



SOMMAIRE

PREAM	BULE : DU PROJET DE TERRITOIRE À LA LABELLISATION ÉCOCITE, INSULAIRE ET TROPICALE	5
ART 1. C	DBJET ET PARTIES DU CONTRAT	7
1.1.	Objet poursuivis par le contrat	8
1.2.	Contenu du contrat	10
1.3.	Périmètre du contrat	12
1.4.	Signataires	13
ART 2.	LE CONTEXTE	15
2.1.	Contexte géographique	16
2.2.	Contexte socio-économique : de fortes disparités dans les revenus des ménages au sein du territoire	20
2.3.	Contexte institutionnel : l'Ecocité, une approche transversale désormais portée par le GIP	22
2.4.	Contexte réglementaire : prise en compte de la démarche dans les documents de planification stratégique	25
	2.4.1. Le schéma d'aménagement régional (SAR)	25
	2.4.2. Le schéma de cohérence territoriale (SCOT)	27
	2.4.3. Le Programme local de l'habitat (PLH)	28
	2.4.4. Le rôle central des plans locaux d'urbanisme (PLU)	29
ART 3.	LES AMBITIONS DE LA DÉMARCHE ECOCITÉ	3
3.1.	Développer et faire rayonner le modèle réunionnais de la ville durable, insulaire et tropicale	32
3.2.	L'Ecocité une réponse adaptée aux besoins et attentes de la société réunionnaise	34
3.3.	Partager et faire vivre la démarche	36
3.4.	L'Ecocité en fabrique	37
ART 4.	LES SITES D'INTERVENTION DU PPA	4
	Un document cadre : le Plan-Guide Durable	
4.2.	Les sites opérationnels identifiés au contrat de PPA	44
	4.2.1 Le PRU du centre-ville de Saint-Paul	44
	4.2.2 De nouveaux quartiers de vie sur la Plaine de Cambaie	44
	4.2.3 La rive nord de la rivière des Galets	44
	4.2.4 L'opération d'aménagement du site Mascareignes	44
	4.2.5 Le Port, une véritable ville océano-portuaire	46
	4.2.6 Le Port - Grand Port - La Possession	46
	4.2.7 Développer et intensifier les pôles urbains de La Possession	46
4.3.	Éléments à prendre en compte vis-à-vis des risques naturels	48
4.4.	Nature et enjeux des opérations portées par les communes	49
	4.4.1 La ville de La Possession dans l'Ecocité	49
	4.4.2 La ville de Le Port dans l'Ecocité	50
	4.4.3 La ville de Saint-Paul dans l'Ecocité	50
ADTE	STRATÉGIES D'INTERVENTIONS ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DU PPA	
5.1.	Stratégie résidentielle du PPA	
5.1.	5.1.1. Répondre aux orientations fixées par le SCOT en matière de maitrise de l'étalement urbain	34
	et de rééquilibrage de l'armature urbaine	54
	5.1.2. Quelle traduction dans la programmation retenue au contrat de PPA ?	
	5.1.3. Les conditions de réussite de la déclinaison opérationnelle de cette programmation	
	5.1.4. Les engagements des signataires	

5.2.	L'Ecocite, moteur du developpement economique local et d'un nouveau modele	
	de croissance pour le TCO	61
	5.2.1. Consolider la filière « bâti tropical »	62
	5.2.2. Réaliser le premier smart-grid tropical & insulaire au cœur de l'Ecocité	65
	5.2.3. Répondre aux besoins en foncier économique et en locaux d'activités	66
	5.2.4. Développer l'emploi sur le territoire	69
	5.2.5. Les engagements des signataires	70
5.3.	L'Ecocité, ville-jardin	73
	5.3.1. Se doter des outils de production de la Ville-jardin	75
	5.3.2. Développement industriel des expérimentations de valorisation des eaux de sortie des stations d'épuration pour une gestion économe de l'eau	76
	5.3.3 Mettre en œuvre un programme conjuguant préservation des espaces remarquables et production de nouvelles aménités urbaines	77
	5.3.4. Les engagements des signataires	82
5.4.	L'Ecocité, ville des mobilités durables	84
	5.4.1. La stratégie mobilité développée dans le Plan-Guide et le PPA	84
	5.4.2. Stratégie d'intervention pour le développement de l'offre en transports en commun	86
	5.4.3. Les opérations d'ouvrage viaire	88
	5.4.4. Les opérations sur le réseau cyclable	
	5.4.5. Actions Transverses	91
	5.4.6. Les engagements des signataires	91
5.5.	L'Ecocité Ville attractive	93
	5.5.1. Valoriser l'identité culturelle et historique, le patrimoine naturel et bâti comme partie intégrante de la démarche Ecocité et des opérations qu'elle porte	95
	5.5.2. Engager la réflexion sur un équipement (public, privé ou mixte) à rayonnement national, voire international, au sein de la Plaine de Cambaie	96
	5.5.3. Se doter d'un évènement culturel annuel sur la Plaine de Cambaie contribuant à faire connaître le site, et les projets	96
	5.5.4. Créer une Plaine des loisirs et des sports à rayonnement régional à Saint-Paul	96
	5.5.5. Accompagner la Ville de Le Port et le Grand Port Maritime dans l'élaboration d'un projet urbain d'ensemble portant sur l'aménagement du front de mer, le projet Portes de l'Océan, le projet Port Center, les espaces interstitiels du Port Est visant à mettre en valeur cet espace remarquable de l'Ecocité et contribuer ainsi à son attractivité	98
	5.5.6. Les engagements des signataires	98
ART 6. F	PILOTAGE ET MODALITÉS DE SUIVI DU PPA	101
6.1.	Gouvernance du PPA	
	6.1.1. Instance politique : Comité stratégique	102
	6.1.2. Instance technique : Comité technique partenarial	
	6.1.3. Instances thématiques : Les COTHEM	
	6.1.4. Instances territoriales : les COTER	
6.2.	Animer une démarche de communication – concertation à trois échelles	105
	6.2.1. La communication de proximité et la concertation citoyenne	105
	6.2.2. La communication institutionnelle	
	6.2.3. Le marketing territorial	106
6.3.	Engagement des signataires	107
RT 7 V	/IE DU CONTRAT	100
7.1.	Durée du contrat	
7.2.		
/		



PRÉAMBULE

DU PROJET DE TERRITOIRE À LA LABELLISATION ECOCITÉ, INSULAIRE ET TROPICALE

Portée depuis 2003 à travers le projet d'agglomération du TCO, la définition du cœur d'agglomération du TCO et de ses enjeux intrinsèques a été déterminante dans l'octroi du label Ecocité.

Le cœur d'agglomération, au relief peu contraignant, qui bénéficie de grands espaces urbanisables et stratégiques, était déjà le lieu de nombreux projets urbains et d'infrastructures avec l'objectif principal d'intensifier le territoire en offrant l'ensemble des services urbains (transports en commun, commerces, services, espaces publics, équipements).

Aussi, l'organisation spatiale du cœur d'agglomération se définissait comme un cœur multipolaire, interconnecté, organisé autour d'une trame verte, regroupant les polarités existantes sur un périmètre de 5 000 ha

En 2006, la notion de cœur d'agglomération est inscrite au schéma de cohérence territorial (SCOT) avec l'intention : de renforcer les liens entre les polarités existantes et les projets existants ; de reconquérir et valoriser le littoral pour améliorer le cadre de vie des habitants et constituer de nouvelles offres de lieux touristiques. À cette époque, le secteur de Cambaie-Oméga s'organisait autour d'une « mer intérieure », de vastes espaces publics reliés par une trame verte, d'un hippodrome inscrit dans un parc urbain et d'un projet de plaine de loisirs émergeant autour du stade Julius Bénard.

En 2007, le cœur d'agglomération devient un objectif prioritaire et est repris dans le schéma départemental d'aménagement et le schéma de développement durable de la Région.

En août 2009, le TCO est retenu pour développer son projet urbain « cœur d'agglomération », parmi treize autres agglomérations françaises, dans le cadre d'un programme national Ecocité - PIA « Ville de demain ». Ce programme vise à faire émerger une nouvelle façon de concevoir, de construire et de gérer la ville, en accompagnant des projets urbains intégrés et innovants qui permettent de développer des villes attractives et résilientes tout en préservant l'environnement, la cohésion sociale et la qualité de vie de leurs habitants.

En novembre 2009, le projet cœur d'agglomération est labellisé « Ecocité insulaire et tropicale », seule Ecocité ultramarine

En 2011, le schéma d'aménagement régional (SAR) identifie le cœur d'agglomération comme un des pôles prioritaires d'intensification urbaine au sein de l'armature urbaine. Dans ces pôles principaux, la densité doit être d'au moins 50 logements par hectare.

Le TCO conduit une étude de préprogrammation urbaine, confié au groupement Inexia et Menighetti sur le secteur de la plaine Chabrier (cf. détail au livret 2 du PPA).

En 2012, le TCO établit un master plan mettant en évidence les lignes fortes de la construction du cœur d'agglomération (cf. détail au livret 2 du PPA).

C'est sur la base du schéma directeur cidessus et de la préprogrammation Inexia MENIGHETTI de 2011 que le TCO a approuvé par délibération du 25 juin 2012, la procédure de concours restreint de la maîtrise d'œuvre urbaine, Ecocité insulaire et tropicale, engagée en juillet 2012. **En mai 2013**, le groupement - constitué des Ateliers Lion (mandataire), Zone Urbanisme et Paysage (Zone UP), ARTELIA, et Jean-Marie GLEIZES - est lauréat du concours, et titulaire d'un accord-cadre de 21 marchés subséquents (MS) sur une période de 10 ans.

La définition du Plan-Guide durable, la conduite des études pré-opérationnelles

De juin 2013 à décembre 2015, la mission de mise au point du Plan-Guide durable Ecocité est enclenchée, ainsi que la mission d'intégration du développement durable et de la qualité environnementale du cœur d'agglomération visant à établir le référentiel stratégique de l'Ecocité, toutes deux associées à des études d'approfondissement de faisabilité (réglementaires, techniques, et financières), de capacités à dire d'expert, de préprogrammation, d'esquisse urbaine intégrants une évaluation environnementale.

Spécifiquement, sur le secteur de la plaine de Cambaie, le TCO établit un pré-bilan prévisionnel, en parallèle d'une mission sur le montage opérationnel et financier de la lère opération publique d'aménagement de Cambaie-Oméga.

La synthèse de l'ensemble des études menées pour établir le plan guide durable Ecocité et approfondir le secteur de la Plaine de Cambaie est portée au livret 2 du PPA.

De 2016 à décembre 2018, les études préopérationnelles de la plaine de Cambaie se sont poursuivies (détail porté au livret 2 du PPA).

La Ville de La Possession a réorienté le projet Cœur de Ville et Moulin-Joli.

La Ville de Saint-Paul a adopté son schéma directeur de renouvellement urbain du centre-ville. Le 21 décembre 2016, le Conseil communautaire du TCO approuve le SCOT Grenelle qui confirme et sanctuarise la démarche Ecocité.

En décembre 2018, un Groupement d'Intérêt Public (GIP) est créé sur le périmètre du cœur d'agglomération. Il s'accompagne d'une nouvelle gouvernance de la démarche avec pour objectif de disposer d'une traduction opérationnelle et d'une version actualisée du Plan-Guide, tout en conservant ce qui fait la spécificité de la démarche Ecocité et sa singularité.

Il s'agit alors, à partir d'un socle d'ambitions, d'orientations politiques, d'objectifs prioritaires partagés constituant les « fondamentaux » de la démarche, de proposer une traduction opérationnelle dans l'espace et dans le temps du Plan-Guide.

Dans le temps, car il est nécessaire de disposer d'une vision actualisée du Plan-Guide à deux horizons distincts : à 2045 (horizon du Plan-Guide) et à 2030 (première échéance opérationnelle, compte-tenu de l'état de définition d'un certain nombre d'opérations d'aménagement majeures du cœur d'agglomération).

Dans l'espace aussi, car il n'est naturellement pas judicieux ni possible d'investir l'ensemble des fonciers du Plan-Guide à cette première échéance opérationnelle.

La démarche d'actualisation a donc conduit à prioriser et ordonnancer les opérations à venir avec celles déjà en cours.

C'est en réponse à ces objectifs qu'ont été confiées en juillet 2019, les missions d'accompagnement du GIP pour l'actualisation du Plan-Guide, du schéma des mobilités et l'élaboration du Projet Partenarial d'aménagement (PPA) (détail des missions porté au livret 2 du PPA).

Créé par la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) est en effet immédiatement apparu comme le dispositif le plus adapté pour conduire cette traduction opérationnelle.



1.1. OBJET POURSUIVIS PAR LE CONTRAT

Le contrat de PPA traduit la volonté d'une démarche partenariale, à l'initiative des collectivités territoriales, avec les partenaires locaux et l'appui de l'État, pour porter un projet de territoire et en partager le cadre contractuel.

Il s'inscrit dans la déclinaison opérationnelle des objectifs et projets inscrits dans des documents stratégiques de planification. En renforçant la gouvernance et en structurant le partenariat, le PPA constitue ainsi **un outil** d'appui à l'aménagement opérationnel qui doit permettre la concrétisation des opérations sur le terrain dans des délais accélérés par rapport aux mêmes opérations qui ne bénéficieraient pas d'un PPA.

Le présent contrat comprend, dans un livret 2, un certain nombre de fiches projets : cellesci ont été produites par les différents maîtres d'ouvrage et ont une valeur indicative.

Elles n'emportent pas, à ce stade, engagement des signataires quant à la faisabilité, au parcours juridique et réglementaire, et au financement de ces projets.

Dans les prochains mois, elles feront l'objet d'un travail partenarial, décrit à l'article 6, qui permettra une actualisation en continu des fiches projets et la mise à jour régulière des fiches projets et fiches opérations du contrat, présentes en son livret 2.

Le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement « Ecocité de La Réunion » a pour objectif principal la poursuite de la démarche Ecocité sur la période 2020-2030 en mettant en œuvre une stratégie d'interventions coordonnées durant 11 ans et intégrées sur les 5000 hectares du cœur d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest.

Piloté et financé dans le cadre d'un partenariat institutionnel, il tend à articuler l'ensemble des réflexions, études, dispositifs et projets pour en maximiser leur effet levier aux différentes échelles.

DÉFINITIONS DES DIFFÉRENTS OBJETS DU CONTRAT

Plan-Guide durable de l'Ecocité: document-cadre de la démarche Ecocité, il propose un cadre stratégique de développement du cœur d'agglomération à horizon 2045, identifie les grandes orientations d'aménagement et de développement à l'échelle de ce territoire et se fonde sur un référentiel de la ville durable insulaire et tropical constitué à cet effet. Ce document n'a ni valeur contractuelle ni valeur réglementaire.

Sa mise en œuvre doit donc s'inscrire dans les orientations des documents de planification et de programmation stratégique (Schéma d'Aménagement Régional, Schéma développement et d'aménagement touristique de La Réunion, Schéma de Cohérence Territoriale, Plan de déplacements urbains, Programme Local de l'Habitat Plans locaux d'Urbanisme, Plans de Prévention des Risques, ainsi que les Plan Climat Air Energie Territorial et Plan Paysage en cours de définition, ...) et justifie par ailleurs la passation d'un contrat de PPA et, selon les actions envisagées, des évolutions progressives des différents documents de planification.

Clause de revoyure : les parties conviennent dès à présent du principe de réexamen et le cas échéant, d'adaptations qui seraient rendues nécessaires à l'issue de la phase de concertation programmée au second semestre 2020.

Opérations d'aménagement : périmètres d'intervention identifiés au sein de l'Ecocité pour la réalisation du plan d'actions du PPA. Ces opérations ont toutes un cadre programmatique, des orientations urbaines et paysagères définies, ou appelées à l'être dans les prochains mois.

Fiches projets du PPA : le plan d'actions du PPA prévoit la réalisation sur les dix prochaines années de 37 actions dans le cœur d'agglomération.



Ce plan d'action constitue le livret 2 du présent contrat. Les fiches projet ont vocation à être régulièrement mises à jour durant la vie du contrat.

Les informations qu'elles contiennent ont une valeur déclarative. Elles représentent l'état de la connaissance de chacun des maîtres d'ouvrage mais ne présagent pas des décisions et avis des différents partenaires qui seront rendus, notamment dans le cadre des parcours réglementaires de chaque projet ou dans l'instruction des dossiers de demande de subvention.

Chaque projet devra faire la démonstration de son inscription dans les différentes réglementations auxquelles il est soumis, et devra évoluer si nécessaire.

Le comité de suivi du contrat de PPA se prononcera annuellement sur l'opportunité de maintenir ou non dans le contrat, les projets dont le calendrier, le coût global, le plan de financement ou le parcours réglementaire ne seraient pas maîtrisés.

Ce comité de suivi pourra également décider d'ajouter de nouveaux projets concourant à la mise en œuvre des stratégies énoncées, dans le cadre de la mise à jour définie à l'article 7.

Engagements des parties : série de mesures identifiées au contrat garantissant la mise en œuvre du plan d'actions.

Les signataires du présent contrat s'engagent sur

- l'ambition générale de la démarche et les stratégies d'intervention pour la décliner sur le territoire;
- des projets d'ores et déjà identifiés sur la durée du contrat ;
- une feuille de route préparant la démarche de communication et de concertation prévue au second semestre 2020.

