projets sont nécessairement proches quant à leur contenu mais différents quant à leur finalité.

- ✓ La finalité du Projet d'Agglomération est de traduire un ensemble d'objectifs en termes de contrat à moyen terme (Contrat d'agglomération).
- ✓ Le PADD entend déterminer les fondements d'un document d'aménagement pour le long terme.

## 1 – LES SINGULARITÉS DU TERRITOIRE, LES OBJECTIFS DU T.C.O.

---

Les singularités du territoire de la côte ouest sont marquées. La Communauté d'Agglomération du T.C.O. fonde sur ces singularités ses propres objectifs qui constituent son interprétation des articles L 121-1 et L 122-1 du code de l'urbanisme.

### 1.1. LES TROIS SINGULARITÉS DU TERRITOIRE

Soient respectivement une singularité géographique, une singularité socio-économique et une singularité quant aux projets de développement et d'aménagement.

#### □ *Singularité géographique*

La géographie physique du territoire de la côte ouest est marquée par l'importance des contrastes de climat, de biotopes, d'occupation des sols et d'intensité de présence humaine résultant des différences d'altitudes et de pentes.

Depuis la baie de Saint-Paul, les lagons de St Gilles et de la Pointe au Sel, les falaises littorales de La Possession et la plaine alluviale de la rivière des Galets jusqu'au cirque d'effondrement de Mafate, dominé à la verticale par les remparts, précédés eux-mêmes par les pentes et ravines de la planèze ouest, les contrastes physiques, climatiques et paysagers sont tout autant marqués que le sont les densités de l'occupation humaine [cf. Diagnostic].

#### □ *Singularité socio-économique*

Dans cette géographie des contrastes entre les espaces respectivement très « pleins » et très « vides » prend place un développement des activités et des « établissements »<sup>1</sup> humains très intense : de 2004 à 2020, environ 51 000 habitants supplémentaires, quelque 37 500 à 40 000 logements à édifier et les surfaces pour activités tertiaires, industrielles et portuaires correspondant aux milliers d'emplois nouveaux.

#### □ *Singularité de projets*

La force et l'intensité de ces perspectives de croissance ont logiquement facilité l'émergence de projets forts dont la mise en œuvre va modifier substantiellement les conditions spatiales du développement et de l'aménagement :

---

<sup>1</sup> Selon l'heureuse définition internationale de l'urbanisme qui, à partir de la notion d'« établissement s humains », rend bien compte de la diversité des constructions entraînées par les activités humaines : logements, équipements, bâtiments d'activité, infrastructures de réseaux, etc.

- ✓ La **route des Tamarins** qui permettra, à l'ouest, une sensible réduction de l'espace-temps rapprochant ainsi considérablement les deux composantes Ouest et Sud de l'île.
- ✓ L'achèvement du **transfert d'eau** qui contribuera à mieux garantir le développement agricole et à sécuriser l'approvisionnement des divers usagers de l'eau à l'ouest, ce transfert devant être complété par des actions tant sur les réseaux que sur la maîtrise des consommations.
- ✓ La volonté politique de la Communauté d'Agglomération T.C.O. de doter son territoire d'un **cœur d'agglomération** dense, avec un usage de l'espace intense en valeur et diversifié en fonctions urbaines.
- ✓ La décision de créer le **Parc national des Hauts de la Réunion** dont la mise en place est actuellement débattue entre tous les partenaires concernés et qui ne va pas manquer de modifier substantiellement le contexte de l'aménagement tout en accroissant la notoriété de l'île de la Réunion.
- ✓ Le projet de Réserve Naturelle Marine dont la finalité est la pérennité de l'écosystème récifal et qui, comme le Parc National, aura de fortes incidences sur l'aménagement mais aussi sur l'attractivité de l'île.
- ✓ La réalisation du **tram-train** entre Saint-Paul et Sainte-Suzanne qui mettra en relation les deux pôles économiques majeurs de l'île (Nord et Ouest) et permettra surtout un nouveau maillage des polarités du cœur d'agglomération.

## **1.2. LES OBJECTIFS DU T.C.O.**

Ce contexte très particulier du territoire où se retrouvent un ensemble d'atouts qu'aucune autre micro région ne détient en totalité et où de grands projets sont actés et en cours de réalisation (pour deux d'entre eux) conduit la Communauté d'Agglomération à retenir un objectif central qui constituera la ligne directrice de son action pour le moyen et le long termes.

Cet objectif central est de **garantir la qualité du cadre de vie et la pérennité du développement de l'Ouest dans toutes leurs composantes naturelles, agricoles et urbaines.**

Pour autant cela ne veut pas dire capter de nouvelles richesses au détriment des autres micro-régions. C'est au contraire choisir un avenir équilibré au service de la population, qu'elle soit résidente ou touristique, et faire en sorte que ces dernières connaissent mieux le territoire, apprennent davantage les richesses qui le composent et sachent en véhiculer une image positive, tout en le pratiquant de manière respectueuse.

Le Projet d'agglomération a mis en évidence l'absolue nécessité de **structurer** un territoire dont les dimensions finies sont incompatibles avec une consommation d'espace débridée.

En conséquence, le projet d'aménagement et de développement durable propose, dans le respect des objectifs et principes énoncés aux articles L110, L121-1 et L122-1 du code de l'urbanisme, la mise en œuvre d'un principe général d'équilibre entre, d'une part, la

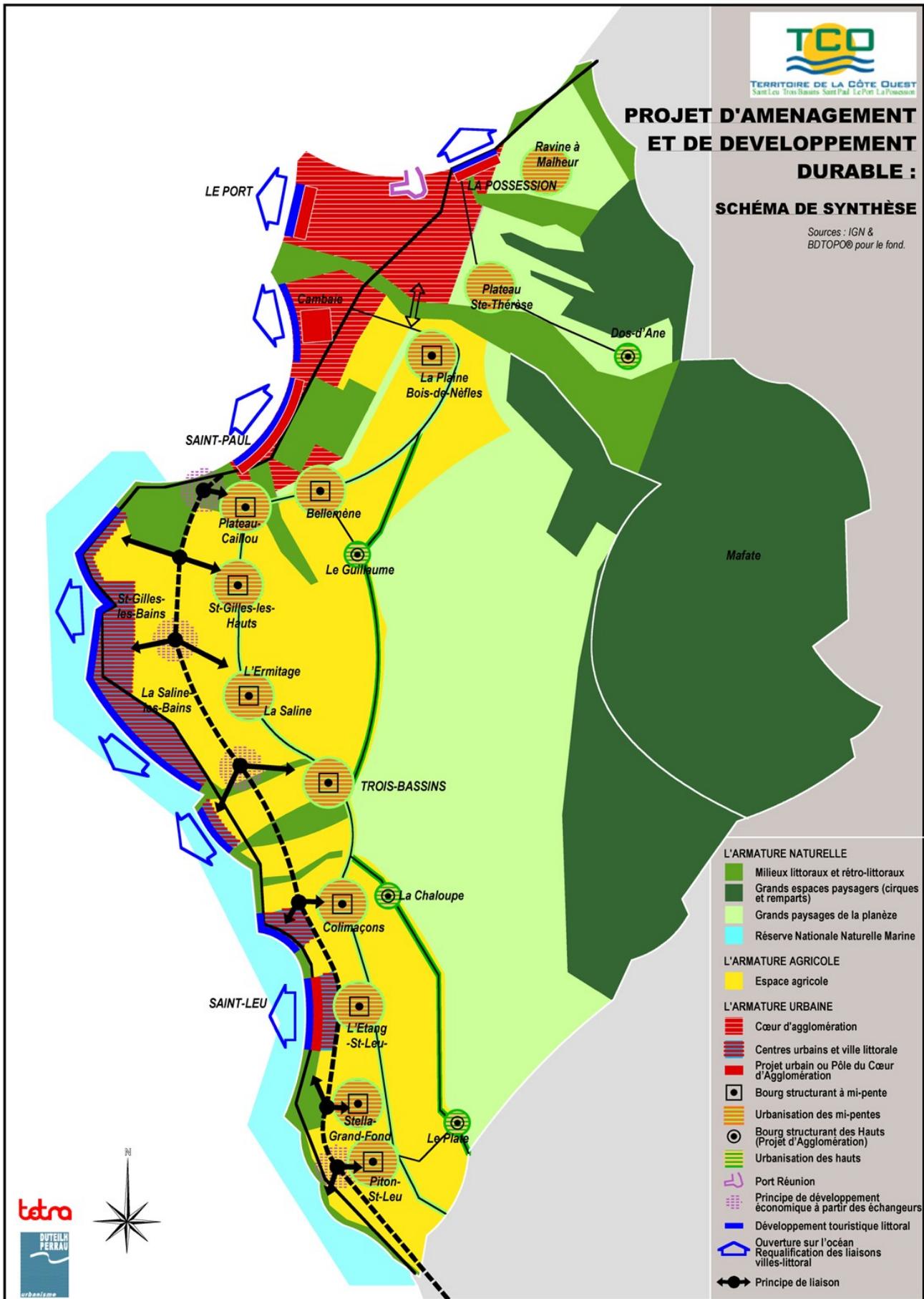
préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé permettant des capacités de réhabilitation et de construction suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités et d'équipements publics.

La mise en œuvre de ce principe d'équilibre entre deux grandes armatures est un véritable défi quand on considère les perspectives de développement des 15 années à venir.

Il suppose en préalable une prise en compte rigoureuse des besoins de la population et des activités, notamment en termes de nouvelles capacités d'accueil.

C'est à cette condition qu'il sera possible de fonder une nouvelle harmonie entre ville, nature et agriculture. Il est deux justifications à cette évolution :

- ✓ La qualité, et donc la valorisation, des espaces naturels et agricoles est un atout important de l'attractivité résidentielle et économique du territoire de la côte ouest.
- ✓ La pérennité de ces espaces, de toutes les aménités qu'ils produisent et de la biodiversité qu'ils permettent est à assurer aujourd'hui pour être transmis en héritage pour demain.



## **2 – VERS UNE ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES**

---

La Communauté d'Agglomération T.C.O. affirme sa volonté de non seulement préserver mais aussi valoriser l'ensemble des espaces naturels et agricoles qui sont, dans l'esprit de l'article L 110 du code de l'urbanisme, des éléments importants du patrimoine commun de la nation et dont, au travers de ce S.C.O.T., elle est un des gestionnaires de premier rang.

Cirque de Mafate, remparts et planèzes, ravines et étang, lagons et plages, savane, forêts tropicale ou semi sèche comme les « pièces » agricoles consacrées à la culture sucrière, à l'élevage ou aux cultures de diversification<sup>1</sup> sont autant de composantes du patrimoine naturel et agricole du T.C.O.

Jusqu'à maintenant, ils ont été soit, s'agissant des espaces agricoles, consommés par une urbanisation trop lâche, trop émiettée et trop peu dense, soit, s'agissant des espaces naturels peu mis en valeur, comme en témoigne la relative faible proportion – environ 7% – de mesures de protection particulière (sites classés ou inscrits, réserves biologiques domaniales, espaces remarquables du littoral, réserves naturelles, espaces naturels sensibles du Département, acquisitions du Conservatoire des Espaces Littoraux et des Rivages Lacustres ...) au regard de l'importance des espaces et milieux naturels inventoriés.

Les espaces respectivement naturels et agricoles sont considérés successivement ; ce sont les deux grands éléments constitutifs de l'armature correspondante.

### **2.1. LES ESPACES NATURELS DE L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES**

#### **□ Diversité d'origine**

L'identification des espaces et milieux naturels répond à deux grands ordres de critères qui ne s'opposent pas et qui parfois, dans l'espace, se superposent :

- ✓ Critère écologique de type scientifique correspondant à la « mesure » de la biodiversité c'est -à -dire de la richesse faunistique et floristique.
- ✓ Critère sociétal correspondant à l'appréciation des aménités produites par tel espace ou tel site, appréciation elle-même fondée sur un système de valeurs de types symbolique, esthétique, culturel : le « ressenti ».

C'est pourquoi l'expression « espaces naturels » doit être prise au sens large en y comprenant, en particulier dans les Hauts et à Mafate, le patrimoine culturel sur lequel repose en bonne part l'identité de ces territoires.

En particulier, le cirque de Mafate, l'un des sites les plus visités de l'île, illustre parfaitement comment les espaces naturels peuvent, sous conditions, contribuer concrètement à la mise en valeur du territoire et au développement touristique.

---

<sup>1</sup> Par rapport à celle, dominante, de la canne à sucre.

Les espaces naturels ainsi définis dans leur diversité sont vastes. En leur sein a été mise en œuvre une grande diversité de démarches de protection et valorisation : sites inscrits et classés, réserves, espaces naturels sensibles, acquisitions du Conservatoire des espaces littoraux et rivages lacustres

Demain cependant ne va plus ressembler à hier puisque la Réunion en général et le territoire de la côte ouest en particulier est à la veille d'une évolution considérable : celle que va représenter la mise en place respectivement du Parc national des Hauts, dont la zone centrale va concerner près de 15 000 hectares, et de la Réserve naturelle nationale marine du littoral ouest concernant 35km de linéaire côtier. Le SCOT aura à tenir compte des dispositions des chartes et de leur plan de gestion.

#### □ **Principe d'homogénéité de prise en considération**

Le projet d'aménagement et de développement durable ne rentre pas dans le détail des réglementations et procédures spécifiques aux différentes démarches de protection référencées supra<sup>1</sup>.

Il a par contre nécessité de tenir le rôle de cohérence des politiques publiques qui lui est dévolu. Dans cet esprit, il considère cet ensemble comme un tout homogène, car constituant le volet « naturel » de l'armature des espaces naturels et agricoles.

Ainsi la mise en œuvre de la volonté politique du T.C.O. de préserver et valoriser la composante naturelle de l'armature conduira, s'agissant du document d'orientations, à un **principe général de limitation forte des possibilités d'urbanisation**.

Par ailleurs il conviendra de respecter scrupuleusement le principe de compatibilité avec les dispositions du SAR.

Enfin, cultiver la valeur environnementale au-delà d'une approche purement réglementaire en termes d'interdits et de contraintes, c'est inscrire tous les territoires identifiés ci-dessous dans une logique de valorisation, s'agissant en particulier des activités de loisirs à organiser et promouvoir de manière respectueuse des valeurs patrimoniales. **Les espaces naturels s'inscrivent bel et bien dans le processus de développement.**

#### □ **Principe d'organisation de l'espace correspondant à la composante espaces naturels de l'armature des espaces naturels et agricoles**

Il est simple et répond à la mise en avant de quatre composantes territoriales bien distinctes par l'altitude et la densité de l'occupation humaine :

- ✓ **Les milieux littoraux** où évidemment l'occupation humaine n'est pas loin de son maximum. Cette catégorie comprend particulièrement :
  - La réserve naturelle nationale marine du littoral ouest.