Chaque signataire s'engage à soutenir de manière prioritaire les actions et projets du présent contrat qui sont compatibles, avec ses compétences, ses politiques publiques et cadres d'interventions, sous réserve que les porteurs de projets déposent un dossier complet pour instruction et répondent aux sollicitations de la collectivité pour parfaire l'instruction du dossier et éclairer l'exécutif sur la décision à intervenir.

La signature du présent contrat ne vaut pas accord d'engagement ou accord de subvention, notamment au titre des subventions européennes (FEDER). Seule une validation des instances décisionnelles, par projet et par action, permettra de procéder à un engagement comptable et juridique.

Une annexe indicative viendra compléter le présent contrat, dès que les financements des plans de relance nationaux et européens y compris les programmes communautaires (REACT UE, PO FEDER, FSE, FEAMP, FEADER) auront été finalisés

1.2. CONTENU DU CONTRAT

Le contrat de PPA traduit à la fois :

UNE AMBITION

Proposer un nouveau modèle de développement urbain fondé sur les principes de la ville durable insulaire et tropicale et le mettre en application sur le cœur d'agglomération du TCO.

Objectifs : engager des expérimentations, produire des sites démonstrateurs et faire rayonner le modèle à l'international.

UN PROGRAMME

Le PPA traduit les orientations programmatiques contenues dans le SCOT, le PLH, le SAE et les PLU et décline une programmation urbaine sur les 14 sites identifiés comme prioritaires dans le développement urbain du cœur d'agglomération.

DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

À travers le PPA sont déclinées les intentions programmatiques en intentions urbaines à moyen et long terme qui s'inscrivent dans un contexte urbain et naturel :

- à court et moyen terme sont ainsi traduits les enjeux de développement urbain, de préservation des espaces naturels et d'adaptation du réseau des mobilités en programme d'actions;
- à plus long terme, sont identifiés les futurs sites à enjeux ainsi que le cadre de la réflexion à engager sur ces sites.

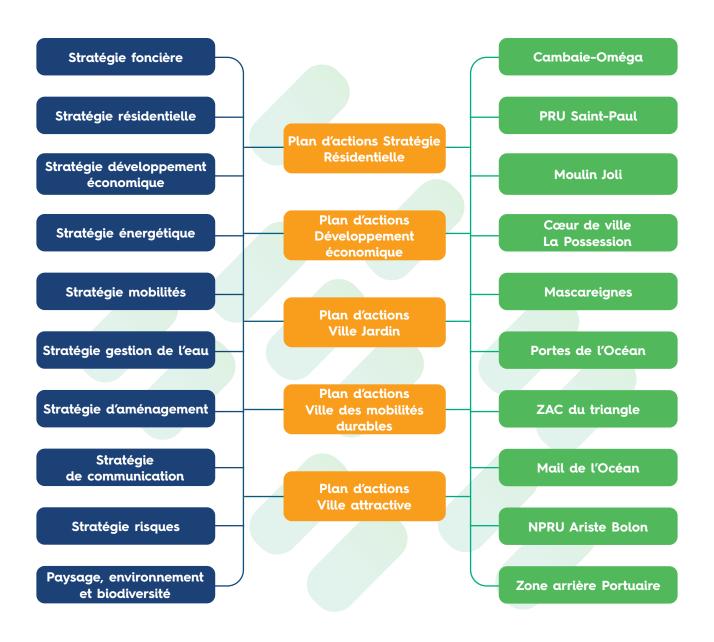
DES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

À travers les fiches projets sont déclinées les conditions de mise œuvre de ces orientations urbaines, paysagères, environnementales et programmatiques dans les quatorze opérations d'aménagement retenues dans le présent contrat afin que chacune contribue à faire vivre le modèle de la ville durable insulaire et tropicale.

- Stratégie foncière : intensification des cœurs de ville, optimisation des parcs d'activités, restauration des espaces naturels et agricoles.
- Stratégie énergétique : déclinaison de l'ensemble des briques du Smartgrid tropical.
- Stratégie des déplacements : adapter l'infrastructure, les systèmes et les dispositifs d'accompagnement pour créer les conditions de la rupture au tout-voiture.
- Stratégie aménagement de la ville-jardin : pré verdissement, production de terres fertiles, ville jardin.
- Stratégie construction du bâti durable et tropical: innovations dans les programmes, la conception, les matériaux et modes de construction pour l'émergence d'un véritable cluster bâti tropical.
- Stratégie de communication et de concertation auprès de la population fondée notamment sur une évaluation environnementale en continu de la démarche et des projets qui y concourent.
- Stratégie résidentielle : déclinaison des objectifs du PLH et des orientations programmatiques des opérations.
- Stratégie de Développement Économique : mise en œuvre du SAE et du volet économique du Plan-Guide.



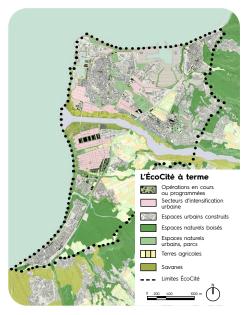
En synthèse, le contrat de projet partenarial d'aménagement Ecocité de La Réunion traduit **des stratégies thématiques**, déclinées **en fiches projets (le plan d'action)** sur **des périmètres opérationnels :**

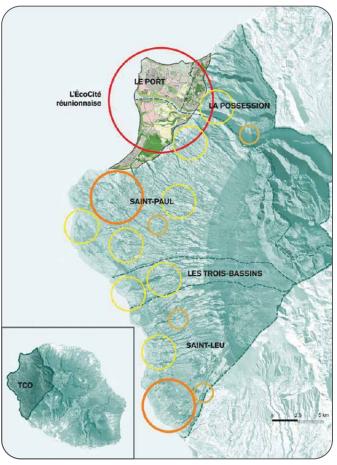


1.3. PÉRIMÈTRE DU CONTRAT

Il s'étend sur trois communes du TCO: les bas de La Possession, la totalité de la commune de Le Port y compris sa partie port industriel et ses zones d'activités, et une partie de Saint-Paul (les espaces en mutation de Cambaie, Savanna et son centre commercial, la réserve naturelle nationale de l'Étang et le centre historique de Saint-Paul).

Il couvre ainsi un territoire de 5 000 hectares de la route du littoral au cap la Houssaye et du front de mer au bas des mi-pentes.





L'armature urbaine du Territoire de la Côte Ouest (Source : SCoT, 2011)

Cœur d'agglomération 50 logements / hectare

Pôle secondaire 50 logements / hectare

Ville relais 30 logements / hectare

Bourg de proximité 20 logements / hectare



1.4. SIGNATAIRES

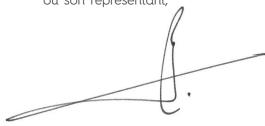
Pour l'État, le Préfet ou son représentant



Pour la Région, le Président de Région ou son représentant,



Pour le Département, le Président du Département ou son représentant,



Pour le Territoire de la Côte Ouest, e Président du TCO ou son représentant Pour la Ville de Saint-Paul, le Maire ou son représentant, Pour la Ville de La Possession, le Maire ou son représentant, Pour la Ville de Le Port, le Maire ou son représentant,

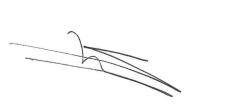
9/

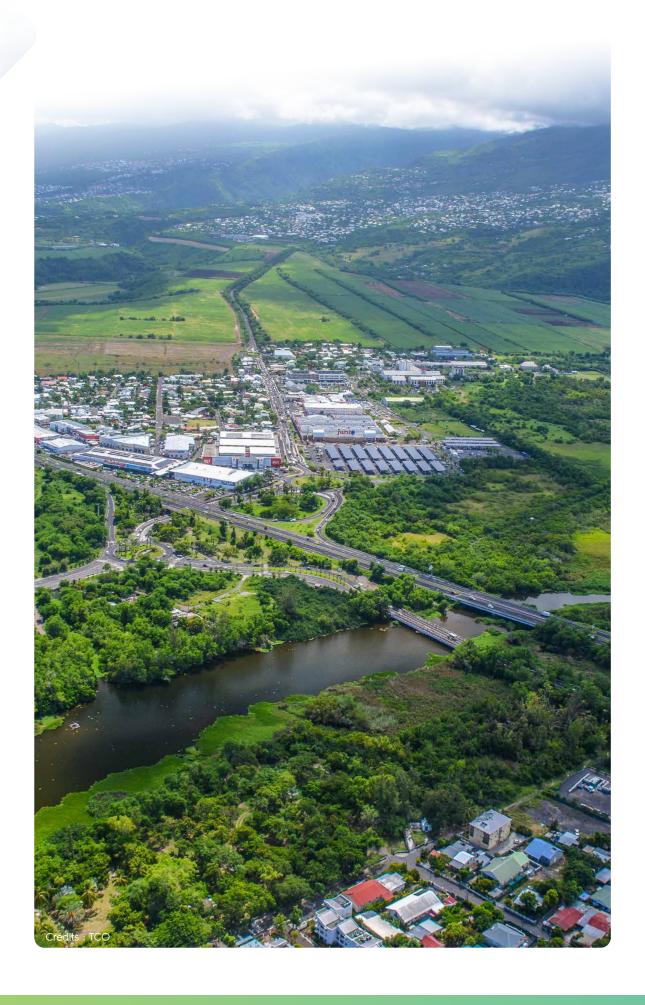
ď

Pour le Grand Port Maritime de La Réunion, le Président du directoire ou son représentant, Pour la Banque des Territoires, la Directrice régionale ou son représentant,

Mulle

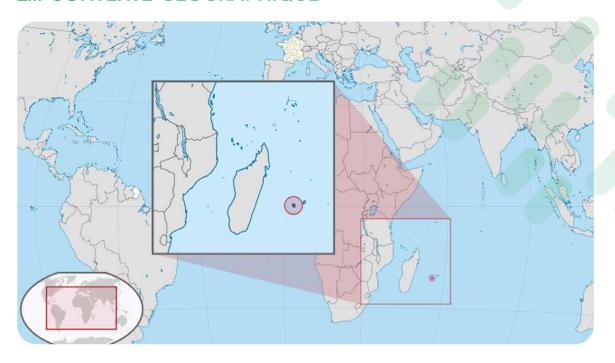
Pour l'Agence Française de Développement (AFD), a Directrice régionale ou son représentant.







2.1. CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE



L'île de La Réunion est un département français d'outre-mer situé dans l'Océan Indien, à plus de 9 000 km de Paris. Elle compte 853 659 habitants en 2017 et devrait franchir le million d'habitants en 2037. En 2018, le PIB de la Réunion s'établissait à 19,18 milliards d'euros (Source CEROM Mars 2020).

L'insularité du territoire l'oblige à imaginer localement son développement durable, que ce soit sur le plan énergétique ou en termes de traitement des déchets ou encore la prise en compte en compte des risques naturels (La Réunion étant une des régions françaises la plus exposée à ces derniers) pour prendre des exemples emblématiques.

Le Territoire de la Côte Ouest (TCO) est soumis à un climat tropical, moins humide toutefois que sur la côte Est. Il n'en reste pas moins exposé aux phénomènes cycloniques et, de par son amplitude et son relief, aux risques d'inondation et de glissements de terrain. De même, son littoral reste soumis à des aléas littoraux avérés (submersion marine et recul du trait de côte) liés à des épisodes météomarins de forte intensité ou à des houles australes. Ces risques naturels constituent une réelle contrainte à prendre en compte dans les opérations d'aménagement. Le cœur de l'île abrite le volcan, le Piton des Neiges et les trois cirques de Mafate, Cilaos et Salazie. Les cirques forment le parc national, classé pour partie au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Compte-tenu de son cœur très préservé et de son relief escarpé, La Réunion et le TCO en particulier sont principalement aménageables sur une mince bande littorale qui accueille indistinctement les villes, l'activité et l'agriculture mais qui reste exposée à des risques naturels d'intensité diverses notamment d'inondation ou littoraux.



LE TCO, UN TERRITOIRE HAUTEMENT STRATÉGIQUE

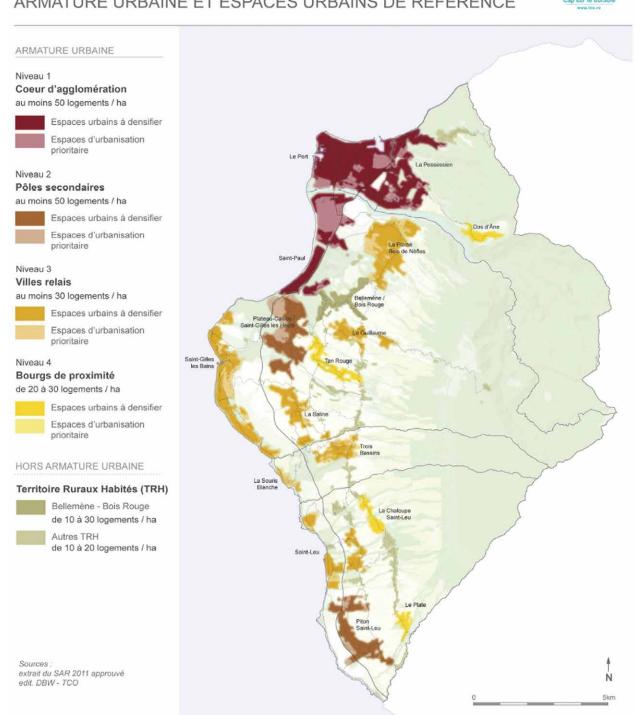
Le TCO est un territoire hautement stratégique grâce au port industriel et commercial, vecteur d'emplois, et seule porte d'entrée maritime des biens et marchandises de l'île. L'activité portuaire, en plein développement, impacte fortement le territoire par la création d'emplois indirects.

Ainsi, l'Ouest garde son leadership sur ce positionnement local en matière de tourisme et d'économie portuaire et logistique.

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE TERRITOIRE DE LA COTE OUEST

ARMATURE URBAINE ET ESPACES URBAINS DE RÉFÉRENCE





Le TCO comprend 25 quartiers à profils variés de plus de 10 000 habitants, ainsi qu'une armature urbaine et d'espaces de référence de cinq niveaux, dont le Coeur d'agglomération, l'Ecocité insulaire et tropicale (comprenant les villes de Saint-Paul, de Le Port et de La Possession).

Le tissu urbain du TCO s'étend sur 14% de sa surface globale et constitue une source de conflits permanents avec l'espace agricole et naturel. Le foncier urbain, denrée rare dans un territoire très prisé, est donc devenu très cher au gré du développement des activités et des habitats.

Le littoral, qui accueille 45% de la population, est le reflet des activités économiques, touristiques et commerciales qui s'y trouvent. Dans le même temps, 55% de la population, dispersée sur les mi- pentes et les Hauts, ne bénéficient pas des commodités du mode urbain.

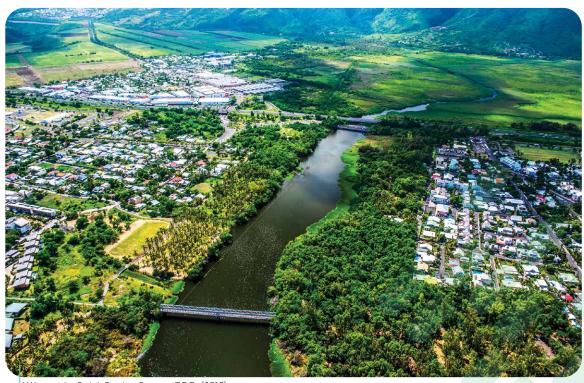
LE TCO, UN TERRITOIRE À FORTE VALEUR PATRIMONIALE, NATURELLE ET HISTORIQUE

Le TCO est également reconnu pour le Grand paysage de l'Ouest composé de lagons, de pitons, de savanes, ravines et remparts, et aussi pour les plantations issues de la colonie, des usines sucrières et du « marronnage ».

Le grand paysage de l'Ouest « frappe l'imagination » et attire la reconnaissance nationale, voire internationale ; ce qui lui vaut l'obligation de préservation et de valorisation de ses espaces naturels.

Le TCO porte à la fois les atouts et les faiblesses de son propre développement. L'agriculture historiquement en proie à de multiples crises, installée sur les meilleurs plateaux des bas et des hauts, reste vulnérable aux aléas climatiques.

Berceau du peuplement de l'île de La Réunion, la côte Ouest est la côte la plus prisée des touristes intérieurs et extérieurs. Son cadre de vie et ses paysages exceptionnels associés à un riche patrimoine muséal et naturel font la réputation de la microrégion Ouest.



L'étang de Saint-Paul - Source TCO (2015)





2.2. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : DE FORTES DISPARITÉS DANS LES REVENUS DES MÉNAGES AU SEIN DU TERRITOIRE

En 2016, le TCO comptait 214 073 habitants (Source Insee 2019).

Le TCO concentre 25% de la population réunionnaise et 50% de la population du bassin ouest réside à Saint-Paul.

Le territoire est marqué par une forte densité de population sur le Centre-Ville du Port, et par un déséquilibre entre fonctions résidentielles (villes de La Possession et de Trois Bassins) et économiques (la ville de Le Port qui concentre 1/3 des emplois).

Toutefois, d'importantes disparités socioéconomiques existent entre les communes du TCO et au sein de celles-ci, ainsi que des écarts importants entre les ménages.