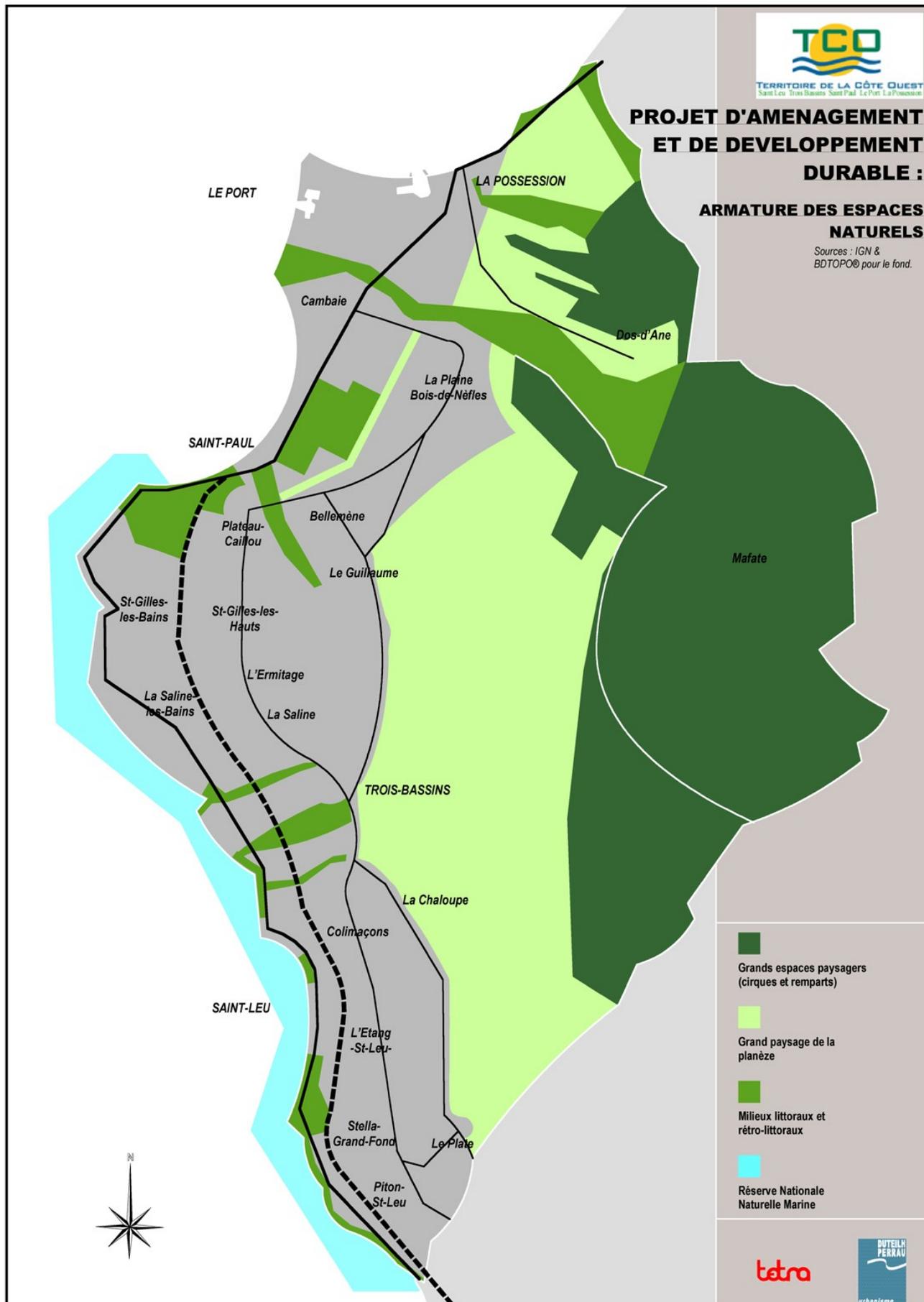
<sup>1</sup> Et au Diagnostic, chapitre II.

- Les espaces littoraux respectivement de **la baie de Saint-Paul** avec son étang, du Cap La Houssaye, de la Grande Ravine et de la Ravine de **Trois-Bassins**, ainsi que ces mêmes catégories d'espace littoraux depuis la Pointe des Châteaux et du linéaire allant des abords de la Pointe au Sel jusqu'à la limite sud de la commune de **Saint-Leu**.
  - La Ravine de la Grande Chaloupe à **La Possession**.
- ✓ **Les constituants essentiels du paysage de la planèze ouest** et notamment les Savanes. L'occupation humaine de ces secteurs géographiques est élevée et appelée à croître considérablement. La problématique de l'équilibre entre développement et protection y est spécifique : sur les mi-pentes, l'urbanisation maîtrisée (habitat et activité) progressera en harmonie avec l'économie agricole, la valorisation paysagère des ravines et l'optimisation de la gestion des eaux usées et pluviales.

Si cette deuxième catégorie d'espace est a priori d'une notoriété et attractivité moindres que la précédente et la quatrième, elle n'en est pas moins stratégique quant à sa contribution à l'armature des espaces naturels car c'est là surtout que va se jouer la valorisation réciproque entre l'urbain et la nature, entre la ville et le paysage. La Communauté d'Agglomération entend en particulier renouveler le regard vis-à-vis de l'ensemble des ravines, composante essentielle du paysage de l'ouest réunionnais et aussi lieux remarquables de préservation des derniers vestiges de la forêt semi sèche d'antan. C'est pourquoi, au-delà des parties basses des ravines déjà considérées au titre des milieux littoraux, le projet d'aménagement et de développement durable du S.C.O.T. intègre l'ensemble des ravines et de leurs berges au sein de l'armature des espaces naturels et agricoles.

- ✓ Les espaces sylvicoles, notamment du fait de la présence de la **tamarineraie des Hauts**, située entre 1 600 et 1 800m environ entre Saint-Paul et Saint-Leu, où les enjeux sont autant socioéconomiques que paysagers.
- ✓ **Les grands espaces et paysages de cirque et de remparts** où l'occupation humaine permanente est majoritairement nulle, à l'exception de celle relative au cirque de Mafate.

Cette catégorie correspond à l'actuelle proposition de délimitation de la **zone centrale du Parc National des Hauts de la Réunion** depuis, au nord, le massif de la Roche Écrite jusqu'aux remparts des Grand et Petit Bénare, en y incluant la forêt domaniale. Les patrimonialités écologiques, paysagères et culturelles y seront valorisées.



## **2.2. LES ESPACES AGRICOLES DE L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES**

### **□ *L'agriculture et particulièrement la filière canne à sucre, une valeur centrale***

À la Réunion comme dans nombre d'autres territoires îliens tropicaux, l'agriculture est d'abord représentée par la filière sucre. Celle-ci a historiquement façonné l'aménagement du territoire, dicté le peuplement et organisé le développement humain, social, paysager et spatial.

Plus qu'une simple filière économique et au-delà d'une denrée agricole, le « sucre » est un élément caractéristique de civilisation et de cohésion sociale.

L'agriculture ne se réduit pas au « sucre », mais la pérennité et la valorisation de la filière correspondante est la première considération que le projet d'aménagement et de développement durable porte sur les espaces agricoles. La deuxième considération a trait aux cultures de diversification et à l'élevage en pâtures d'altitude soit l'ensemble des filières susceptibles de renforcer le développement d'une agriculture propre aux « hauts », là où la canne à sucre ne pousse plus.