Les revenus sont plus élevés sur le TCO qu'à l'échelle du département grâce au poids de la ville de La Possession, avec des revenus variant du simple au double entre Le Port, ville moteur du développement économique et La Possession, ville résidentielle (Source SCOT 2015).

Si l'on examine l'indice de concentration d'emploi de l'INSEE, à l'échelle de l'agglomération, le territoire est à peu près équilibré puisqu'il compte 96 emplois pour 100 actifs ayant un emploi et résidant dans la zone.

En revanche à l'échelle communale, il existe un net déséquilibre entre la ville de Le Port, qui concentre 244 emplois pour 100 actifs ayant un emploi, et les autres communes en dessous de la barre des 100 emplois pour 100 actifs ayant un emploi. Les communes de La Possession et Les Trois-Bassins sont celles aux fonctions les plus résidentielles avec 58 emplois pour 100 actifs ayant un emploi.

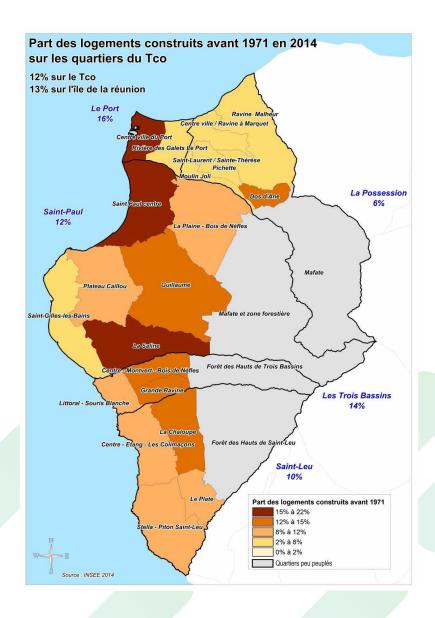
Le Port est le grand pôle d'emplois de l'Ouest et même un des hauts-lieux économiques de l'île, mais cette situation ne profite que très peu aux portois et induit des déplacements pendulaires quotidiens très importants (plus de 10 000 véhicules/jour pénètrent dans la ville).

L'enjeu pour la ville de Le Port est de faire en sorte qu'une partie de ces actifs qui viennent quotidiennement sur la commune s'y installe, et donc de développer une offre adaptée à ces ménages.

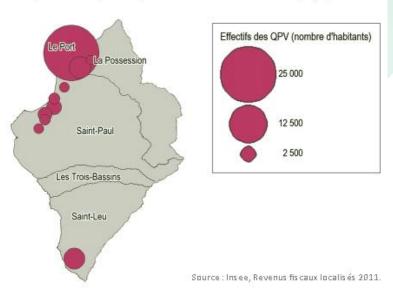
Enfin, l'analyse des marchés immobiliers au regard de la solvabilité des ménages met en évidence que les ménages aux ressources faibles et moyennes, correspondant aux 6 premiers déciles de revenus, ne disposent pas d'une offre adaptée pour un parcours résidentiel complet.

Un des enjeux majeurs porté par le TCO en matière d'habitat consiste à développer une offre de logements intermédiaires et abordables, principalement dans les programmations des opérations d'aménagement en cours.





Répartition des quartiers prioritaires de la ville sur le TCO par population



2.3. CONTEXTE INSTITUTIONNEL : L'ECOCITÉ, UNE APPROCHE TRANSVERSALE DÉSORMAIS PORTÉE PAR LE GIP

La démarche a, jusqu'à décembre 2018, été pilotée par le TCO.

Toutefois, compte-tenu du partage des compétences et des maîtrises d'ouvrages induits par la démarche, et suite à la conduite de deux missions d'expertise du Commissariat Général au Développement Durable diligentées par les services de l'État, il a été convenu entre les différents acteurs de constituer un groupement d'intérêt public, le GIP Ecocité La Réunion, afin de renforcer et structurer la gouvernance de cette démarche complexe.

Le GIP Ecocité a été créé entre l'État, la Région, le Département, le Territoire de la Côte Ouest et les 3 communes, La Possession, Le Port et Saint-Paul, suite à la signature de la convention constitutive portant statuts du GIP le 12 décembre 2018.

Ses membres associés sont : les communes de Trois-Bassins et de Saint-Leu, le Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR), l'établissement public foncier de La Réunion (EPFR), l'Agence de maîtrise de l'énergie (ADEME), l'Association régionale des maîtres d'ouvrage sociaux et aménageurs de l'Océan Indien (l'A.R.M.O.S), la Caisse des Dépôts et des Consignations (CDC), l'Agence française de développement (AFD).

La convention constitutive de création du GIP précise les principales missions du groupement dans son article 2 :

- 1. la finalisation, au plus tard une année après sa création, puis le suivi et la mise en œuvre d'une démarche de contractualisation qui détaille les objectifs et opérations à conduire par les différents acteurs dans tous les domaines (transports, équipements, développement économique, habitat, etc.). Tel est l'objet du présent contrat de PPA;
- 2. le pilotage et l'actualisation du Plan-Guide, document cadre fixant les grands axes stratégiques de l'Ecocité;

- 3. la coordination, l'ordonnancement et la régulation, dans l'espace et dans le temps, de projets qui, relevant des champs de compétence propre de chacun, participent de cette stratégie;
- 4. la maîtrise d'ouvrage d'études préopérationnelles des projets stratégiques ou multi partenariaux;
- 5. l'élaboration des stratégies sectorielles conditionnant la mise en œuvre de la démarche (modalités opérationnelles, stratégie financière, énergétique, foncière, stratégie de développement économique, touristique, agricole, etc.);
- 6. la sécurisation juridique des projets ;
- 7. l'évaluation de la démarche sur le plan socio-économique et environnemental;
- 8. la définition d'une stratégie de concertation, de communication et de promotion de la démarche Ecocité insulaire et tropicale de La Réunion.

UNE NÉCESSAIRE COORDINATION DES ACTEURS INTERVENANT DANS LA DÉMARCHE ECOCITÉ

La démarche Ecocité passe par une coordination des acteurs compte-tenu des champs de compétence croisés du développement urbain.

À titre d'illustration :

Sur le volet Économie

Le TCO, l'État, le Conseil régional, le Conseil départemental, la Banque des territoires, la Banque Publique d'Investissement, le Pôle Emploi, le Grand Port Maritime De La Réunion ainsi que les acteurs économiques représentés l'ADIR, la CCIR, le MEDEF, la CPME, la FRBTP, le Cluster GREEN, l'association Qualitropic, le Comité Économique, Social et Environnemental de La Réunion et l'Union Maritime Interprofessionnelle du port de la Réunion ont signé le 23 octobre 2019 un protocole visant à coordonner les interventions de chacun pour conforter



efficacement et durablement les ambitions de reconquête industrielle et de développement du **Territoire d'industrie TCO – La Réunion**.

Par ailleurs, Le TCO porte le Contrat de **Transition** Écologique (CTE), nouvelle démarche transversale aux domaines de l'action publique. Officialisé en avril 2019, entre l'État et les collectivités locales, associant les entreprises, le contrat de transition écologique (CTE) poursuit l'ambition de démontrer que l'écologie est un moteur de l'économie et de la croissance par la structuration de filières innovantes associant les acteurs publics & privés, pour traduire concrètement la transition écologique en projets et accompagner la reconversion industrielle d'un territoire (formations professionnelles, reconversion de sites).

Le CTE du TCO a été l'occasion de mobiliser l'ensemble des acteurs réunionnais de la transition écologique, pour créer une communauté de projets portant de nouvelles formes de collaborations au service d'un projet de territoire partagé par tous.

Le CTE a également pour ambition également de vérifier l'impact de ces nouveaux modèles de développement au regard du comportement des habitants.

La dimension « sociétale » du CTE doit ainsi permettre au territoire d'inscrire son développement dans la Feuille de Route de l'Économie Circulaire (FREC) et de la loi antigaspillage pour une économie circulaire du 11 février 2020 dont les principaux objectifs sont les suivants :

- réduire de 30% la consommation de ressources par unité de PIB (2010-2030);
- réduire de 50% les quantités de déchets non dangereux mis en décharge (2010-2025);
- ◆ 100% de plastiques recyclés en 2025 ;
- économiser l'émission de 8 millions tonnes
 CO2 grâce au recyclage du plastique;
- créer jusqu'à 300 000 emplois supplémentaires – dont des métiers nouveaux issus de l'économie circulaire.

<u>Stratégie portuaire du Grand Port</u> Maritime de La Réunion

Le Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR) est chargé, dans les limites de sa circonscription, de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable, en composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement (Code des transports - [L.5312-1; L.5312-2; L.5713-1-11).

La déclinaison de ces missions en programmation stratégique est contenue dans le Projet Stratégique (PS) de chaque Grand Port Maritime, où ambitions, orientations et actions permettent de formaliser la politique de développement de l'établissement.

Portant sur la période 2014 à 2018, le premier PS du GPMDLR a permis notamment :

- de positionner Port Réunion comme hub de transbordement régional, permettant à La Réunion de disposer dorénavant d'une majorité de dessertes maritimes directes;
- d'accompagner les secteurs de la pêche et de la plaisance en développant les infrastructures.

Le nouveau PS 2019-2023, approuvé le 19 novembre 2019, poursuit cette stratégie sur ces deux axes :

- depuis 2016 et la création du hub de transbordement, le GPMDLR bénéficie d'une connectivité maritime renforcée, qui demande désormais pour sa consolidation d'être pleinement appropriée par les acteurs du territoire. Ce renforcement passe par l'amélioration de la performance de la chaîne logistique réunionnaise, ce qui nécessite de nouvelles plateformes portuaires et logistiques. La Zone Arrière Portuaire accueillera ces futures activités;
- le soutien des activités portuaires liées à l'économie bleue (pêche, plaisance, réparation navale, ...) nécessite, en complément des infrastructures, le développement de services appropriés, notamment pour la maintenance des bateaux. Le projet Les Ateliers de l'Océan porte cette ambition et vise à favoriser l'implantation de nouvelles activités au Port Ouest de la commune de Le Port.

Sur le volet Aménagement

La Région dispose d'un schéma d'aménagement régional (SAR) accompagné d'un schéma de mise en valeur de la mer (cf. infra – inscription de la démarche dans son contexte réglementaire).

Le TCO dispose d'un schéma de cohérence territorial grenelle (SCOT) et valorise les atouts de son territoire d'exception, en alliant les activités productives de richesses et en accompagnant les initiatives innovantes (cf. infra - inscription de la démarche dans son contexte réglementaire).

Dans ce cadre, en 2020 le TCO a décidé de participer à la co-construction d'un **label Ville Durable et Innovante** avec l'institut EFFICACITY et le CEREMA en s'engageant comme territoire pilote.

Ce partenariat permettra notamment d'adapter le label aux spécificités des milieux insulaires et tropicaux.

Le TCO est aussi en train de réaliser un plan paysage à l'échelle de la communauté d'agglomération.

Sur le volet Environnement

Le TCO a engagé l'élaboration de son Plan Climat Air Énergie Territoire (PCAET) afin d'intégrer la dimension air et de faire évoluer l'actuel PCET, de prendre en compte le contrat de transition écologique d'avril 2019 et instaurer une gouvernance via un contrat de préfiguration ADEME.

Par ailleurs depuis le ler janvier 2018, la compétence relative à la gestion des milieux aquatiques et à la prévention des inondations (GEMAPI) a été transférée au TCO. À ce titre, elle a en charge notamment la défense contre les inondations et la mer, l'entretien, la préservation et la restauration sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides, l'entretien et l'aménagement des cours d'eau ou des bassins hydrographiques.

L'État a prescrit et approuvé les Plans de Prévention des Risques naturels (PPR) qui réglementent l'utilisation des sols en fonction des risques auxquels ils sont exposés sur chaque commune du TCO.

En conclusion, la coordination des compétences croisées sur les différents volets de la ville durable et la mise en œuvre et le suivi des différentes démarches partenariales qui la composent (PPA, CTE, Protocole Territoire d'Industrie notamment) plaident pour la définition d'un mode de gouvernance adapté et partagé pour l'animation de ces différents contrats (cf. art 6).

Intégrée depuis 2019, dans le périmètre du « Contrat de Transition Écologique » et du « Protocole Territoire d'Industrie », **l'Ecocité** a l'ambition de devenir le laboratoire des nouvelles filières innovantes Réunionnaises.

Cette articulation des démarches stratégiques et de la mise en œuvre de l'Ecocité est une occasion unique et sans précédent pour La Réunion de bâtir un modèle de croissance appuyé sur la recherche, l'innovation et l'économie de la connaissance.



2.4. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE : PRISE EN COMPTE DE LA DÉMARCHE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE

2.4.1. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL (SAR)

Le schéma d'aménagement régional (SAR), document stratégique de planification du territoire réunionnais, en application depuis le 24 novembre 2011, pose les grands principes d'aménagement en identifiant des espaces à vocation urbaine, agricole et naturelle.

Il dessine également les grands principes de liaison entre les quatre microrégions (Sud, Est, Nord et Ouest) qu'il identifie. Ce document stratégique conditionne, pour l'ensemble des collectivités, dont le TCO, les orientations en termes d'utilisation des sols compte-tenu de la nécessité de contenir l'urbanisation.

Le TCO, établissement public de coopération intercommunale, créé en 2001, regroupe 5 communes, dont celles de Saint-Paul, de

Le Port et de La Possession qui constituent le cœur d'agglomération.

En effet, le SAR repose sur la recherche d'un rééquilibrage urbain, considérant une croissance démographique toujours forte (la population réunionnaise devant atteindre le million d'habitants en 2030) et un espace fini et largement consommé : « La construction de cet habitat supplémentaire doit être réalisée sans entamer le capital territorial naturel et agricole, nécessaire à l'équilibre environnemental, économique et identitaire de La Réunion. La seule solution est de réussir la ville réunionnaise : la gageure est d'aboutir à des formes urbaines concentrées en y faisant vivre les valeurs du lien social qui fondent la communauté réunionnaise depuis son origine » (cf. SAR - Volume 2).



Schéma d'aménagement régional (SAR) du 24 novembre 2011

La stratégie du SAR de 2011 entend donc concentrer le développement urbain autour des centralités de l'armature urbaine.

Il intègre le cœur d'agglomération du territoire de la côte ouest - qui regroupe les Bas de La Possession, l'intégralité de la commune de Le Port, la plaine de Cambaie et le centreville de Saint-Paul - comme l'un des trois pôles majeurs de La Réunion qui structurent l'armature urbaine de l'île.

Ces trois pôles considérés comme des espaces d'urbanisation prioritaire, regroupent 28 % de la population de La Réunion et 24 % des logements récents, concentrent les grands équipements polarisants de La Réunion et abritent aujourd'hui 75 % de l'offre d'enseignement supérieur, des espaces économiques, ainsi que les grands équipements de santé ou de loisirs. Ils sont complétés par six pôles de niveau secondaire.

Le SAR précise que le cœur d'agglomération a acquis la taille critique d'un pôle urbain majeur (en termes de population, d'effectifs de logements et d'activités implantées) avec le seul projet urbain des départements d'outre-mer labellisé «Ecocité», et que le cœur d'agglomération doit améliorer l'offre de services et la cohérence urbaine. Ce projet urbain prendra appui sur deux éléments structurants : la desserte du cœur d'agglomération par les transports en commun

en site propre (TCSP) d'échelle régionale et communautaire et le développement de Port Réunion.

Concernant les espaces naturels et agricoles, les typologies référencées au SAR sont présentes sur l'Ecocité où sont identifiés :

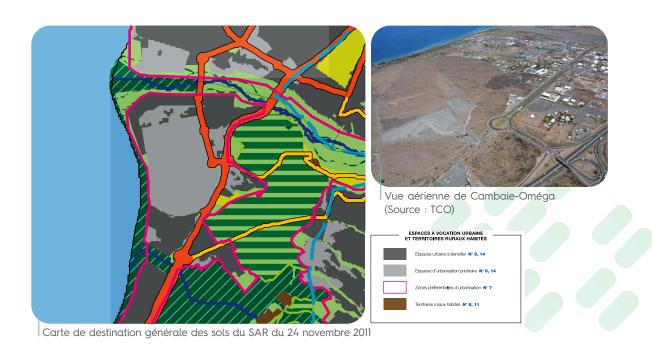
Des espaces naturels de protection forte...

- l'estuaire de la rivière des galets, espace remarquable du littoral du SAR présentant en outre une sensibilité particulière liée à sa qualité de corridor écologique;
- l'étang de Saint-Paul, réserve naturelle nationale, espace remarquable du littoral et zone humide inscrite au titre des sites d'importance RAMSAR;
- les espaces remarquables du littoral le long du littoral à l'ouest de Cambaie.

...ainsi que des espaces agricoles :

- la plaine agricole (coupure d'urbanisation)
 à l'Est de Saint-Paul;
- le triangle agricole sur la commune de Le Port;
- l'espace agricole irrigué du Cœur de ville à La Possession.

Le SAR identifie par ailleurs le site de Cambaie-Oméga comme un espace d'urbanisation prioritaire classé en zone d'intensification prioritaire pour l'organisation de la cohérence territoriale.