La troisième considération concerne le rôle fondamental de l'agriculture dans la constitution des paysages : « ensembles d'étendues vertes et lumineuses de canne, sillonnées du vert sombre des ravines, ouvertes sur le bleu de l'océan.. »<sup>1</sup>.

### **□ *Les éléments constitutifs de l'aspect agricole de l'armature des espaces naturels et agricoles***

Ici encore le maître mot est cohérence : celle-ci s'appuie d'abord sur la prise en considération du projet d'intérêt général (P.I.G.) Irrigation du littoral ouest et considère ensuite les espaces nécessaires aux agricultures de diversification.

- ✓ **Les espaces du P.I.G. Irrigation.** Un périmètre précis a été déterminé : il concerne d'une part 5376 hectares compris entre le littoral et la cote 660 mètres et d'autre part quelque 1650 hectares supplémentaires au-delà de cette cote. Ce vaste ensemble va cependant être concerné par l'emprise de la route des Tamarins, la valorisation des espaces autour des échangeurs et l'emprise des barreaux entre littoral, mi-pentes et Hauts et la structuration des bourgs.

Néanmoins, à ces considérations près, le périmètre du P.I.G. constitue, en dessous de la cote 660 mètres, le « noyau dur » de la composante agricole de l'armature.

L'essentiel des surfaces en question correspond à de la sole cannière ; évidemment, des spéculations de diversification peuvent y prendre place, d'autant mieux que l'irrigation les facilitera.

- ✓ **Les espaces déjà irrigués.** Il s'agit essentiellement, au nord, des « pièces » agricoles de la Ravine Marquet (communes de **La Possession** et du **Port**), du Canal Lemarchand, du secteur dit de Grand Fond au droit du Cap La Houssaye et du secteur sud de Saint-Leu.

<sup>1</sup> Charte paysagère, patrimoniale et architecturale, diagnostic provisoire ; septembre 2005

- ✓ **Les espaces agricoles des Hauts.** Au-dessus de la cote 660 mètres se trouvent les espaces d'une agriculture fondée sur les cultures vivrières à l'intention du marché réunionnais intérieur. C'est là également que se sont développées des filières d'élevage. La pérennité de ces activités pourrait progressivement être assurée par la gestion de la ressource en eau sous forme de retenues collinaires notamment.

□ **Principe d'homogénéité de considération**

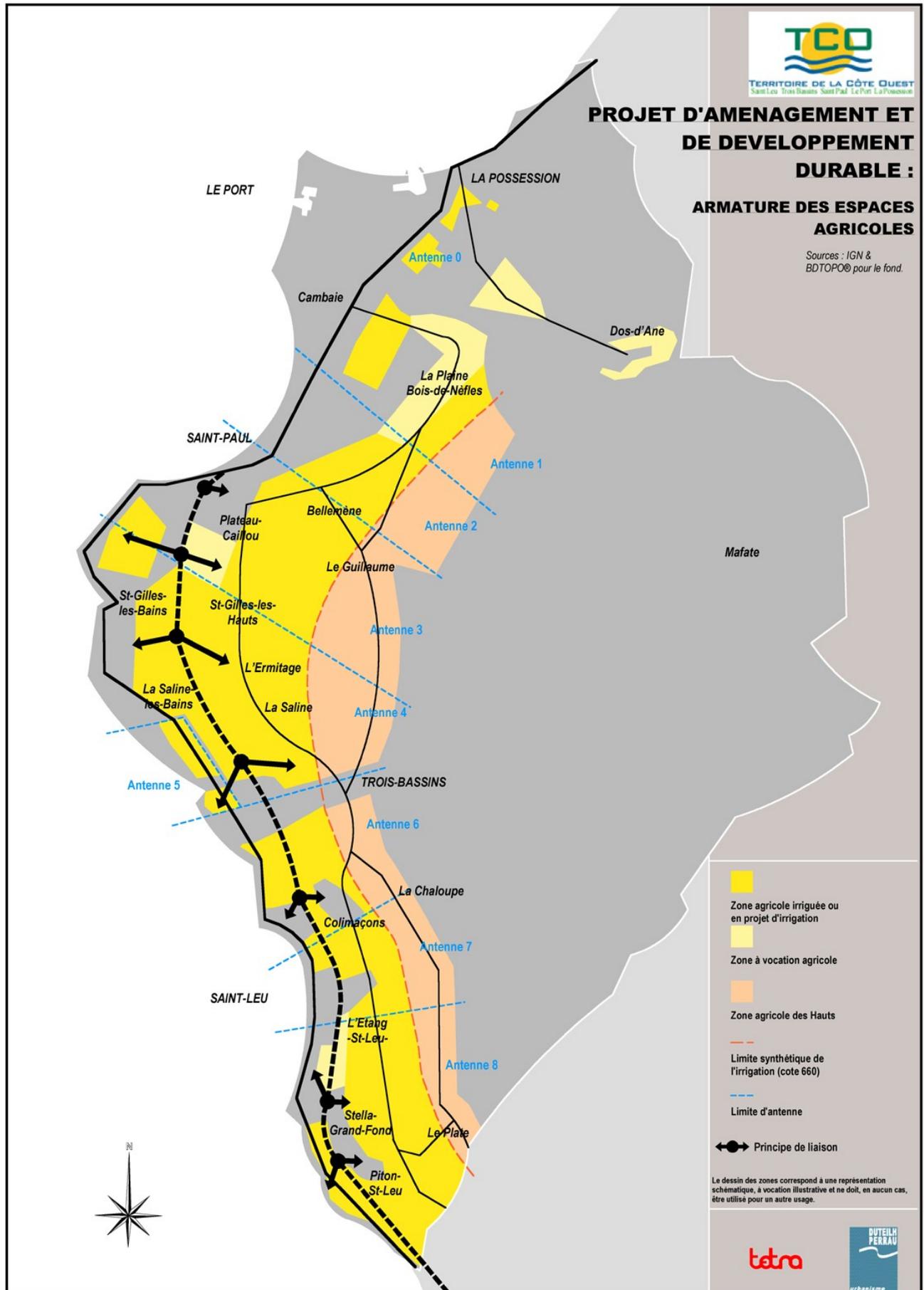
De même que pour la composante « nature » de l'armature, le projet d'aménagement et de développement durable considère la composante « agricole » de l'armature comme un tout homogène.

Ainsi la mise en œuvre de la volonté politique du Territoire de la Côte Ouest de pérenniser les espaces agricoles conduira, au niveau du document d'orientations, à un **principe général de limitation des possibilités d'urbanisation.**

Les espaces agricoles sont aussi des espaces ruraux avec de l'habitat diffus ; ils s'inscrivent alors dans un processus de développement renvoyant, au-delà du principe d'homogénéité, à une élaboration plus fine et diversifiée au niveau des orientations générales.

Il en ira de même pour les espaces agricoles à restructurer où le développement des grandes parcelles est une condition de la pérennité de l'activité.

De la même manière que pour les espaces naturels, le principe de compatibilité avec les dispositions du SAR restera une nécessité.



### **2.3. ASPECTS COMPLÉMENTAIRES ET ESSENTIELS**

Au regard de l'identification de l'armature des espaces naturels et agricoles, quatre aspects complémentaires méritent d'être pris en compte dans le projet d'aménagement et de développement durable : le thème des limites, l'impératif de la bonne gestion du cycle de l'eau, la question de l'énergie et celle de la maîtrise foncière.

#### **□ *Le thème des limites : valorisation et contractualisation***

Toute définition de grandes catégories d'espaces est aussi, *ipso facto*, une définition de limites.

Les limites de l'armature des espaces naturels et agricoles déterminent l'enveloppe des espaces qui ne seront pas urbanisés. Elles sont l'expression lisible de la pérennité que le schéma de cohérence territoriale garantit aux activités agricoles et à la durabilité des espaces naturels.

Mais ces limites sont plus qu'un trait sur une carte. Elles ont une « épaisseur » de l'ordre de 150 à 250 mètres. Elles ne sont surtout pas un territoire type « no man's land » de tolérance pour l'urbanisation mais au contraire une occasion précieuse de définir et conduire des projets à un double titre :

- Limites comme espaces de valorisation entre la ville, la nature et l'agriculture ; et ce dans l'esprit de la constitution d'une charte paysagère du T.C.O. qui est un des éléments structurants du territoire.
- Limites comme espaces de contractualisation entre le monde de l'agriculture et le monde de l'urbain. Le mitage agricole, souvent dénoncé, pourrait donner lieu dans l'épaisseur de ces limites à la mise en place de solutions pour les logements des familles agricoles précisément en lisière réciproque de l'urbain des bourgs des mi-pentes et des espaces agricoles irrigués et pérennisés.

#### **□ *L'impérieuse nécessité de la qualité du cycle de l'eau***

Le schéma de cohérence territoriale ne peut pas ne pas mettre l'accent sur l'impératif de cohérence des politiques publiques ayant trait à l'aménagement.

Concrètement, cela veut dire deux choses : que la qualité des rejets en eaux usées soit très bonne et que les écoulements en eaux pluviales soient le plus possible réduits vers les milieux récepteurs fragiles que constituent ravines et lagons.

L'urbanisation des mi-pentes, le développement de ces agricultures irriguées ou non, l'aménagement de la route des Tamarins et des programmes qui prendront place aux échangeurs seront tous soumis à cette condition impérieuse. On peut alors vraiment parler de **gestion intégrée**, dans la mesure où les pratiques sectorielles doivent être considérées non pas seulement pour leur utilité propre mais aussi au regard des impacts qu'elles présentent en dehors de leur propre champ d'action.-

En la matière, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Ouest (SAGE Ouest) en cours d'élaboration viendra préciser l'ensemble des dispositions que le SCOT devra prendre en compte. De même, les dispositions du SAGE Sud, en cours d'approbation, seront à considérer pour la partie du Territoire de la côte Ouest qu'elles concernent.

#### □ **Le thème de l'énergie**

Le domaine de l'énergie n'est pas mentionné dans les textes régissant le contenu matériel des S.C.O.T.

La Réunion, comme toute île ailleurs dans le monde, est un système électrique isolé, donc fragile quant à la régularité et à la qualité de la production et difficile à équilibrer financièrement.

Rien n'est plus opportun dans ce contexte que d'**économiser les consommations** et de faire appel aux **ressources renouvelables locales**.

Cela dit, à terme, le « bouclage » offre/demande ne pourra se satisfaire des résultats atteints dans ces deux directions prioritaires et de nouveaux moyens de production seront nécessaires.

À ce titre, le SCOT du T.C.O. aura à assurer la cohérence des politiques publiques nationales, régionales et locales en tenant compte tout particulièrement du futur Schéma Directeur de l'Énergie à l'initiative du T.C.O. et du SIDELEC.

#### □ **La condition préalable de la maîtrise foncière**

L'équilibre à définir entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et agricoles implique la prise en considération du foncier.

La définition d'une **stratégie foncière opérationnelle** ambitieuse et offensive sera donc nécessaire pour assurer la maîtrise des principaux espaces d'urbanisation potentielle. C'est une condition essentielle et donc un enjeu de premier plan que de pouvoir assurer une production de logements adaptée aux besoins de la population et, dans le même temps, respecter des critères économiques rigoureux.

### **3 – VERS UNE ARMATURE DES ESPACES URBAINS**

---

#### **3.1. UNE GESTION ÉQUILBRÉE ET AMBITIEUSE DES DYNAMISMES DE L'OUEST**

À l'échelle planétaire, la prise de conscience d'un monde fini progresse encore difficilement. À l'échelle de la Réunion, le caractère « fini » du territoire s'impose naturellement puisque îlien.

À l'échelle du territoire de la côte ouest, cette notion est encore davantage exacerbée car, au-delà de sa configuration physique, ce territoire bénéficie de plusieurs dynamiques, étroitement corrélées entre elles, et pour lesquelles le schéma de cohérence territoriale doit définir des principes d'équilibre durables.

##### **□ *Le dynamisme démographique***

C'est l'une des singularités marquantes précédemment mentionnée et rappelée ici. L'estimation de 51 000 habitants nouveaux entre 2004 et 2020, et les besoins liés au renouvellement du parc et à la décohabitation, imposeraient la construction d'environ 40 000 logements sur la période dont environ le tiers sur le seul cœur d'agglomération.

Or, sur les 15 dernières années, des travaux de recherche ont montré que le rythme de la consommation d'espace restait élevé.

La rupture avec cette tendance s'impose désormais comme un impératif de premier ordre.

##### **□ *Le dynamisme économique***

La présence de Port-Réunion concentre sur le territoire de la côte ouest l'essentiel des flux de marchandises de l'île et génère le développement d'un ensemble d'activités pour lesquelles la proximité du port est vitale.

À une croissance démographique forte correspondront des flux de marchandises plus importants, auxquels s'ajoutent ceux issues des nouvelles niches d'activités nées de la recherche et du dynamisme de nos entreprises ; ces perspectives nécessitent de nouvelles offres de foncier économique, domaine où les disponibilités sont aujourd'hui limitées.

Ce foncier économique nécessaire vaut pour le stockage (logistique), la transformation (industrie, artisanat) et la distribution (commerce de gros et de détail).

Mais l'activité économique au sens large ne se concentre pas nécessairement dans les seules zones d'activités (8,4% des entreprises), même si celles-ci sont vitales pour le T.C.O.

Elle se développe au sein du tissu urbanisé et notamment les biens et services pour les ménages qui constituent le pilier majeur de l'économie locale (cf. diagnostic : « 2 – le développement économique »).

L'objectif central du projet d'aménagement et de développement durable, qui est de garantir la qualité du cadre de vie et la pérennité du développement de l'Ouest implique que les espaces urbains soient un réel support de développement de ces activités. C'est à cette condition que le schéma de cohérence territoriale pourra constituer le cadre « aménagement » d'un projet de développement ambitieux, apte à restaurer les fondamentaux de l'emploi.

□ ***Le dynamisme touristique et des loisirs***

Pilier important de l'économie locale et puissant générateur d'emplois, le développement touristique n'est pas optimal, faute d'une offre d'hébergement suffisante sur une plus grande multiplicité de sites.

La forte concentration spatiale est à l'origine de fortes pressions actuelles sur le lagon.

Ces trois dynamiques sont autant de défis à surmonter. Elles justifient à elles seules l'énoncé de principes relatifs à l'armature urbaine.