2.4.2. LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le SCOT en vigueur a été approuvé en décembre 2016.

Le SCOT préconise d'intensifier les espaces urbains déjà urbanisés et de donner priorité d'aménagement à ceux dont la vocation urbaine est reconnue dans les documents d'urbanisme locaux (les espaces d'urbanisation prioritaire au SAR).

Au sein des zones préférentielles d'urbanisation, les extensions urbaines sont mises en œuvre prioritairement.

La démarche Ecocité s'inscrit pleinement dans le document d'orientations et d'objectifs qui constitue la clé de voute du SCOT :

O1 - Principe d'équilibre des usages de l'espace

Les développements urbains attendus dans les dix prochaines années sont localisés au sein des quelques 7 200 hectares des espaces urbains de référence.

Les 14 opérations d'aménagement seront réalisées en zone préférentielle d'urbanisation.

O2, O3, O4 – Préservation des espaces naturels et agricoles, trame verte et bleue

La démarche Ecocité investit des sites à urbaniser et prévoit la constitution de nouveaux espaces de continuité écologique, potentiels corridor de biodiversité (projet fil vert, parcs de Cambaie, Parc Rhoston-Lataniers).

Les projets de franchissements des ravines devront assurer la transparence écologique terrestre, aquatique et aérienne.

Par ailleurs, les projets de développement d'une agriculture urbaine œuvrent dans le sens de la préservation des espaces agricoles.

O5 - Principe général de mise en œuvre de l'armature urbaine

Le cœur d'agglomération doit prévoir de 9 900 à 10 800 logements environ. Les opérations d'aménagement inscrites au PPA contribueront à plus de 60 % à cet objectif.

O8 – La détermination de densités d'aménagement minimales

Les projets de (re)développement urbain tant résidentiels qu'économiques, contribuent, à l'occasion de leur mise en œuvre, à mettre en mouvement l'armature urbaine, à économiser l'espace, et à diminuer les charges foncières.

À cette fin, plus particulièrement les opérations d'aménagement à finalités majoritairement résidentielles satisfont aux conditions de densité inscrites au SCOT (au moins 50 logements/hectare).

O11 - La protection de la ressource en eau

Les développements urbains de toute nature prenant place dans les espaces urbains de référence du cœur d'agglomération, en particulier sur la zone arrière portuaire de Port Réunion et le site de Cambaie ainsi qu'au droit du cours aval de la Rivière des Galets, sont conçus et mis en œuvre de façon à ne pas dégrader la qualité de l'aquifère stratégique de la Plaine des Galets. Le projet est compatible avec cette orientation. Le projet prévoit l'infiltration des eaux de pluies.

O12- Les grands projets d'équipement et de services

La démarche Ecocité intègre les trois grands projets identifiés au SCOT :

- l'aménagement de la Plaine de Cambaie ;
- l'aménagement de la zone arrière portuaire;
- le développement d'un transport en commun en site propre et des modes actifs.

2.4.3. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

L'élaboration du projet partenarial d'aménagement a été conduite concomitamment à l'approbation du 3° Programme Local de l'Habitat du TCO et a naturellement puisé dans les réflexions conduites au cours de cette période.

La programmation logement retenue au titre du présent contrat est conforme aux objectifs du PLH3 et la stratégie résidentielle développée à l'article 5.1. s'inscrit dans les 6 orientations du programme.

01 : Placer l'humain au cœur du projet	L'Ecocité, ville des proximités, vise d'une part à offrir à ses habitants les équipements, services et le cadre de vie attendus d'un quartier agréable à vivre et d'autre part des logements adaptés, de qualité et abordables afin de répondre à l'ensemble des besoins des ménages au cours de leurs parcours résidentiel. L'appel à projets urbains innovants offrira également l'opportunité d'expérimenter de nouvelles typologies de logements, de nouveaux montages favorisant l'accès ou le maintien au logement pour tous.	
O2 : Rendre possible l'équilibre territorial prescrit par le SCOT	Les intentions programmatiques du PPA en matière de production de logements s'inscrivent pleinement dans les orientations du SCOT en termes de rééquilibrage territorial et typologiques au sein du Cœur d'agglomération.	
O3 : Rechercher un meilleur équilibre social, renforcer la mixité au sein des quartiers	Cette orientation doit se traduire dans toutes les phases de réalisation des opérations nouvelles, en cohérence avec les CUS et les OLS et la gestion de la mixité sociale dans les programmations pluriannuelles de production de logements sociaux.	
O4 : Mener une stratégie foncière intercommu- nale au service de la stratégie d'habitat de l'Ouest	L'Ecocité offre l'opportunité d'un développement urbain porté par la collectivité sur des fonciers quasi-intégralement maitrisés; La mise en œuvre du PPA doit permettre d'ordonnancer l'aménagement de ces fonciers, en infrastructures comme en superstructures pour qu'ils puissent être mobilisés, dans un souci de rationalisation des investissements publics.	
05 : Renforcer la gouvernance du PLH	Le PPA s'appuie sur le plan d'actions du PLH, et plus particu- lièrement sur la création de la commission technique territoria- lisée pour assurer un suivi des programmes de logements sur l'ensemble des opérations du PPA (rythme de commercialisation, typologies, cohérence et complémentarité des programmes).	
O6 : anticiper le PLH4	Le contrat de PPA s'inscrit volontairement sur une période longue, plus conforme avec les cycles de l'aménagement urbain et anticipant de fait des programmations du PLH4.	



2.4.4. LE RÔLE CENTRAL DES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

Deux des trois communes (Ville de Le Port et Ville de La Possession) constituant le cœur d'agglomération disposent de leur plan communal de déplacement, et ont modifié et/ou révisé leur plan local d'urbanisme (PLU) grenelle qui a permis de prendre en compte la démarche Ecocité et la mise en œuvre effective des opérations d'aménagement et de construction, notamment des deux écoquartiers : Mail de l'Océan (Le Port) et Cœur de ville (La Possession).

Le développement économique est également inscrit dans ces PLU, où pour celui de Le Port, l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire fait notamment l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

La ville de Saint-Paul doit, pour sa part, procéder en 2020 à une mise en compatibilité de son PLU, par déclaration de projet, pour la sortie opérationnelle d'une opération privée de développement économique de Henri Cornu au Nord de la plaine de Cambaie. Elle procèdera ensuite à une modification de son document de planification des sols pour la mise en œuvre du 1er écoquartier de Cambaie-Oméga, première opération publique d'aménagement sur le secteur.

Plus globalement, il appartiendra à la Ville de Saint-Paul de mettre en compatibilité son PLU avec le SCoT afin de déployer dans les meilleures conditions la majorité des projets d'aménagement portés par l'Ecocité sur la commune.

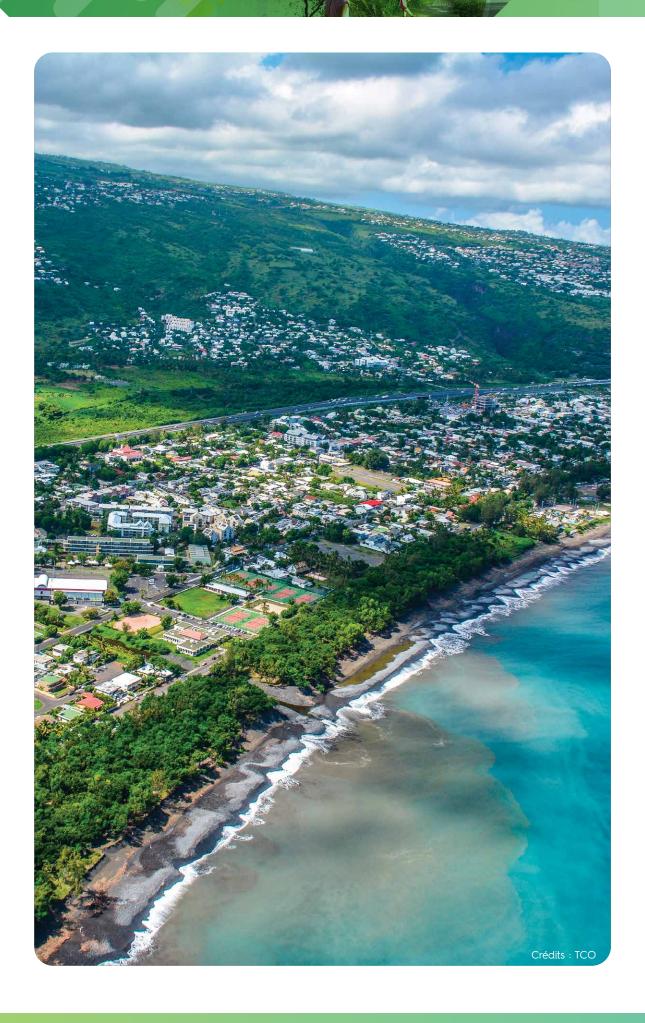
Enfin, il appartient à chaque collectivité, dans un souci de cohérence et de coordination, de conduire les évolutions nécessaires de leur document d'urbanisme et ainsi veiller à garantir une cohérence en termes de répartition de logements entre les projets prévus par le PPA et les secteurs urbanisables au sein de leur territoire.

L'objectif est bien à travers le contrat de PPA de renforcer l'armature urbaine définie au SCoT, le corollaire étant la réduction des développements urbains en dehors de ces espaces prioritaires.

Il s'agira également de porter l'enjeu majeur de la préservation et la mise en valeur du patrimoine, en particulier dans les centres historiques : en effet le renouvellement urbain et l'intensification urbaine doivent être pensés en intégrant pleinement ces dimensions. La démarche Ecocité est naturellement appelée à s'y inscrire pleinement.

Il convient enfin de rappeler que la stratégie visant à limiter l'étalement urbain, question très prégnante pour ce territoire, s'accompagne désormais d'une orientation nationale nouvelle, celle de la politique de « zéro artificialisation nette » qu'il s'agira, à travers l'évolution des documents d'urbanisme de traduire et d'adapter localement.







3.1. DÉVELOPPER ET FAIRE RAYONNER LE MODÈLE RÉUNIONNAIS DE LA VILLE DURABLE, INSULAIRE ET TROPICALE

UN MODÈLE PARTENARIAL ET VERTUEUX DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

La démarche Ecocité de La Réunion s'est construite et enrichie à partir d'une ambition commune, portée par les acteurs locaux et l'État, pour le développement du cœur d'agglomération du territoire de la côte Ouest de La Réunion.

Elle se traduit dans le Plan-Guide durable, mais également autour de projets plus ciblés en cours de développement, dont les orientations et ambitions fondent le socle de la ville durable insulaire et tropicale. Par sa taille, son implantation et ses aspirations, l'Ecocité constitue une opportunité sans précédent de rendre visible un modèle à grande échelle d'un développement urbain vertueux, durable, résilient, adapté au milieu tropical, et exemplaire en matière de prévention des risques naturels, dans un contexte sociétal de transition écologique de plus en plus prégnant.

Cette Ville durable réunionnaise se traduit naturellement par des modes et des choix de constructions, d'aménagements et de mobilités multimodales qui s'inscrivent le plus harmonieusement dans son environnement.

Ces modes de faire privilégient le recours à l'économie circulaire qui permet d'une part une gestion raisonnée des ressources naturelles, par essence limitées (eau, énergie et matériaux biosourcés), et d'autre part la mise en œuvre d'autres principes issus de l'économie de fonctionnalité et des nouveaux modes de consommation des biens et services sur le territoire (utilisation des ressources issues du recyclage, essor des services de réparation et de réemploi de type friperie, ressourcerie, fab lab, etc).

Le milieu tropical induit une nouvelle approche de la conception urbaine et architecturale, et des choix de matériaux adaptés aux conditions climatiques de l'île de la Réunion, en particulier celles de l'Ecocité. L'implantation de l'Ecocité en fait un laboratoire d'exception en matière de ville résiliente du fait des températures élevées des bas, du déficit hydrique marqué, et de son exposition aux risques naturels : cyclones, inondations dues aux fortes précipitations ou aux submersions marines, et mouvements de terrain

L'intégration des conditions climatiques et de la nature du milieu physique dans toutes les phases du projet constitue ainsi un axe majeur du modèle porté par l'Ecocité. Faire avec, et non pas contre, a ainsi été le leitmotiv des acteurs locaux engagés dans la conception bioclimatique.

LES PRINCIPES FÉDÉRATEURS

Le modèle réunionnais s'exprime à travers quelques principes clés qui orientent et fédèrent les projets de l'Ecocité.

La ville durable est d'abord la **ville de l'intensité urbaine**, qui rend possible la diversification de fonctions et le développement d'une offre de services de proximité et de transport adaptés.

Elle permet **une plus grande accessibilité au territoire** par la structuration d'un réseau de voiries, transports en site propre et cheminements actifs dévolue aux mobilités durables.

Mais cette intensité ne peut se réaliser qu'à travers son pendant, la ville-jardin. À grande échelle, elle permet de préserver les corridors de biodiversité et d'inscrire l'ensemble urbain dans le grand paysage (littoral, ravines, Etang...), la trame verte et bleue. À plus petite échelle, la trame végétale permet de marguer les espaces publics de quartier en les rendant accueillants, de préserver le rapport culturel à la terre en milieu urbain, d'accompagner les trames de mobilité, et de participer à l'efficacité bioclimatique des espaces intérieurs et extérieurs bâtiments environnants en travaillant sur les formes urbaines, l'occupation des sols, et réduisant les îlots de chaleur.



La conception bioclimatique ensuite à toutes les échelles du projet. Elle vise dans un premier temps à prendre en considération les conditions aérauliques, thermiques et acoustiques du site dès la phase de conception du plan de composition d'ensemble, puis dans un second temps à modéliser les implantations et expositions des constructions et des espaces publics pour favoriser la ventilation naturelle des bâtiments et places piétonnes (limitant ainsi la dépendance et le recours à la climatisation), à adapter l'occupation des rez-de-chaussée et raisonner l'usage des sous-sols, mais également à développer les protections solaires et prêter une attention particulière à la végétalisation des abords des bâtiments.

Cette démarche participe également à l'amélioration de leur efficacité énergétique.

La **gestion raisonnée des ressources naturelles** se traduit pour sa part par le développement de l'économie circulaire, de solutions alternatives permettant d'assurer une certaine autonomie et la pérennité du modèle. Elle vise ainsi le développement de nouveaux procédés : valorisation des eaux usées, fertilisation des terres, mobilisation de matériaux recyclés et de construction innovants, réutilisation de résidus de carrières, mais aussi utilisation de matériaux biosourcés en tant qu'alternative au tout-béton à forte inertie calorifique.

La préservation des ressources a par ailleurs plaidé pour la quête d'une plus grande autonomie énergétique associant entre-autres le photovoltaïque, le thermique solaire et la thalassothermie combinés à la volonté des acteurs et opérateurs locaux de s'engager dans une démarche pilotée de mix énergétique, démonstratrice d'un Smart-Grid tropical à grande échelle.

Enfin, le modèle de ville durable réunionnaise s'appuie naturellement sur son modèle sociétal dans lequel **l'économie sociale et solidaire** occupe une place particulière, en proximité avec les habitants, créant des emplois non délocalisables, et permet d'initier de nouveaux types d'échanges dans les jardins partagés, tiers lieux et recycleries urbaines, et potentiellement la promotion d'un

dispositif d'accompagnement dans l'autoconstruction et l'achèvement de logements neufs ou réhabilités. Ce dernier volet participe également à l'émergence d'une offre nouvelle en matière de logements abordables.

Cette démarche d'aménagement durable partagée, aussi ambitieuse soit-elle, doit ainsi s'élever au-delà de sa dimension technique pour incarner la qualité de vie attendue par les femmes et hommes du territoire et répondre ainsi aux besoins des réunionnais.

La démarche Ecocité, de par son ampleur et sa temporalité, doit également être un laboratoire d'expérimentation et de suivi d'un développement urbain « bas-carbone » qui s'accompagne d'incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre.

La démarche d'élaboration du prochain Plan Climat Air-Énergie Territorial (PCAET) doit ainsi offrir l'opportunité au territoire de constituer un dispositif de suivi-évaluation des émissions de GES sur le périmètre de l'Ecocité tout au long de la vie du contrat.

Cette politique de lutte au changement climatique par l'atténuation vient compléter les dispositifs de lutte par l'adaptation, porté au niveau national et régional (Plan national d'adaptation au changement climatique et sa déclinaison sur les territoires ultramarins) repris dans le modèle de vile durable insulaire et tropicale (lutte contre les ilots de chaleur, constructions bioclimatiques, préservation des ressources naturelles, frugalité énergétique notamment).

3.2. L'ECOCITÉ UNE RÉPONSE ADAPTÉE AUX BESOINS ET ATTENTES DE LA SOCIÉTÉ RÉUNIONNAISE

Les principales préoccupations des ménages réunionnais vis-à-vis de l'action publique restent à ce jour le logement, l'emploi et le pouvoir d'achat. L'Ecocité se doit ainsi d'apporter des réponses concrètes à ces grandes thématiques.

Sur le volet des économies tout d'abord, les nouveaux modes de construction bioclimatiques, la gestion raisonnée de l'eau, de l'énergie et des déchets, le développement de l'économie sociale et solidaire, l'ouverture de nouveaux tiers-lieux, ou le développement des modes de déplacement doux ou collectif et de qualité sont autant d'actions qui contribueront à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages.