### **3.2. LES PRINCIPES DIRECTEURS D'UNE ARMATURE URBAINE STRUCTURÉE ET RENOUELÉE**

Structurer et renouveler l'armature urbaine n'a d'autres objectifs que de trouver un point d'équilibre harmonieux au service de l'homme et de son environnement. L'addition d'intérêts particuliers n'a jamais constitué un optimum en matière d'intérêt collectif. Or sur un territoire fini, plus qu'ailleurs, la considération de l'intérêt collectif est une condition du bien être de chacun, aujourd'hui et demain.

Construire ensemble l'armature urbaine de demain suppose le respect pour tous d'un ensemble de principes directeurs énoncés ci-dessous :

□ ***Économiser l'espace, privilégier la densification et la valorisation des espaces urbanisés***

Principe fortement affirmé au Schéma d'Aménagement Régional de 1995, sa traduction dans les faits ne fut que très imparfaite comme l'ont montré les travaux de l'Institut de Recherche sur le Développement et l'Insee.

□ ***Structurer l'agglomération sur la base d'une hiérarchie urbaine intégrant les spécificités marquantes du territoire***

Ainsi en ira-t-il d'un cœur d'agglomération dont la vocation première sera la mise en synergie des polarités existantes et à créer au nord du territoire de la côte ouest.

Ainsi en ira-t-il des mi-pentes et des Hauts où le développement prendra prioritairement appui sur les bourgs existants, eux-mêmes restructurés et redynamisés.

Ainsi en ira-t-il enfin de la bande urbanisée du littoral dont les fonctions touristiques et de loisirs seront renforcées dans le respect strict de leur environnement naturel.

Cet effort soutenu de structuration se veut porteur d'un cadre de vie amélioré et renouvelé pour les Réunionnais de l'Ouest et de l'île toute entière.

□ ***Mailler le territoire, fluidifier les mobilités, développer les transports collectifs et les modes doux***

Face à une situation proche de la congestion permanente, des décisions majeures d'aménagement ont été prises et en particulier la réalisation de la route des Tamarins à mi-pente, mais en deçà des bourgs existants du même nom.

Le schéma de cohérence territoriale affirme les principes de valorisation de ce nouvel axe :

- en confirmant la nécessité de barreaux de maillage vers les mi-pentes, les Hauts et le littoral,
- en maîtrisant le devenir des espaces proches des échangeurs et en décidant de leur éventuelle affectation en cohérence stricte avec les deux principes précédents.

Le développement des transports collectifs destiné à réduire l'importance de l'automobile comportera trois étapes :

- ✓ La première, jusqu'à la mise en service de la route des Tamarins, verra le développement du réseau et de sa fiabilité sur la voirie existante ; en particulier, le développement de transports collectifs urbains en site propre à l'échelle du cœur d'agglomération.
- ✓ La seconde, avec la mise en service de la route des Tamarins, verra la création de nouvelles lignes utilisant cette dernière pour une desserte améliorée des mi-pentes et des Hauts.
- ✓ La troisième anticipera la mise en service future du tram-train en organisant l'agglomération et les intensités de son développement en cohérence avec le tracé et les stations de ce qui sera, au sein du territoire de la côte ouest, un tram plutôt qu'un train.

Simultanément, au stade de la première étape, l'agglomération et ses communes construiront et développeront un réseau de circulations douces (sentier littoral, axes piétons dans les espaces urbains,...) et élaborera son Schéma Directeur Intercommunal Vélo définissant notamment :

- des itinéraires cyclables sûrs et confortables,
- des aires de stationnement adaptées,
- les complémentarités vélo/transports en commun.

□ ***Accroître et diversifier l'offre résidentielle, promouvoir la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat***

En relation avec le dynamisme démographique, l'enjeu d'une offre résidentielle diversifiée, abondante et bien répartie sur le territoire est l'un des plus importants d'ici 2020.

Il s'agit prioritairement de satisfaire une demande sociale importante et durable, soit par la résorption de l'habitat insalubre, soit par des opérations de restructuration (aménagement global), soit par la construction neuve ; ne serait-ce que pour éradiquer l'habitat informel, source de mitage des espaces agricoles.

Il s'agit également de permettre les parcours résidentiels et de créer les conditions d'un droit au logement qui tend à se réduire pour certaines franges de la population.

Mais, au-delà de l'approche quantitative, la localisation et la conception de cette offre résidentielle devront permettre le maintien, sinon le renforcement, du lien social et de la mixité.

Une meilleure répartition des logements sociaux au sein du territoire de la côte ouest viendra atténuer l'actuelle forte proportion constatée au Port.

En ce sens, le schéma de cohérence territoriale intégrera les objectifs du Programme Local de l'Habitat ; c'est également la mixité et la diversité des fonctions urbaines (logements, bureaux, artisanat, commerces, services...) qui traduira la volonté de structuration des bourgs.

□ **Garantir le développement économique, rapprocher emploi et habitat**

Permettre le développement, c'est répondre à la demande de foncier économique en l'organisant. Cette organisation répondra elle-même aux règles suivantes :

- ✓ Garantir le développement de l'activité portuaire conformément aux orientations du schéma directeur portuaire et notamment permettre la proximité de Port-Réunion aux activités qui entretiennent un lien fort avec ce dernier.
- ✓ Valoriser la route des Tamarins par la mise à disposition d'un foncier économique parfaitement desservi (échangeurs) permettant un rapprochement emploi-habitat et ne compromettant pas la structuration des bourgs.
- ✓ Favoriser l'émergence d'un pôle tertiaire dans le cœur d'agglomération en relation avec les pôles d'échanges actuels et futurs.