Sur le volet de l'activité ensuite, l'Ecocité représente un potentiel de deux milliards d'euros d'investissements, la création de 20 000 emplois, l'accueil de 70 000 habitants supplémentaires et 35 000 logements à terme, et plus d'une trentaine de projets démonstrateurs de la ville durable.

Au-delà de ces chiffres, la ville durable, insulaire et tropicale, doit ainsi soutenir et faire rayonner le savoir-faire réunionnais en matière de construction, d'aménagement et de gestion durable du territoire tout en préservant son identité culturelle, patrimoniale, et sociale, gage du vivre-ensemble.

L'accompagnement de l'Ecocité au développement de nouvelles filières industrielles portés par le « Contrat de Transition Écologique » et le « Protocole Territoire d'Industrie », dans des domaines variés comme, le bâtiment, l'énergie, l'économie de la mer, la mobilité, le numérique... permettra d'ancrer localement un savoir-faire riche et générateur de croissance industrielle et d'emplois qualifiés.

L'amélioration du pouvoir d'achat des habitants d'une île nécessite également une connectivité maritime ainsi qu'une logistique des marchandises, notamment conteneurisées, de haut niveau. En procurant de meilleurs délais d'acheminement des biens à La Réunion, une accessibilité plus importante aux grands centres de production mondiaux et une modernisation des schémas logistiques actuels, le complexe industrialo-portuaire et le Grand Port Maritime de La Réunion contribuent pleinement à la politique de lutte contre la vie chère menée ces dernières années dans les territoires ultramarins.



Le Triangle de l'Oasis - Ville du Port





Grand Port Maritime de La Réunion

En intégrant le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire à son programme, aménagement qui pourrait générer jusqu'à 1 800 emplois selon l'INSEE, l'Ecocité apporte une réponse opérationnelle à l'amélioration du pouvoir d'achat et à la création d'emploi.

L'Ecocité porte par ailleurs des projets de logement d'ampleur, puisqu'elle vise à créer 35 000 logements supplémentaires, et intègre encore trois projets **de renouvellement urbain** pour répondre toujours plus finement aux demandes de logements : sur la commune de Saint-Paul avec le projet de rénovation du centre-ville mais également de reconversion industrielle du site Henri Cornu et à Le Port avec le programme de rénovation urbaine du quartier Ariste Bolon SIDR Haute.

L'Ecocité répond encore aux préoccupations de qualité de vie.

Elle vise à offrir aux réunionnais un nouveau cadre de vie conjuguant une offre d'équipements, de services, de commerces de proximité, de nouveaux sites favorisant le développement d'espaces d'activités de loisirs

et de bien-être, mais aussi de « respiration » (parcs, places, placettes, traitement du front de mer).

L'Ecocité intègre enfin des composantes plus classiques, mais néanmoins indispensables du modèle de la ville durable :

- la ville des proximités conjuguant diversification des fonctions (économiques, services, logements, équipements);
- la mixité des programmes de logements pour répondre à l'ensemble des besoins identifiés au cours des parcours résidentiels - et notamment les évolutions sociétales importantes rencontrées au cours des vingt dernières années, taille des familles, décohabitation, niveaux de ressources, ...

Ce modèle ne peut uniquement s'incarner par ce premier exercice de recensement.

Il devra également s'exprimer à travers une prise de conscience, une adhésion et une appropriation des habitants qu'il s'agira de faire émerger.

3.3. PARTAGER ET FAIRE VIVRE LA DÉMARCHE

Les opérations les plus avancées ont toutes fait l'objet d'une démarche participative avec les habitants (Ecoquartier Cœur de Ville à La Possession mobilisant jusqu'aux scolaires, futurs habitants, Projet de renouvellement urbain du centre-ville de Saint-Paul, et programme de rénovation urbaine de Le Port, pôle d'activités économiques Henri Cornu à Saint-Paul).

L'actualisation du Plan-Guide durable (PGD) a été également l'occasion d'associer, au sein

d'ateliers participatifs, les élus, acteurs institutionnels, acteurs de la sphère économique, architectes, promoteurs, constructeurs et porteurs de projets innovants pour échanger sur les composantes de la ville durable et les actions prioritaires à engager sur le périmètre de l'Ecocité pour la prochaine décennie.

La démarche participative doit se poursuivre en 2020 par des actions de communication, de concertation et d'échanges, qui sont précisées dans l'art 6 du contrat.



Cambaie-Oméga : principe coeur d'îlot



3.4. L'ECOCITÉ EN FABRIQUE

La mise au point des différents projets concourant à la démarche Ecocité, illustrée par le programme d'études décrit en préambule, s'est également accompagnée de premières réalisations venant confirmer la faisabilité technique et économique du modèle de la ville durable, insulaire et tropicale.

Au cours de la dernière décennie, La Réunion s'est ainsi particulièrement distinguée sur la construction bioclimatique, que l'on retrouve sur les deux premiers écoquartiers de l'Ecocité (Mail de l'Océan à Le Port, Cœur de Ville à

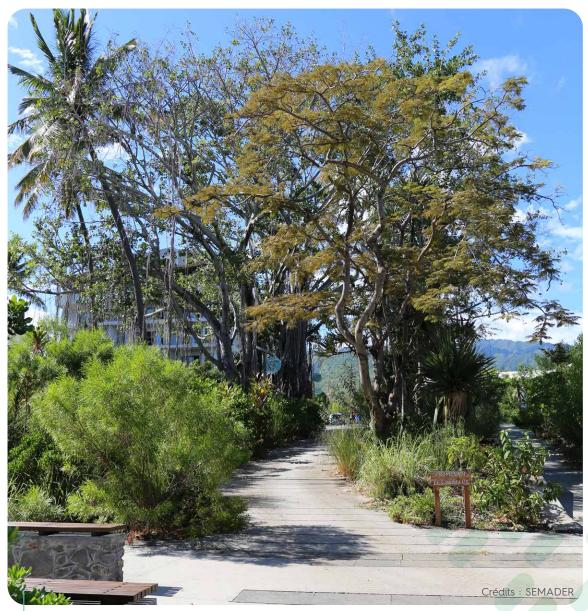
La Possession) et qui est naturellement très attendue sur les deux autres écoquartiers labellisés étape 1 de l'Ecocité (Cambaie-Oméga et PRU de Saint-Paul).

Symboles de l'esprit du projet, ils cristallisent à eux seuls l'ensemble des défis que se sont donnés la ville de Le Port et la SIDR, son aménageur : coproduction de la ville avec les habitants, performance énergétique des bâtiments, mixité sociale, qualité architecturale et urbaine ...



Les bâtiments emblématiques Malacca et Florès, livrés en 2011, récompensés par le trophée des EPL dans la catégorie « Habitat et développement urbain » en 2012.





La première tranche de Cœur de Ville livrée sur La Possession, avec ses îlots de fraîcheur

Dans un souci de confort au sein des espaces publics, l'îlot de fraîcheur est favorisé grâce à la mise en place de jardins denses avec plus d'un tiers des espaces plantés en pleine terre, et une réflexion aéraulique poussée et testée en soufflerie. Les espaces dédiés aux plantations sont également le support d'une gestion des eaux pluviales à l'air libre.

Cette opération se veut démonstratrice de projets innovants, et a ainsi été saluée par des jurys à l'international : au concours des Outre-Mer Durables pour son action « 2025, J'imagine ma ville de demain » en 2018, aux Smart Island World Congress avec le Grand prix « Développement Durable », puis deux

fois aux Green Solution Awards 2018, avec le Prix spécial du Jury et le Prix du Public.

Ecoquartier mais aussi Smartcity, la technologie et le numérique seront mis au service des usages de la ville et démonstrateurs de l'exemplarité des équipements publics : Smart Grid et suivi énergétique, parkings intelligents, services de proximité numériques, ...

Engagé depuis 2015 sur la commune de Saint-Paul, l'aménagement du front de mer du cœur d'agglomération illustre un enjeu majeur de l'Ecocité : créer un axe fédérateur entre les trois communes de l'Ecocité dans leur rapport entre la ville et son littoral, qu'il soit urbain, naturel ou industrialo-portuaire.

Par ailleurs, des démonstrateurs industriels de la ville durable réunionnaise doivent désormais passer en phase de déploiement. Complémentaires, ces prototypes ciblent l'économie de la ressource en eau et des sols :

✓ la gestion intégrée de l'eau se fait par le traitement et la valorisation des eaux usées avec l'opération de Réutilisation des eaux usées (REUSE) de La Créole en cours d'utilisation sur le secteur Henri Cornu à Saint-Paul et l'opération de Valorisation des eaux traitées en sortie de station d'épuration (VETSSE) en phase d'exploitation sur la ville de Le Port; la gestion raisonnée des sols est envisagée par la production de terres fertiles en économie circulaire, support de la reconstitution des sols arides de l'ouest.

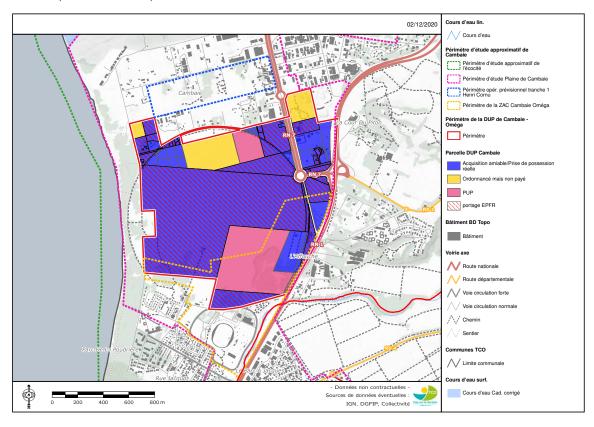
Enfin, l'année 2019 a vu s'accélérer le processus de maîtrise foncière avec plusieurs décisions de la cour d'appel fixant le montant définitif des indemnités et rendant ainsi possible la prise de possession des terrains.

À ce jour, le transfert de propriété au TCO est donc effectif pour la totalité des 175 ha des terrains de la DUP hormis les terrains (30 ha) pour lesquels la collectivité a conclu des promesses de vente amiables assorties de convention de projet urbain partenarial (PUP) avec deux propriétaires-investisseurs.



L'aménagement du front de mer de Saint-Paul

Sur ces 175 ha de terrain, le TCO a déjà pris possession de 145 ha suite au paiement de l'indemnité d'expropriation fixé par le juge en 1ère instance ou en appel. Les derniers terrains ont été pleinement acquis.



À l'échelle de l'Ecocité, la maitrise foncière est indéniablement un atout pour la réussite des projets puisqu'à la date de signature du contrat la situation est la suivante :

	Emprise foncière	dont foncier public
	M^2	M^2
OPÉRATION CAMBAIE-OMÉGA	156	129,8
PRU DE SAINT-PAUL	13,3	11,3
OPÉRATION CORNU	24,5	0,1
OPÉRATION PORTES DE L'OCÉAN	1,4	1,4
OPÉRATION MAIL DE L'OCÉAN	3,2	3
OPÉRATION ZAC DU TRIANGLE	6,2	6,2
OPÉRATION MASCAREIGNES	89,7	86,7
ZAP - LE PORT	110,9	108,7
OPÉRATION CŒUR DE VILLE	NC	NC
OPÉRATION MOULIN JOLI	43,6	43,6
NPNRU - LE PORT	36,2	36,2
TOTAL (en Ha)	485	427
		88 %

NB : données non significatives pour l'opération Cœur de Ville, dont le montage foncier prévoit une maitrise foncière réduite, au profit d'un régime de participations financières au coût des équipements.



4.1. UN DOCUMENT CADRE: LE PLAN-GUIDE DURABLE

Le Plan-Guide a l'ambition de traduire la vision politique pour un territoire sur le long terme :

- il identifie une stratégie de développement sur la base d'objectifs partagés en prenant en compte les projets existants;
- il exprime les lignes de force du projet urbain et met en lumière les éléments de permanence du projet dans le temps long;
- il initie les réflexions nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs sur les secteurs prioritaires.

La réussite d'un grand projet urbain tient aujourd'hui à la capacité du plan à accueillir des éléments nouveaux, à évoluer avec le contexte, les opportunités, sans que le développement du projet ne soit stoppé ni ses principes fondamentaux remis en cause.

Le Plan-Guide durable décline les orientations urbaines et les ambitions de l'Ecocité en matière de développement durable.

Depuis 2015, date d'adoption du Plan-Guide Durable, certaines opérations de l'Ecocité se sont réalisées et de nouveaux documents stratégiques ont été adoptés.

Les études de faisabilité techniques, juridiques et financières, et programmatiques de l'Ecocité se sont poursuivies sur le cœur d'agglomération, en même temps que la révision ou modification de certains documents de planification.

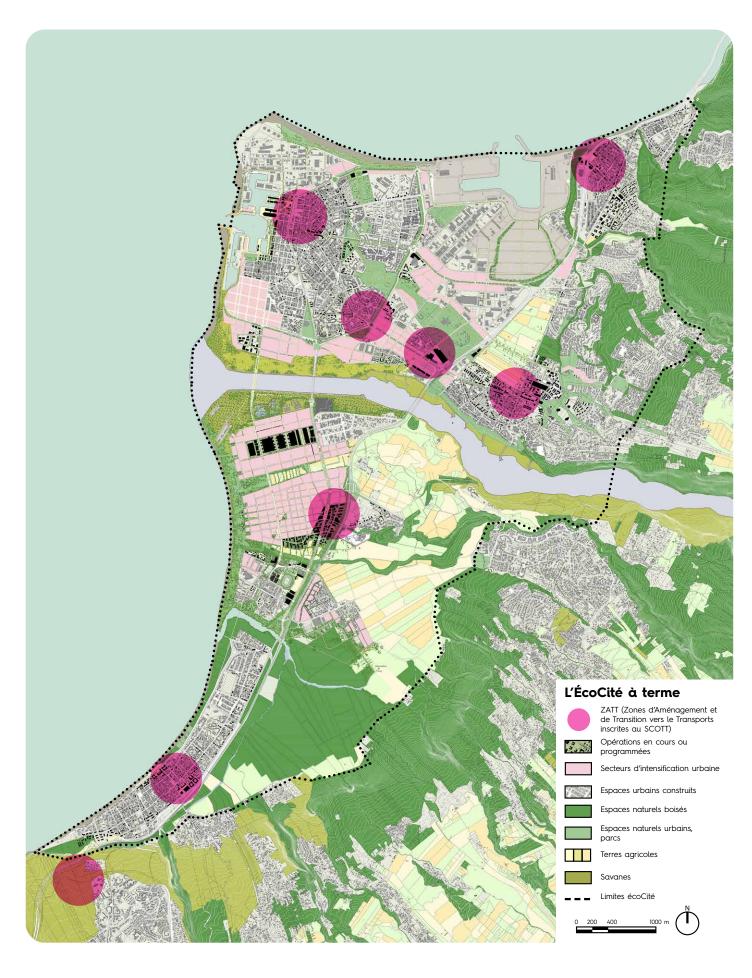
Les stratégies d'interventions déclinées dans l'article 5 reprennent les orientations du Plan-Guide actualisé, illustré à deux horizons distincts : à échéance du PPA et à échéance de la démarche Ecocité.

Les principales thématiques ayant nécessité un travail d'actualisation sont les suivantes :

- la trame générale de la composition urbaine, identifiant les périmètres et les plans masse des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain inscrites à la démarche;
- le schéma directeur des mobilités et sa nouvelle trame de voiries et de transports comprenant les boucles de proximité de l'Ecocité, les lignes TCSP du réseau d'agglomération et du réseau régional (RRTG) actualisé, les franchissements, le maillage viaire et le schéma des liaisons douces actualisé (piétons et vélos);
- l'armature paysagère (grands paysages et éléments qui les relient) et la déclinaison des actions d'aménagement, notamment celles relevant du pré verdissement et de l'aménagement du front de mer.







4.2. LES SITES OPÉRATIONNELS IDENTIFIÉS AU CONTRAT DE PPA

L'ambition de l'Ecocité est de réunir les trois cœurs de villes existants et de développer de nouvelles polarités :

4.2.1 LE PRU DU CENTRE-VILLE DE SAINT-PAUL

Le Plan de Renouvellement Urbain de Saint-Paul prévoit 4 polarités pour « réparer » et intensifier le centre-ville. C'est l'opportunité de traiter les entrées de ville, densifier le centre en plus des opérations « autonomes » et de créer une nouvelle relation à la mer. Ces pôles sont associés aux projets de transports.

L'ensemble des 4 pôles d'intervention du PRU sont inscrits au PPA.

4.2.2 DE NOUVEAUX QUARTIERS DE VIE SUR LA PLAINE DE CAMBAIE

Territoire d'expérimentation et de préfiguration urbaine pour l'ensemble de l'Ecocité, la Plaine de Cambaie est un espace d'urbanisation prioritaire et s'étend sur plus de 500 hectares.

Elle est formée par la Plaine des loisirs, la friche de l'ancienne antenne Oméga (aujourd'hui carrière en cours d'exploitation), le secteur Henri Cornu bordant la rivière des Galets, et le quartier de Savanna à l'est de la RNI.

Par son ampleur, l'urbanisation de la Plaine Cambaie constitue un levier important pour la transformation des territoires de l'Ecocité. Elle doit permettre l'émergence d'une ville mixte, attractive et dense à partir de l'invention de nouvelles typologies.

La 1ère tranche opérationnelle, dite ZAC Cambaie-Oméga et la 1ère tranche de reconversion du site H Cornu (24 ha) sont inscrites au PPA

4.2.3 LA RIVE NORD DE LA RIVIÈRE DES GALETS

La valorisation de l'interface entre ville et nature et le traitement des lisières sont au cœur de l'aménagement. La rivière des Galets forme un écrin paysager, facteur d'attractivité pour de nouveaux programmes résidentiels et d'activité au Port (avec notamment l'urbanisation à long terme des anciennes emprises de la centrale EDF).

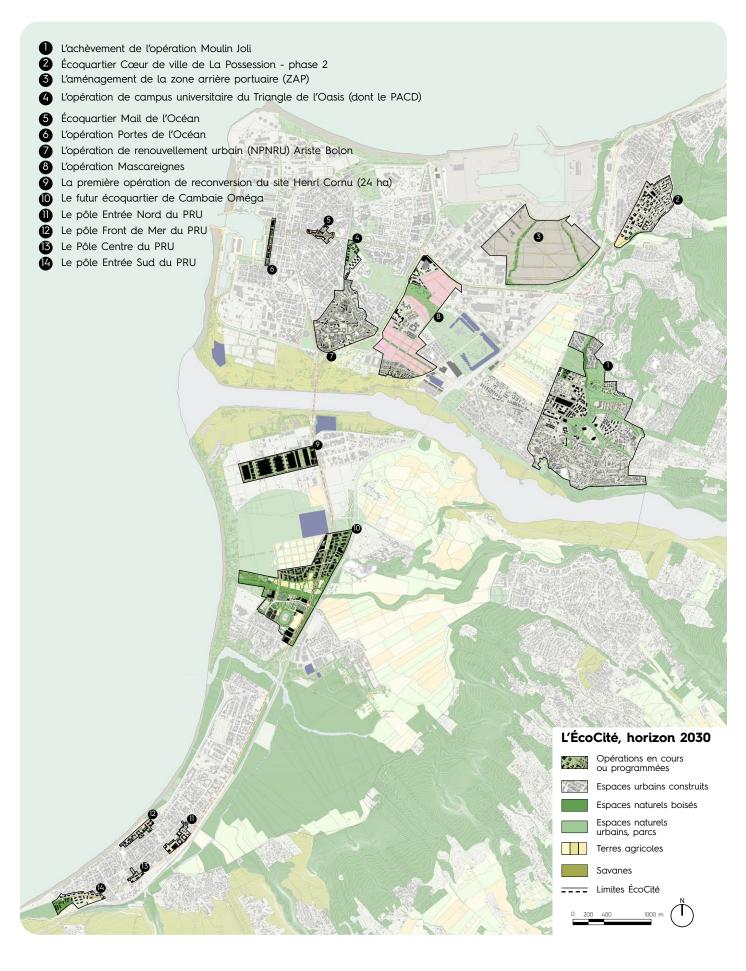
Tout en prenant en compte les activités en place ou en projet, il est essentiel de réfléchir à développer une ville mixte jusqu'aux berges de la rivière. La rivière des Galets n'est plus en marge, mais devient alors un lieu central de l'Ecocité.

4.2.4 L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DU SITE MASCAREIGNES

Les intentions programmatiques restent à ce stade à consolider, à travers la définition du schéma d'aménagement d'ensemble, en cours de définition.







4.2.5 LE PORT UNE VÉRITABLE VILLE OCÉANO-PORTUAIRE

Le centre-ville de Le Port est labellisé Action Cœur de ville. Le territoire communal comporte deux opérations ANRU sur les quartiers Ariste Bolon SIDR Haute (opération de rénovation urbaine contractualisée en 2019) et quartier Lepervenche (en voie d'achèvement), et deux opérations phares de renouvellement d'intensification urbaine, le Mail de l'Océan et Triangle de l'Oasis. Ces projets s'inscrivent dans l'amélioration et la requalification des espaces de vie réconciliant l'aménagement public pour lui donner sens et cohérence, et améliorer l'image de la ville vivante complétée par le traitement de la relation Ville et Port, clé de l'identité de la commune de Le Port (Projet Portes de l'Océan).

L'une des ambitions fortes de la Ville de Le Port, rappelées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du Plan Local d'Urbanisme révisé en 2018, est de tourner la ville vers ses ports et sa façade océanique.

Le Port Est, point d'accès unique à La Réunion pour les navires de fort tonnage, sera conforté dans sa capacité de développement en investissant progressivement le Nord de la Zone Arrière Portuaire pour l'équiper de nouveaux terre-pleins proches de la darse.

Le Port Ouest, mitoyen du centre-ville, offre plusieurs opportunités pour tisser de nouveaux liens entre les citadins et les activités portuaires qui y perdureront. L'accueil d'une grande variété de navires, en escale ou en réparation, créera une activité sans cesse renouvelée qui contribuera à l'animation du bord de mer.

Les tissus urbains du centre-ville faisant face au port Ouest, autant que les zones d'activités économiques avoisinantes, sont déjà engagés dans une démarche de mutation urbaine, allant dans le sens d'une progressive intensification résidentielle et d'une mixité des activités. Dans la même logique, le port Ouest est lui aussi destiné prioritairement à accueillir un ensemble d'activités et de programmes liés à l'économie bleue participant à la constitution d'une ville littorale.

En frange de ces espaces, des services et équipements répondant aux besoins de loisirs des populations résidente et extérieure (hôtels-cafés-restaurants, services de loisirs et récréatifs), immeubles résidentiels profiteront de cette proximité pour être plus attractifs. L'opération « Portes de l'Océan » répond à cet objectif.

Pour contribuer à cette métamorphose du front de mer urbain, les activités portuaires actuelles liées à la plaisance et à la pêche seront maintenues tout en étant compatibles avec l'ouverture croissante à des visiteurs.

L'ensemble des projets en cours (NPRU, Mail de l'Océan, Triangle de l'Oasis, Portes de l'Océan) sont inscrits au PPA.

4.2.6 LE PORT - GRAND PORT - LA POSSESSION

Du port de plaisance au Cœur de Ville de La Possession, de nouvelles continuités sont à trouver pour « faire ville ».

Il s'agit de réconcilier activités économiques et urbanité en :

- fabriquant les conditions de nouvelles cohabitations;
- agissant sur les espaces d'interface (boulevard des Mascareignes, avenue de la Compagnie des Indes, avenue Jessie Owens);
- intégrant les besoins de développement des zones d'activités du Grand Port Maritime de La Réunion dans un souci de rationalisation et d'optimisation de l'occupation foncière.

L'aménagement de la zone arrière portuaire est inscrit au PPA.

4.2.7 DÉVELOPPER ET INTENSIFIER LES PÔLES URBAINS DE LA POSSESSION

Plusieurs projets visent à intensifier les polarités de La Possession (opération Cœur de Ville et Moulin Joli) et à renforcer la position d'entrée dans le parc naturel du cirque de Mafate en entremêlant Ville et Grand Paysage (parc Rosthon, Parc Saint-Laurent, parc Moulin Joli,



mise en valeur de la ravine à Marquet, ...).

Les opérations Cœur de Ville et Moulin-Joli sont inscrites au PPA.

Une présentation détaillée des opérations est inscrite au livret 2 du PPA:

- les orientations poursuivies ;
- les enjeux et objectifs ;

- le programme de constructions ;
- → le plan de financement prévisionnel;
- le calendrier prévisionnel ;
- les conditions de mise en œuvre (adaptations et contraintes).





4.3. ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE VIS-À-VIS DES RISQUES NATURELS

Globalement, les zones d'intensification urbaine de l'Ecocité et les opérations identifiées au contrat de PPA sont concernées par des aléas inondation moyen ou faible inondation, submersion marine ainsi que par un aléa faible mouvements de terrain, et ce concernant trois grands secteurs : la Zone Arrière Portuaire de Le Port, la rive droite de la Rivière des Galets et la Plaine Oméga.

Ces aléas ne génèrent pas de zones « rouges » inconstructibles au Plan de Prévention des Risques naturels (PPR) en vigueur et ne sont donc pas de nature à s'opposer par principe à la mise en œuvre des projets d'aménagement. En revanche, ces aléas impliquent le respect des dispositions réglementaires prévues par le PPR (premier plancher au-dessus de la côte de référence, interdiction des parkings souterrains...).

L'Ecocité est aussi l'occasion d'aller plus loin que le simple respect des dispositions du PPR en définissant un projet résilient, exemplaire dans la prise en compte des risques naturels ou la mise en œuvre de travaux permettant de réduire voire supprimer les risques identifiés. Ainsi, à titre d'exemple, il est envisagé la suppression des aléas inondation sur la plaine de Cambaie en recréant une ravine incisée naturelle.

En tout état de cause, la révision ou modification du PPR actant une réduction ou suppression des aléas nécessitera au préalable la réalisation des travaux sur la base d'études validées par les services de l'État (DEAL).

Par ailleurs, des études d'actualisation des aléas littoraux affectant la commune de Le Port, conduites par le BRGM pour le compte de l'État, sont en cours et devrait aboutir au plus tard au 1er trimestre 2021. Cette actualisation pourrait avoir un impact sur la connaissance des risques.

Lors de la révision du PPA, les nouvelles connaissances de l'aléa submersion marine et recul du trait de côte pour Le Port et La Possession seront intégrées aux fiches action.





4.4. NATURE ET ENJEUX DES OPÉRATIONS PORTÉES PAR LES COMMUNES

4.4.1. LA VILLE DE LA POSSESSION DANS L'ECOCITÉ

Précurseur de la Cité tropicale durable par le biais de son Ecoquartier Cœur de Ville aux mille innovations, la Ville de La Possession souhaite voir essaimer les bonnes pratiques recensées, les belles idées recueillies, les partenariats enrichissants et les points de vigilance sur le périmètre de son bassin de vie : l'Ecocité. La Possession souhaite voir s'épanouir une continuité urbaine fière de son identité créole inscrite dans le bâti, et tournée vers le futur en investissant toutes les stratégies de rafraîchissement soutenables, toutes les stratégies de production et de gestion des énergies renouvelables.

Elle se donne pour perspective de proposer une qualité de vie accrue dans un habitat densifié et durable qui protège la nature de l'imperméabilisation et lui rende ses vocations premières : offrir un milieu riche de diversité, produire, et inspirer.

La Ville de La Possession ambitionne ainsi de marquer physiquement le périmètre de l'Ecocité par des trames arborées fortes symbolisant l'entrée dans une ère nouvelle, celle où la Canopée reconquiert les espaces urbains pour les enrichir. Elle souhaite voir fleurir des continuités vertes, perceptibles en vue aérienne ou aux portes de l'Ecocité, par la densité végétale proposée, les voiries ombragées, les espaces publics visuellement apaisés.

Elle souhaite investir les coutures entre les villes pour les harmoniser puis les fondre dans une continuité humaine et végétale, et ainsi redonner l'envie d'investir les villes et de s'y promener.

La mobilité y prend donc une place d'importance. Sur une île congestionnée qui a donné le premier rôle à l'automobile, l'ambition possessionnaise consiste à renverser les visions puis les pratiques. La Possession souhaite voir dans l'Ecocité le levier pour créer une mobilité plus active et durable, faisant la part belle au vélo et à la marche sur un bassin de vie pertinent, mixte et plat. Il s'agit ainsi de

révolutionner les pensées, en offrant d'abord des structures de remplacement de qualité incluant des abris vélo adaptés aux aléas climatiques et à la vie urbaine, de proposer des trames sécurisées éloignées des autos, agréables car ombragées et entretenues au même titre que la voirie, et de proposer des aménités pour réinvestir les espaces publics : bancs, hydratation et sanitaires. Il s'agit encore d'intensifier et faire monter en qualité le système de transports en commun pour amener ensuite les habitants à faire évoluer leurs pratiques en réduisant d'autant la place offerte aux automobiles et autres parkings. L'Ecocité se devra d'être ce laboratoire d'une mobilité exemplaire et durable.

Car l'Ecocité, c'est avant tout une offre de services urbains. Un service aux habitants, qui outre la capacité à se déplacer, doit intégrer la réponse à leurs besoins. Leurs besoins quotidiens tout d'abord, de se nourrir, d'aller à l'école, mais aussi de loisirs et de travail. Elle se doit de représenter la ville 2.0, la ville intelligente qui s'adapte en alliant les commerces et services physiques, mais aussi numériques, en investissant les nouveaux modes de communication, de partage, de rencontre par le biais d'applications intelligentes et facilitatrices. Construisons pour générer les synergies, et devenir collectivement plus efficaces, donc plus libres de notre temps.

Ce temps pourra ainsi être investi dans les projets individuels et autorisera aussi les habitants à réinvestir l'espace et le débat public, permettant à leurs voix et leurs attentes d'être mieux entendues, et donc traduites dans leur quotidien. Cette participation citoyenne, phare de la politique possessionnaise, irrigue déjà les plus jeunes au travers d'actions de sensibilisation sur l'urbanisme de demain comme les adultes dans les Kozman. L'Ecocité devra la déployer, lui donner une envergure nouvelle pour réussir cette transition vers une Ville partagée aux usages nouveaux, acceptés et recherchés.

L'Ecocité doit incarner cette ville de demain, tropicale, exemplaire et désirable, qui inspirera et rayonnera. Elle se doit donc de faire la preuve de son ambition dans ce bassin de vie en étant visible, praticable, participative, et sensible par les facilités d'usage et la douceur de vivre qu'elle offre.

4.4.2. LA VILLE DE LE PORT DANS L'ECOCITÉ

Après avoir connu un taux de croissance annuel important de 1,1% sur la période 1990-2000, la Ville de Le Port connait depuis 2008 une forte inversion de tendance (-1,3 %). De fait la population de la ville a diminué de 2 700 habitants entre 2008 et 2013.

Un des premiers enjeux pour Le Port, la seule commune des trois à s'inscrire intégralement dans le périmètre de L'Ecocité porte naturellement sur la mise en œuvre d'un projet urbain ambitieux et durable qui contribue à une attractivité retrouvée. Le plan de composition urbain, ordonnancé et cohérent, sur lequel s'est fondé le développement de la ville au cours des trente dernières années offre une véritable opportunité pour la poursuite de la démarche Ecocité.

Les enjeux identifiés par la Ville rejoignent pour une large part ceux mis en avant dans le Plan-Guide.

Le développement urbain de Le Port doit s'accompagner d'une diversification résidentielle, elle-même conditionnée à ce retour d'attractivité.

La stratégie partagée pour y parvenir devra prévoir :

- la communication autour du label Ecocité dans les réalisations à venir, autour des démonstrateurs de la ville durable réunionnaise : la ville jardin, l'émergence d'un pôle d'aménagement et de construction durable sur le territoire communal, la gestion économe de l'eau, la valorisation des expériences conduites en matière d'économie sociale et solidaire;
- la valorisation du cadre bâti et paysager, de son patrimoine culturel et de l'ouverture de la ville avec le port. A ce titre, la ville est naturellement intéressée et attentive quant aux réflexions en cours pour l'aménagement d'un cheminement le long du front de mer du centre-ville de Saint-Paul à La Possession;

- le développement d'une offre de transport mieux cadencée et plus fortement relié avec les différentes centralités du territoire, objectif partagé avec l'ensemble des signataires pour la définition d'une ligne forte Ecocité;
- l'optimisation et la redynamisation des parcs d'activités, qui passent également par l'accompagnement de la stratégie de développement de l'outil industrialoportuaire qu'est le Grand Port Maritime;
- la poursuite des réflexions engagées sur la zone arrière-portuaire doit ainsi être l'occasion d'interroger les dispositifs d'optimisation des zones existantes, qu'une urbanisation pourrait induire ainsi que la relation du Port-Est avec les villes de Le Port, et de La Possession.

Enfin, la poursuite de la démarche Ecocité passe par des échanges renouvelés avec la population, pour partager, adapter et faire adhérer au modèle de la ville durable, insulaire et tropical proposé.

4.4.3. LA VILLE DE SAINT-PAUL DANS L'ECOCITÉ

La ville de Saint-Paul poursuit plusieurs grands objectifs majeurs dans la conduite de son développement urbain.

Le premier est axé sur le Programme de Renouvellement Urbain de la ville de Saint-Paul, dont l'objectif est de produire une ville durable et résiliente. Le PRU est l'occasion de mettre en œuvre la mutation d'un espace urbain existant en reconstruisant la ville sur la ville dans une démarche d'économie de l'espace et s'inscrit donc dans une démarche d'intensification urbaine.

À ce titre, le Programme de Renouvellement Urbain du centre-ville de Saint-Paul constitue l'un des projets majeurs de la ville et l'une des vitrines de l'Ecocité sur l'aménagement urbain tropical.

S'interrogeant sur les capacités de la ville à répondre aux enjeux climatiques, et de préservation de la biodiversité, incluant les enjeux patrimoniaux, économiques, culturels, touristiques, etc. ce projet représente un investissement de plus de 70 M€ faisant de



lui, au côté de l'opération Cambaie-Oméga, un des projets piliers du projet de territoire au sein de l'agglomération.

Le deuxième objectif structurant vise, à travers la réalisation du programme d'infrastructures et de transports défini dans le schéma des mobilités de l'Ecocité, à une amélioration sensible des conditions de déplacements au sein de l'intercommunalité, mais également au sein même de la commune.