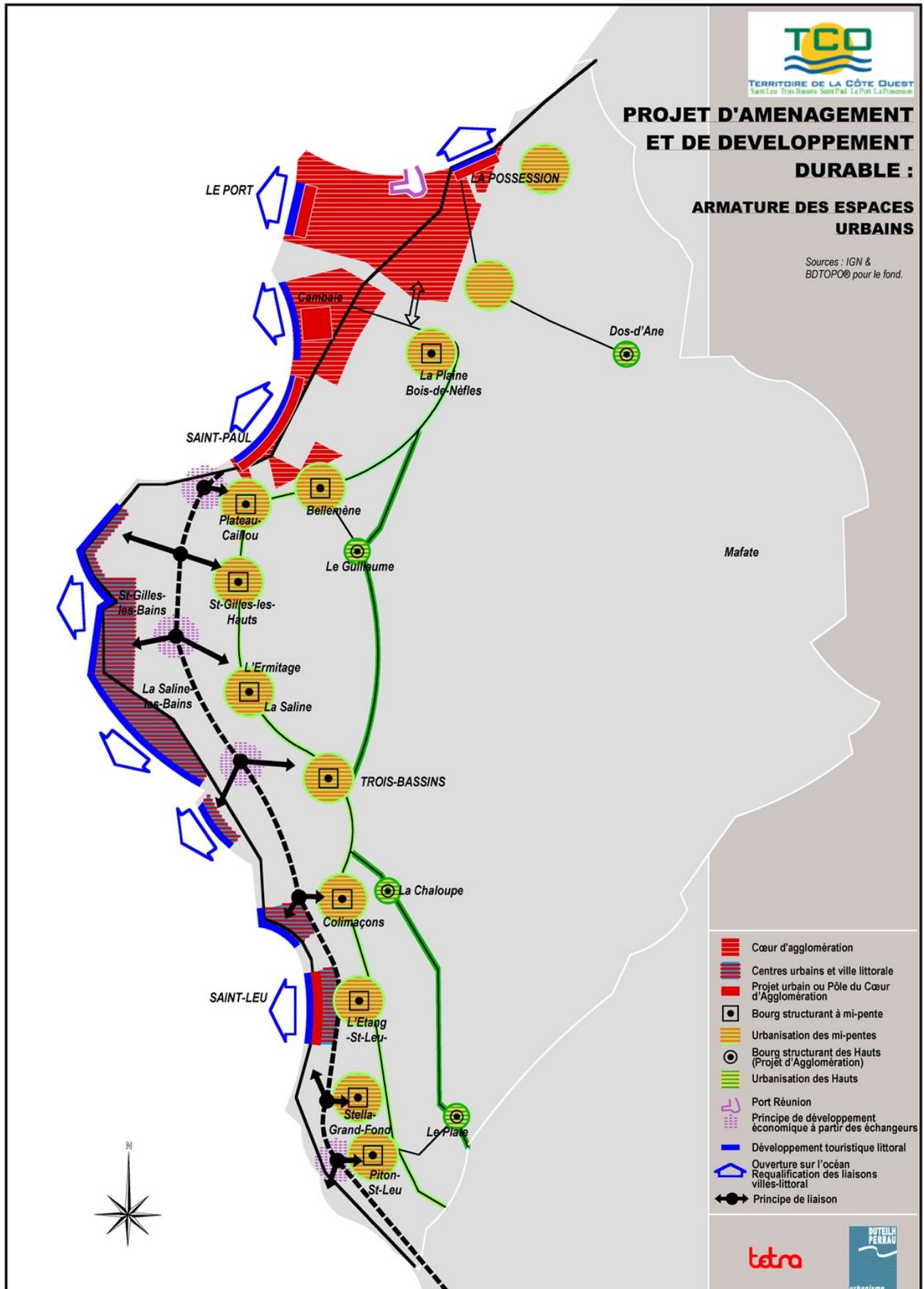
### **3.3. LES TROIS ESPACES STRATÉGIQUES DE L'ARMATURE URBAINE DU T.C.O.**

Au-delà des principes précédemment énoncés, qui constituent le fil rouge du projet d'aménagement et de développement durable quant à l'armature urbaine, celui-ci doit également trouver son expression spatiale.

Construire un nouvel équilibre durable s'appuiera sur la considération de trois espaces stratégiques complémentaires ; chacun, de par ses objectifs et ses contenus, contribuant à l'attractivité renouvelée et durable du territoire de la côte ouest.

Ces espaces concernent :

- ✓ Le cœur d'agglomération regroupant les basses pentes de **La Possession** (centre-ville, Moulin Joli, Sainte-Thérèse), la ville du **Port, Saint-Paul** historique, Savannah et la plaine de Cambaie.
- ✓ Les mi-pentes et les Hauts, impliquant **La Possession** et les communes de **Saint-Paul, Trois Bassins** et **Saint-Leu**, pour lesquels la route des Tamarins sera un puissant outil de structuration et d'équilibre au regard du cœur d'agglomération. Pour les Hauts, la route Hubert Delisle contribuera également à ce nouvel équilibre.
- ✓ Le littoral, du Cap La Houssaye à **Saint-Leu**, dont la vocation balnéaire se verra renforcée et qualifiée, notamment avec la mise en place de la Réserve Nationale Naturelle Marine.



### 3.3.1. LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Concept validé lors de l'élaboration du Projet d'agglomération, il justifiera la mise en œuvre d'un schéma de secteur dans le cadre du SCOT.

Il illustre la volonté commune de conférer au territoire un véritable fonctionnement d'agglomération impliquant les polarités existantes de **La Possession**, du **Port**, de **Saint-Paul** centre et d'une nouvelle à concevoir et construire sur Cambaie.

Le cœur d'agglomération a ainsi pour vocation de renforcer les liens entre ces polarités et les différents projets qui les caractérisent, et notamment cette volonté unanime de reconquête et de valorisation du littoral, tant pour améliorer le cadre de vie des résidents que pour constituer de nouvelles offres de lieux touristiques.

En ce sens, le cœur d'agglomération est une opération complexe et ambitieuse :

- ✓ complexe, car elle doit assembler de manière cohérente et complémentaire plusieurs projets qui vont devoir « dialoguer » et dont les rôles respectifs et simultanés viendront conférer une identité renouvelée au T.C.O. ;
- ✓ ambitieuse, car ce projet implique le long terme qui verra nécessairement s'opérer au sein du territoire de profondes mutations.



En ce sens, le cœur d'agglomération est une réponse adaptée à l'appellation de zone stratégique retenue dans le S.A.R. de 1995 de par son double caractère : multipolaire et multifonctionnel.

Le cœur d'agglomération articulera trois fonctions :

#### □ **La fonction économique**

Le territoire de la côte ouest est et restera un moteur essentiel de l'économie de l'île et, à ce titre, devra faciliter le développement des activités économiques et notamment celles (prioritaires) qui entretiennent un lien fort avec le port.

Ce développement et l'offre de foncier qui lui correspondra auront la nécessité d'intégrer les contraintes éventuelles de risques correspondant à ces activités.

Si les besoins estimés en zones d'activités sont de l'ordre de 300 hectares, la Communauté d'Agglomération a fait le choix de les répartir au sein du territoire et non de les concentrer sur le seul cœur. Cette option s'inscrit dans le cadre d'un rééquilibrage en faveur des mi-pentes et des Hauts en utilisant l'axe de la route des Tamarins qui devrait permettre de desservir jusqu'à la moitié des nouveaux espaces au service des activités économiques.

Les futures zones d'activités du cœur d'agglomération prendront place notamment :

- au sein de la plaine de Cambaie (environ 60 hectares) en complément des zones d'activités existantes à densifier,
- le long de la rive portoise de la rivière des Galets (Zac Environnement ; environ 40 ha)
- à proximité immédiate du port, au sud du bassin est : extension de la plateforme portuaire (terre-pleins, hangars).

Compte tenu de la relative pénurie de foncier économique à court terme et de l'éventualité d'une nouvelle darse à long terme, qui aura à être définie dans le futur Schéma portuaire, le T.C.O. cherchera à valoriser temporairement (à l'échelle du SCOT) les terrains disponibles pour des activités de stockage-logistique.

Au-delà des activités traditionnelles, liées pour l'essentiel à l'économie de consommation<sup>1</sup> impliquant les structures correspondantes de productions locales ou d'importation-distribution, le T.C.O. se dotera également de pôles tertiaires aptes à mieux satisfaire les besoins locaux d'immobilier d'entreprise mais également et surtout permettant le développement d'activités tertiaires supérieures en relation avec les activités portuaires.

#### □ **La fonction résidentielle**

Le cœur d'agglomération représente aujourd'hui près de 50% de la population totale du T.C.O. Il aura en conséquence un rôle fondamental à jouer d'ici 2020 dans l'accueil des populations nouvelles (environ 30% de la croissance totale).

<sup>1</sup> Cf. Diagnostic « développement économique » .

Mais le concept même de cœur doit induire davantage qu'une simple urbanisation destinée à absorber des besoins quantitativement importants. Cette notion de cœur doit être l'occasion de promouvoir un urbanisme plus dense et un urbanisme créatif et humaniste à la fois moderne et authentique dans lequel chacun y retrouvera le fondement du génie réunionnais, celui du métissage.

Le cœur d'agglomération aura donc pour vocation profonde de maintenir l'harmonie sociale et culturelle tout en la conciliant avec des modes de vie nécessairement plus denses.