Le prolongement de l'axe mixte, les franchissements envisagés, la mise en service d'une ligne forte sont autant d'actions contribuant à mieux relier les différentes centralités de la commune entre elles (La Plaine Bois de Nèfles, Cambaie, Savanna, l'Etang Saint-Paul, le centre-ville) en réduisant leur dépendance à la RNI.

Le troisième objectif, vise à travers la réalisation de la Cambaie-Oméga, de conforter cette armature de transports et de déplacements. Elle doit poursuivre la démarche ambitieuse de renouvellement urbain engagée sur le centre historique de la commune en imaginant sur Cambaie un lieu à rayonnement régional.

Cet espace doit contribuer au rayonnement de la commune et à son attractivité pour les habitants, celui-ci pourrait revêtir la forme d'un programme à destination économique, touristique et culturel.

Ce nouveau quartier urbain dans le cœur de l'agglomération du TCO doit permettre également de répondre aux besoins en logements du territoire par la création d'une offre nouvelle d'habitat diversifiée, accessible à tous et bien desservie en services de proximité, développer une offre immobilière de bureaux et de services, maîtriser la demande en eau et en énergie, etc.

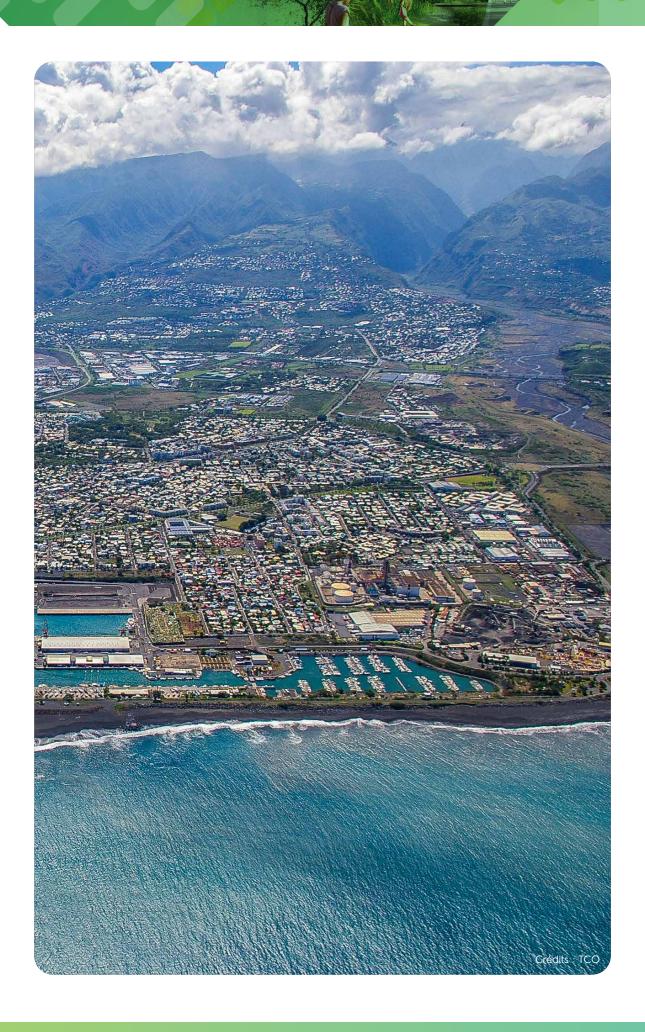
Le quatrième objectif vise à conforter l'attractivité économique de la commune par une restructuration progressive de l'ensemble des ZA existantes, ou de fait, sur le secteur Cambaie-Cornu.

La démarche engagée doit être exemplaire sur le plan environnemental et offre une réelle opportunité de disposer d'un véritable démonstrateur urbain en matière de constructions bioclimatiques à destination de locaux d'activités tertiaires et secondaires.

Sur un plan plus général, les projets portés par l'Ecocité devront naturellement contribuer à valoriser l'identité socio-culturelle de la commune.

Enfin, le programme de logements inscrit dans la démarche doit répondre à l'ensemble des besoins des Saint-Paulois, tout au long de leur parcours résidentiel et l'accent en termes d'innovation doit être mis sur des dispositifs favorisant l'accès à un logement abordable pour le plus grand nombre d'habitants.

L'Ecocité pourra aussi être un levier pour approfondir la complémentarité entre les différents projets, notamment entre Cambaie et le projet du centre-ville.





5.1. STRATÉGIE RÉSIDENTIELLE DU PPA

5.1.1. RÉPONDRE AUX ORIENTATIONS FIXÉES PAR LE SCOT EN MATIÈRE DE MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET DE RÉÉQUILIBRAGE DE L'ARMATURE URBAINE

Le cœur d'agglomération doit donc accueillir dans les dix prochaines années entre 55 et 60 % de la production totale de logements du TCO.

Par ailleurs, le SCoT fixe comme objectifs qu'au moins 50% de cette production s'exerce dans les espaces urbains à densifier et qu'au plus 50 % se réalisent dans les espaces d'urbanisation prioritaire.

Les espaces urbains à densifier sont constitués pour l'essentiel, des espaces classés U, aux documents d'urbanisme opposables aux tiers à la date de décembre 2015.

Les espaces d'urbanisation prioritaire, sont constitués pour l'essentiel des espaces classés respectivement AU dans les plans locaux d'urbanisme et NA dans le plan d'occupation des sols des Trois Bassins. Ils représentent une surface d'environ 1 200 hectares.

La production de logements sur les marchés correspondants pour les 10 années à venir sera de l'ordre de 18 000 logements. Elle se réalise conjointement par des constructions nouvelles et par le retour sur les marchés de logements soit vacants soit rendus à une vocation locative sociale.

Cette offre nouvelle est localisée entre les composantes de l'armature urbaine selon les proportions déterminées à l'orientation O5.

La production de logements aidés pour les 10 années à venir atteindra environ 1 100 logements annuels, correspondant à 60 % du total de logements rendus disponibles.

Au-delà de l'objectif affiché d'une production importante de logements dans les dix prochaines années sur le cœur d'agglomération, le PPA constitue une réelle opportunité d'opérer un rééquilibrage de l'offre de logements entre Saint-Paul, souffrant d'un déficit important en logements sociaux, Le Port et La Possession.

S'agissant du cas particulier de la commune de Le Port, où le parc locatif social représente près de 60% du parc résidentiel, l'objectif à terme est de réduire ce taux aux environs de 50%.

L'enjeu pour la ville de Le Port est de faire en sorte qu'une partie des actifs qui viennent travailler sur la commune s'y installe. Il est donc essentiel de ne plus développer d'offre sociale et très sociale sur cette commune mais de poser les conditions d'un développement d'une offre moins sociale (PLS et/ou LLI) à l'occasion, notamment, de la mise en œuvre du NPNRU, mais également à travers la réalisation d'opérations emblématiques et stratégiques (Portes de l'Océan, Mascareignes notamment).

À l'inverse, l'offre en logements sociaux adaptée à des ménages très défavorisés devra être développée sur la Ville de Saint-Paul, afin de répondre aux importants besoins sur ce territoire.

La démarche Ecocité pour Saint-Paul doit permettre de rééquilibrer l'offre de logements sur les secteurs d'intensification urbaine que constituent le PRU et la plaine de Cambaie, à travers des opérations de constructions et de réhabilitations.

Par ailleurs, l'enjeu pour la ville de La Possession consiste à proposer une plus grande mixité entre l'offre résidentielle et d'activité (mixité verticale à développer).

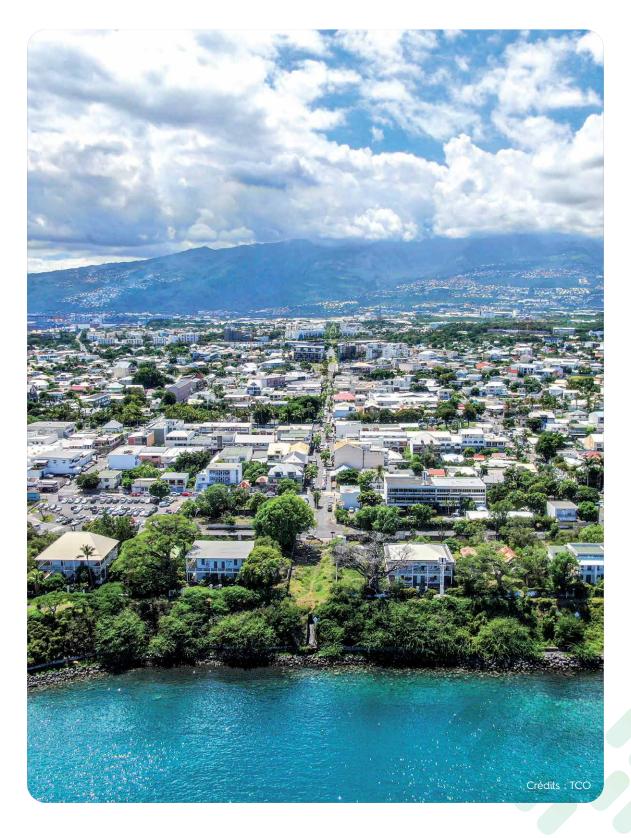
Enfin, l'analyse des marchés immobiliers au regard de la solvabilité des ménages met en évidence que les ménages aux ressources faibles et moyennes, correspondant aux 6 premiers déciles de revenus, ne disposent pas d'une offre adaptée pour un parcours résidentiel complet.

Un des enjeux majeurs porté par le TCO en matière d'habitat consiste à développer une offre de logements intermédiaires et abordables, principalement dans les programmations des opérations d'aménagement en cours.



La réflexion initiée par la Maire de Saint-Paul sur la création d'une offre de logement évolutif personnalisé (LEP) en est une illustration.

Ainsi, s'agissant des nouvelles opérations d'aménagement et en particulier le projet de ZAC Cambaie, les conditions de l'aménagement et les types de produit logement qui initieront leur démarrage seront fondamentales pour leur réussite globale : il faudra programmer une mixité dès les premières phases des opérations.



5.1.2. QUELLE TRADUCTION DANS LA PROGRAMMATION RETENUE AU CONTRAT DE PPA ?

Pour les dix ans à venir, près de 6 000 logements sont programmés dans les secteurs d'intervention du PPA :

Opération	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2020-30
CŒUR DE VILLE	129	556	124	124	222	130	60					1 345
MOULIN JOLI	59	178	116	92	26							471
PORTES DE L'OCÉAN			67	67	67	52	52	52				357
ZAC MAIL DE L'OCÉAN		32	32	32	32	32	32	34				226
ZAC DU TRIANGLE		30	30	30								90
ZAC MASCAREIGNES			80	80	80	80	100	100	100	100		720
PUP SCPR				122	120	120	120	120	120	120	120	962
CAMBAIE TI				128	128	128	128	128	128	128	128	1 024
PRU CENTRE			116	116	116	116	116	116				696
ANNUEL	188	796	565	791	791	658	608	550	348	348	248	5 891
CUMULÉ	188	984	1 549	2 340	3 131	3 789	4 397	4 947	5 295	5 643	5 891	

La capacité actuelle du marché est estimée à 1 800 logements/an soit 18 000 logements sur la période.

La réalisation de la programmation inscrite au PPA dans la prochaine décennie impose de repenser le modèle de production actuelle du logement sur le territoire qui se fonde aujourd'hui sur une répartition à peu près à parts égales entre de la production en opération d'ensemble et opérations immobilières isolées.

L'hypothèse retenue dans le PPA conduit à orienter fortement la production à venir dans les opérations d'ensemble (sept logements sur dix) afin de pouvoir mieux encadrer la qualité urbaine et architecturale, la nature des programmes et leur capacité à mieux intégrer les nouveaux modes d'habiter.

Il convient également de préciser que les opérations retenues répondent à l'orientation O6 du SCOT en matière de qualité de desserte en transport en commun, d'offre de services de proximité et d'opportunité, mais également à la notion de maturité opérationnelle reprise par le PLH.

5.1.3. LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DE LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DE CETTE PROGRAMMATION

1. Accompagnement stratégique aux opérations fléchées prioritairement dans la programmation du PPA

Approfondir les conditions de sortie de la programmation résidentielle établie, par nature de programmes au regard du contexte local, propre à chaque opération, des cibles visées, de leur solvabilité, de l'adéquation des produits logements (taille, formes urbaines, prestations ...)

Actions du PPA:

- AMO sur le positionnement du logement intermédiaire dans les opérations d'aménagement à venir (cf. programme d'étude GIP 2020);
- mise en place d'un Comité de suivi de la programmation logements : qui pourra se prononcer sur le contenu des programmations de logements selon leur nature (libre, locatif social, accession sociale, logements étudiants, résidences séniors...),



leur taille et la forme urbaine générée dans les opérations d'aménagements de l'Ecocité (cf. Art 7. Gouvernance).

À mettre en lien avec la future commission technique territorialisée du PLH (action 11).

2. Élaboration d'un référentiel partagé permettant de servir de cadre de base du niveau d'ambition et d'innovation recherché pour les opérations programmées du PPA ou futures

Action du PPA:

- Établir, à partir du référentiel DD du Plan-Guide et de celui de Cœur de Ville ainsi que des objectifs spécifiques poursuivis par les communes sur chacune de leurs opérations, un document-cadre appelé à être mobilisé dans :
 - les futurs cahiers de prescriptions urbaines, paysagères et architecturales propres aux opérations;
 - · le règlement de la consultation des appels à projets urbains innovants ;
 - · le futur label Ville durable et innovante.
- 3. Engager une nouvelle étape d'évolution des PLU afin de garantir, à travers la réalisation de la programmation Ecocité, le respect des orientations du SCoT.

Action du PPA:

- feuille de route à établir d'ici l'avenant de revoyure pour la mise en révision du PLU de Saint-Paul (en attente de la production du bilan sur la mise en œuvre du PLU actuel) et des adaptations, le cas échéant nécessaires, des PLU de Le Port et de La Possession pour la mise en œuvre du PPA (analyse en cours par le groupement de MOEU);
- mise en place d'un atelier des avantprojets: il est proposé d'instaurer un dispositif de suivi et d'examen préalable pour les opérations immobilières dans les opérations d'aménagement afin de garantir la bonne prise en compte qu'elle puisse répondre aux ambitions fixées par la démarche Ecocité.

À noter que cet atelier pourrait avoir également pour vocation d'échanger en amont avec les opérateurs sur des principes d'insertions, de volumétrie, d'alignement, de choix des matériaux, de typologie de logements...appelés à constituer l'ossature réglementaire du PLU à venir.

4. Actionner l'ensemble des leviers contribuant à accroître l'attractivité des sites

Action du PPA:

- créer pour les opérations nouvelles une véritable adresse, à travers des actions, évènements permettant aux habitants de découvrir le site;
- ✓ valoriser, à travers l'Ecocité, ces nouvelles adresses et leurs qualités urbaines, architecturales et l'ensemble des aménités et services dont elles disposent : la communication autour des APUI, la démarche participative programmée en 2020 sur la ville durable réunionnaise à travers le processus de concertation du PGD, la mise en œuvre d'actions urbanisme transitoire, la réalisation d'espaces publics témoins sont autant d'actions contribuant à susciter l'intérêt et l'adhésion de la population pour ces lieux de vie.

5. Confronter le point de vue des habitants sur les nouveaux modes d'habiter

Au cours de la démarche de concertation Ecocité, des ateliers participatifs pourraient être organisés permettant d'échanger sur ces modes d'habiter. Le rêve de la maison individuelle devra être à cette occasion démystifié, dans la mesure où il traduit le choix parfois subi de la périphérie, pour des raisons financières.

Pour autant l'attractivité de ce mode de vie ne doit pas être ignorée : il s'agit de formuler une traduction urbaine de ces aspirations et envies d'espaces et de nature afin d'impulser qualité résidentielle et urbaine aux nouveaux projets et de conforter les orientations prises en matière de qualité d'usage des espaces, intérieurs et extérieurs au logement. **Action du PPA:** démarche de concertation à engager au second semestre 2020.

6. Associer les opérateurs à la définition et déclinaison de la stratégie résidentielle

La capacité de commercialisation des logements dans la programmation résidentielle d'une opération est liée à la diversité des produits immobiliers et typologies proposées, induisant de travailler avec les opérateurs sur les opportunités de cette diversification au sein de leurs opérations, et dans des logiques de non-concurrences entre les différentes opérations.

L'Ecocité peut constituer un cadre privilégié pour la mise en place de « séminaires» déclinant les grands enjeux du volet résidentiel visant à stabiliser et à partager avec l'ensemble des acteurs les orientations.

Le principe :

- en amont ou en parallèle des passations de promesses de vente, et jusqu'au dépôt de PC, des ateliers techniques proposant des temps d'échanges entre collectivités, aménageurs, concepteurs, opérateurs, usagers, etc. visant à préciser des principes d'intervention et des partis pris pour des opérations considérées;
- prévoir un séminaire de restitution aux élus, pour permettre une appropriation des ambitions validées par les partenaires des projets.

S'agissant des programmes de logements locatifs sociaux ou intermédiaires (du type PLS ou PSLA), il serait sans doute nécessaire de confronter régulièrement les orientations programmatiques arrêtées dans les opérations d'aménagement avec les objectifs de production affichés par les bailleurs dans leur convention d'utilité sociale.