❑ ***La fonction touristique et de loisirs***

La multifonctionnalité du cœur d'agglomération se traduira par la création d'une nouvelle offre touristique, abondante et diversifiée. Mais il ne s'agit pas de créer de nouvelles enclaves touristiques ; il s'agit de construire l'image d'une réelle station balnéaire dont la qualité de la conception et du contenu sera au service des touristes et des populations locales résidentes.

❑ ***Au-delà des fonctions principales, trois lignes d'action***

✓ **Le cœur d'agglomération est un projet global d'aménagement qui cumulera espaces économiques, espaces de mixité résidentielle, espaces de culture, de loisirs, de sport, d'achats.** À ce titre, il bénéficiera de grands équipements : centre de congrès, pôle santé, hippodrome, parcs urbains, centre d'affaires, pôle culturel...

✓ **Un cœur d'agglomération ouvert sur l'océan.** Chaque commune du cœur d'agglomération développe des projets urbains qui s'ouvrent sur l'océan. Cette ouverture doit devenir une constante pour le cœur d'agglomération et se traduire par une véritable reconquête de la mer en termes tant de paysages et de qualité de vie que d'activités économiques et de loisirs.

Cela demandera le développement d'un projet urbain de qualité exceptionnelle entretenant un lien fort avec l'océan, notamment par la démultiplication du linéaire côtier.

✓ **Un maillage efficace et diversifié.** Le maillage a pour vocation de « mettre en tension » toutes les polarités du cœur d'agglomération, de les mettre en synergie. Le maillage sera diversifié mais il privilégiera les transports collectifs et les modes doux. En particulier, le P.A.D.D. anticipe le fonctionnement du tram-train en intégrant tracé, stations et traitement des pôles multimodaux.

### 3.3.2. LES MI-PENTES ET LES HAUTS

Entité géographique et humaine relativement homogène, les mi-pentes et les Hauts n'en présentent pas moins une structure urbaine diversifiée :

- ✓ un centre-ville, celui de **Trois-Bassins**<sup>1</sup>,
- ✓ un ensemble de pôles secondaires : la Plaine, Bois de Nèfles, Le Guillaume<sup>1</sup>, Plateau Caillou, Saint-Gilles les Hauts, l'Ermitage, la Saline<sup>1</sup>, le Piton Saint-Leu,
- ✓ un ensemble de bourgs ruraux : Dos d'Âne<sup>1</sup>, Bellemène, Fleurimont, l'Éperon, la Chaloupe Saint-Leu, le Plate<sup>1</sup>.

En matière d'armature urbaine, le projet d'aménagement et de développement durable fixe pour les mi-pentes et les Hauts un ensemble d'objectifs :

#### □ **Optimiser la route des Tamarins**

La route des Tamarins va accroître l'attractivité des mi-pentes et des Hauts qui verront ainsi leur rôle renforcé face au défi démographique.

Mais cette route, fortement consommatrice d'espace, doit être dans le même temps un outil de structuration des mi-pentes et des Hauts.

Ainsi, les bourgs bénéficieront de barreaux de liaison au service de leur densification et non au service d'un développement de l'urbanisation en tache d'huile.

L'optimisation de cette route, en raison notamment de l'investissement qu'elle représente, passera également par la création de zones d'activités bien desservies à proximité des échangeurs, permettant de répondre en partie à la pénurie de foncier économique d'une part et de rapprocher habitat et emplois d'autre part.

Toutefois, cet objectif d'optimisation ne pourra être systématique pour des raisons évidentes de relief mais également pour tenir compte des impacts possibles sur les espaces agricoles concernés.

C'est le principe d'équilibre qui doit prévaloir.

Enfin, la route des Tamarins permettra de conforter la démarche globale de développement durable engagée pour les Hauts autour de la route Hubert Delisle.

#### □ **La structuration des bourgs**

La structuration sera organisée selon la situation de chaque bourg. Les plus importants seront axés sur la densification de l'urbanisation et la diversification des fonctions urbaines. Pour les moins importants, il s'agira d'éviter le mitage agricole par une

<sup>1</sup> Bourgs structurants retenus dans le Projet d'Agglomération.

meilleure maîtrise de l'urbanisation, une valorisation des paysages et la gestion des limites entre espaces agricoles et espaces urbains (cf. infra).

En tout état de cause, densification urbaine et/ou extension urbaine ne seront possibles qu'avec une qualité du cycle de l'eau compatible avec les niveaux d'exigence qu'impose la Réserve Naturelle Marine (traitement des rejets polluants et des apports en eau douce, anticipation des coulées de boue, imperméabilisation des sols...). condition qui s'applique à l'ensemble des éléments de l'armature urbaine, y compris le littoral.

Une attention particulière devra être accordée au maillage et à la desserte locale de ces bourgs, notamment les plus importants (Plateau Caillou, Fleurimont, Saint-Gilles-les-Hauts), afin d'éviter que la route des Tamarins ne serve de voie de liaison principale interquartier.

- Valoriser le patrimoine culturel et le potentiel touristique des Hauts par l'élaboration de projets

Cela concerne notamment la route Hubert Delisle, charnière entre nature et culture, où un projet définira des pistes de développement intégrant un axe culturel : l'art de vivre créole.

Cela concerne également la route du Maïdo et d'autres secteurs qu'il conviendra d'identifier et d'inscrire dans une démarche globale.

Plus généralement, la mise en valeur des patrimoines, inscrite au Schéma de Développement Touristique de la Réunion est un axe prioritaire d'action, impliquant :

- . L'aménagement ou le développement de sites naturels
- . La reconversion du patrimoine bâti à des fins touristiques
- . La restructuration des villages créoles
- . La valorisation culturelle et identitaire.

### 3.3.3. LE LITTORAL

L'aménagement de la bande littorale du territoire de la côte ouest devra répondre à trois principes :

- **Équilibre**

Le littoral fait aujourd'hui l'objet de fréquentations concentrées sur un faible nombre d'espaces qui le rendent vulnérable dans sa partie terrestre et dans sa partie maritime.

Le principe d'équilibre vise à mieux répartir ces fréquentations par la mise à disposition de nouveaux sites ou la reconquête de sites existants.

Les nouveaux sites concernent Cambaie, **Trois-Bassins** et le secteur de la Pointe des Châteaux à **Saint-Leu**. Les sites à reconquérir concernent **La Possession** Ville, **Le Port**, la baie de **Saint-Paul** Ville et le front de mer du centre ville de **Saint-Leu**.

#### □ **Diversification**

Le littoral doit garder sa vocation multi usages, c'est-à-dire répondre aux attentes des touristes comme à celles des populations résidentes. Il devra donc pouvoir offrir toutes les fonctions associées au tourisme et aux loisirs avec la possibilité de renforcement de spécialisations (plaisance, glisse, ambiance urbano-balnéaire...).

À ce titre, le PADD intègre les préconisations du Schéma de développement touristique de la Réunion en actant la nécessité de structurer de véritables stations touristiques, notamment à Saint-Gilles et Saint-Leu.

#### □ **Requalification**

Le littoral accueille actuellement la voie de transit nord-sud de l'île. La réalisation de la route des Tamarins permettra des réductions de trafic sensibles, autorisant ainsi la requalification de cet axe en boulevard urbain.

Mais, plus généralement, le littoral doit progressivement gagner en qualité par la valorisation des espaces publics, par la redynamisation des centres-villes qui le ponctuent, par la mise en place d'un maillage efficace et par l'amélioration générale du tissu existant.

La bande littorale sera enfin le lieu privilégié d'un développement des transports collectifs et des modes doux.