Action du PPA : à définir d'ici l'avenant de revoyure

7. Accompagnement financier des opérations

Les opérations d'aménagement contribuant à la réalisation des objectifs de production

de logements sociaux sont susceptibles de bénéficier des aides du FRAFU.

Une priorité pourrait être donnée aux opérations de l'ECOCITE dès lors que les objectifs programmatiques poursuivis sont bien ceux énoncés dans le contrat de PPA.

Actions du PPA:

à travers le programme 2020 du GIP, une AMO technique et juridique a été mise en place pour l'accompagnement du GIP dans la conduite de l'APUI et des porteurs de sites dans la mise au point des contrats de cessions foncières pour la réalisation des ilots démonstrateurs.

5.1.4. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Pour le volet « Stratégie résidentielle », les engagements des signataires du contrat sont les suivants :

L'Etat s'engage à :

- donner la priorité du FRAFU aux opérations de l'ECOCITE dès lors que les objectifs de production de logements sociaux correspondent à ceux énoncés dans le contrat de PPA;
- étudier l'ouverture du Fonds Régional d'Aménagement Foncier et Urbain (FRAFU) aux opérations hors champ du logement social programmées sur la ville de Le Port, en cohérence avec le PLH 3, afin de financer les études pré-opérationnelles des projets d'aménagement, la viabilisation foncière, ainsi que les réseaux primaires;
- mobiliser l'architecte et le paysagisteconseil de la DEAL dans les ateliers des avant-projets.

Le TCO s'engage à :

mettre en place, en lien avec la future commission technique territorialisée du PLH, un Comité de suivi de la programmation logements qui pourra se prononcer sur le contenu des programmations de logements selon leur nature (libre, locatif social, accession sociale, logements étudiants, résidences séniores...), leur taille et la forme urbaine générée dans les opérations d'aménagements de l'Ecocité;



mettre en place, dans le cadre des ateliers de territoire, un atelier participatif permettant d'échanger sur les modes d'habiter, les programmes de logements dans la ville durable, insulaire et tropicale promue par la démarche Ecocité.

La Ville de Saint-Paul s'engage à :

- mettre en révision son document d'urbanisme afin de s'inscrire pleinement dans les orientations du PPA et du SCOT Grenelle ;
- mettre en œuvre la programmation de logement en cohérence avec le PLH 3;
- alimenter le cahier des charges de l'étude d'AMO sur le positionnement du logement intermédiaire et participer au suivi de l'étude;
- contribuer à l'élaboration d'un référentiel qualité urbaine, architecturale et paysagère des opérations de l'Ecocité et solliciter l'examen préalable en atelier des avantprojets, des projets de constructions, d'équipements, d'espaces publics majeurs ou de requalification structurants et/ ou ayant un impact urbain et paysager significatif;
- mettre en œuvre et valoriser les projets de quartier d'urbanisme temporaire, transitoire, et d'espaces publics témoins par des actions de communication;
- siéger au Comité de suivi de la programmation de logements qui sera créé par le TCO;
- de participer au dispositif OPCU mis en place par le GIP Ecocité, en partageant les informations utiles à l'actualisation et suivi programmatique.

La Ville de Le Port s'engage à :

- mettre en œuvre la programmation de logement en cohérence avec le PLH 3;
- procéder à des adaptations, si nécessaire, de son PLU pour la mise en œuvre du plan d'actions du PPA si, à l'issue de l'analyse des parcours réglementaires des actions identifiées sur son territoire, cela s'avérait nécessaire;
- alimenter le cahier des charges de l'étude d'AMO sur le positionnement du logement

- intermédiaire et participer au suivi de l'étude ;
- contribuer à l'élaboration d'un référentiel qualité urbaine, architecturale et paysagère des opérations de l'Ecocité et solliciter l'examen préalable en atelier des avantprojets, des projets de constructions, d'équipements, d'espaces publics majeurs ou de requalification structurants et/ ou ayant un impact urbain et paysager significatif;
- mettre en œuvre et valoriser les projets de quartier d'urbanisme temporaire, transitoire, et d'espaces publics témoins par des actions de communication;
- siéger au Comité de suivi de la programmation de logements créé par le TCO;
- de participer au dispositif OPCU mis en place par le GIP Ecocité, en partageant les informations utiles à l'actualisation et suivi programmatique.

La Ville de La Possession s'engage à :

- mettre en œuvre la programmation de logement en cohérence avec le PLH 3;
- procéder à des adaptations, si nécessaire, de son PLU pour la mise en œuvre du du plan d'actions du PPA si, à l'issue de l'analyse des parcours réglementaires des actions identifiées sur son territoire, cela s'avérait nécessaire;
- alimenter le cahier des charges de l'étude d'AMO sur le positionnement du logement intermédiaire et participer au suivi de l'étude :
- contribuer à l'élaboration d'un référentiel qualité urbaine, architecturale et paysagère des opérations de l'Ecocité et solliciter l'examen préalable en atelier des avantprojets, des projets de constructions, d'équipements, d'espaces publics majeurs ou de requalification structurants et/ ou ayant un impact urbain et paysager significatif;
- mettre en œuvre et valoriser les projets de quartier d'urbanisme temporaire, transitoire, et d'espaces publics témoins par des actions de communication;
- siéger au Comité de suivi de la programmation de logements qui sera créé par le TCO;

de participer au dispositif OPCU mis en place par le GIP Ecocité, en partageant les informations utiles à l'actualisation et suivi programmatique.

Le GIP Ecocité s'engage à :

- conduire une étude sur le positionnement du logement intermédiaire dans les opérations d'aménagement du cœur d'agglomération en associant l'Etat, le TCO et les communes à la définition du cahier des charges et au suivi de l'étude;
- établir, à partir du référentiel DD du Plan-Guide, de ceux produits par les communes, ainsi que des objectifs spécifiques poursuivis par les communes sur chacune de leurs opérations, un document-cadre appelé à être mobilisé dans :

- les futurs cahiers de prescriptions urbaines, paysagères et architecturales propres aux opérations,
- · le règlement de la consultation des appels à projets urbains innovants
- · le futur label Ville durable et innovante
- capitaliser les retours d'expérience de la ville durable insulaire et tropicale;
- mobiliser le groupement de maitrise d'œuvre urbaine dans les ateliers des avant-projets;
- accompagner les villes dans la définition de projets d'urbanisme temporaire, transitoire, et d'espaces publics témoins qui concourent à la découverte des quartiers.



5.2. L'ECOCITÉ, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL ET D'UN NOUVEAU MODÈLE DE CROISSANCE POUR LE TCO

Deuxième territoire de La Réunion en termes d'attractivité économique (Données Inovista), le TCO, identifié essentiellement pour son activité portuaire et son attractivité touristique, tend à diversifier son économie.

Pour répondre à la demande des entreprises, le TCO, à travers son schéma d'aménagement économique approuvé en 2017 s'engage sur une stratégie conjuguant développement d'une offre adaptée, optimisation et modernisation des parcs existants, mais aussi mise en œuvre d'une démarche d'animation des zones, et résorption progressive des zones économiques de fait, au premier rang desquelles la zone Henri Cornu, à l'Ouest de la ZAE Cambaie, dans le périmètre de l'Ecocité.

Par ailleurs, le TCO s'est fixé un axe stratégique prioritaire en matière d'économie circulaire. Trois actions notamment en témoignent : une ZA dédiée à l'économie circulaire (ECOPARC à Le Port en cours de commercialisation) ; la démarche d'écologie industrielle territorialisée et l'accompagnement des porteurs de projets en lien avec le remploi notamment via le plan d'action ESS du TCO.

Le TCO a également profité des dispositifs « Contrat de Transition Écologique » (CTE) et « Territoire d'Industrie » (TI) pour imaginer un nouveau modèle de croissance appuyé sur l'organisation d'écosystèmes ou « CLUSTERS » d'innovation territorialisés.

Ces écosystèmes ont vocation à mobiliser les acteurs de la recherche publique et privée, de l'enseignement supérieur et de la formation, aux côtés des entreprises et des acteurs de l'industrie pour utiliser les grands projets du territoire dont l'Ecocité, comme des laboratoires d'innovations, démonstrateur de nos savoir-faire.

Ce modèle « d'économie de la connaissance » appuyé sur des plateformes de R&D, permettra l'émergence de nouvelles filières industrielles capables d'adresser des marchés en forte croissance, d'améliorer l'attractivité et la

visibilité du territoire et d'offrir des formations d'excellence aux jeunes réunionnais.

La stratégie de développement économique de l'Ecocité a ainsi pour enjeux :

1. de constituer un terrain d'expérimentation pour La Réunion et d'offrir un champ d'application concret pour l'innovation, en favorisant la montée en puissance de filières stratégiques de la ville durable insulaire et tropicale (bâtiment-construction, énergies renouvelables, gestion de l'eau, agriculture urbaine...).

À ce titre les actions suivantes :

- le développement d'une plateforme de R&D dédiée à la filière « bâti & aménagement tropical »;
- la mise en place d'un démonstrateur Smart-Grid Tropical et insulaire;
- la création d'une infrastructure numérique territoriale et d'un laboratoire de la Smart-City;
- l'accompagnement des démarches d'expérimentation et d'innovations sur le Grand Port Maritime de La Réunion;
- le développement d'une plateforme de R&D autour de la mobilité durable et des nouveaux services de mobilité (en utilisant le projet de BHNS) en sont autant d'illustrations concrètes.
- 2. de s'inscrire pleinement dans la stratégie du SAE en valorisant l'industrie et l'artisanat comme vitrine d'un développement économique vertueux, tirant profit de l'outil portuaire et réconciliant activités industrielles et urbanité. Sur ce dernier point, il est important de pouvoir faciliter le développement de l'industrie dans l'urbain, et éviter le développement en « mitage » ;
- 3. de contribuer à réduire les déplacements domicile-travail par la création d'une offre de logements et de services adaptés;
- 4. de compléter son offre d'accueil aux créateurs d'entreprises ;

- 5. de valoriser et développer les dispositifs économiques sociaux et solidaires ;
- 6. de favoriser la création d'emplois, à travers le développement des filières, la création de nouveaux pôles de formation et la promotion de dispositifs d'insertion. Un campus des métiers pourrait ainsi être étudié dans le cadre du PPA et s'inscrire dans les programmes des opérations présentées. Une Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences, en cours d'élaboration sur chaque micro-région dont l'Ouest, pourra alimenter les réflexions notamment sur la formation (par exemple concernant les métiers en lien avec le GPMDLR et le bâti tropical).

Enfin, sur le volet maritime, le Document Stratégique de Bassin Maritime (DSBM) en cours de finalisation donnera prochainement de nouvelles orientations en termes de développement durable des activités maritimes.

La démarche Odyssea engagée par le TCO permettra dans les années à venir d'étoffer le plan d'actions en matière d'économie bleue et de développement des activités maritimes et nautiques.

5.2.1. CONSOLIDER LA FILIÈRE «BÂTI TROPICAL»

La stratégie d'intervention se décline comme suit :

A. Fédérer les acteurs industriels, la recherche, l'enseignement supérieur et les collectivités autour d'un véritable « cluster de l'innovation urbaine »

Le projet de Cluster de l'innovation urbaine vise à faire de La Réunion un territoire d'excellence en matière de bâti et d'aménagement tropical et insulaire, une vitrine de l'innovation et du savoir-faire Français, un promoteur de croissance, de compétences et de nouveaux métiers.

La filière Bâti Tropicale de l'île de La Réunion est l'une des priorités du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). Elle fait l'objet de nombreux échanges dans le cadre d'une forte mobilisation des acteurs (Organisations patronales, collectivités, associations d'entreprises, Université de La Réunion, ENSA,...) visant à organiser son développement. Pour se concrétiser, cette filière a besoin :

- d'impliquer l'ensemble de la chaine d'innovation, de valorisation de la recherche publique, au développement industriel en passant par la formation, la création d'entreprises et le transfert de technologies;
- que ses principaux promoteurs et acteurs soient regroupés dans un lieu unique de type Campus d'Innovation, afin de renforcer leurs liens et de développer des coopérations;
- d'identifier des sujets de recherche et d'innovation spécifiques aux particularités de l'île pour lesquels elle mobilisera les moyens nécessaires pour devenir une référence internationale;
- de se doter d'un dispositif de recherche de haut niveau de type « plateforme de R&D collaborative » en utilisant des outils de recherche différenciants et attractifs;
- de réaliser des opérations vitrines et démonstratrices du niveau d'innovation et de performance de la filière;
- de développer des formations d'excellence pour améliorer les compétences et l'accès à l'emploi.

Le PPA de l'Ecocité est l'occasion d'offrir à la filière une réponse concrète à l'ensemble de ces questions, en mobilisant d'une part, le projet de construction du Pôle d'Aménagement et de Construction Durable (PACD 10 000 m²) lancé fin 2019 par la ville de Le Port et le TCO et d'autre part, en étendant la réflexion sur l'aménagement de l'ensemble de la ZAC du Triangle de l'Oasis (33 500 m²) afin de créer un Campus d'innovation dédié à la filière. En parallèle et sans attendre, le GIP Ecocité propose d'initier un dispositif d'appel à projet urbain innovant pour engager les premiers projets collaboratifs et réalisations démonstratrices.



B. Le Pôle d'Aménagement et de Construction Durable (PACD) : une première étape vers l'installation d'une plateforme de R&D associant l'ensemble des acteurs de la filière « bâti & aménagement tropical »

Localisé au cœur de la ville de Le Port, au sein de la ZAC du Triangle de l'Oasis, le Pôle d'Aménagement de Construction Durable (PACD) est un ensemble immobilier de près de 8 420 m², sur une superficie foncière de 3 845 m², destiné à accueillir et répondre aux besoins de la filière aménagement / construction durable en milieu tropical. Devant héberger l'École Nationale Supérieure d'Architecture et doté d'une équipe qui assurera l'animation de la filière, le PACD se présente comme l'initiateur du Cluster « bâti & aménagement tropical ».

Le lancement d'une première tranche d'environ 2600 m² de surface de plancher en 2020 a été validé au titre du programme Ville de Demain du PIA et sera donc intégrée au plan d'action du PPA qui prévoit la livraison de cet équipement pour la rentrée universitaire 2023. Cette première tranche est aussi validée au titre du CTE et de TI.

Bien qu'essentiellement consacrée à la relocalisation et à l'extension de l'école d'architecture (cf. fiche visée au livret 2 du PPA), cette première tranche du PACD sera l'occasion d'engager plusieurs démarches complémentaires et interdépendantes qui formeront les fondations d'un projet de Campus dédié au développement de la filière « bâti & aménagement tropical » :

- l'école d'architecture et l'université de La Réunion pourront y développer des coopérations en matière de recherche et de formation conformément à la convention signée le 28 octobre 2019;
- 2. les acteurs de la filière « bâti & aménagement tropical » disposeront d'un lieu dédié, équipé d'espaces permettant de les rapprocher, d'initier des projets en communs, et de valoriser les innovations (showroom d'exposition);
- 3. le TCO organisera la définition d'un projet de plateforme de R&D intégrée dans un Campus d'innovation offrant toutes les

fonctions nécessaires au développement de la filière.

Cette première tranche a fait l'objet d'un travail approfondi quant à la définition des surfaces. Elle sera basée sur une démarche exemplaire de Haute Qualité Environnementale appliquée à l'ensemble des éléments constitutifs du projet, de la conception à l'évaluation.

La Maîtrise d'Ouvrage de l'opération « PACD - Tranche 1 » est assurée par la Ville de Le Port, dans le cadre d'une coopération avec le TCO lui-même maître d'ouvrage du projet d'ensemble, au regard de la répartition des compétences au sein du bloc communal (Communauté d'agglomération : développement économique local / développement de filières et Ville : clause générale de compétence - art. L2121-29 CGCT).



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 1-1: Le Pôle d'aménagement et de construction durable (PACD)

C. Décliner les nouvelles intentions programmatiques dans le projet PACD – ZAC du Triangle de l'Oasis

La réflexion concernant la deuxième tranche du PACD d'environ 6 000 m² a d'ores et déjà été lancée par le TCO. Les premiers échanges avec les acteurs potentiellement impliqués par la création d'un Campus d'innovation dédié à l'installation d'un Cluster de la filière « bâti & aménagement tropical » ont permis d'étudier plusieurs opportunités qui sont autant de pistes à valider avec les partenaires concernés dans les meilleurs délais (cf. visée au livret 2 du PPA).

Cette seconde tranche de l'opération PACD sous maîtrise d'ouvrage TCO, permettra d'identifier l'ensemble des structures appelées à intégrer le futur Campus et leurs besoins connexes. Elle ne se limitera donc pas au seul périmètre actuel du PACD (3 850 m² de fonciers de la ZAC du Triangle) mais sera étendue à l'ensemble de la ZAC (33 500 m²) et sera définie en lien avec la Ville de Le Port et la SEDRE.

D. S'engager dans une démarche d'ensemble, pilotée par le GIP Ecocité, en associant le TCO: un appel à projet urbain innovant (APUI) sur la thématique Bâti tropical portant sur 6 à 8 ilots démonstrateurs, tous situés dans les opérations d'aménagement de l'Ecocité.

Un Appel à Projet a vocation à mobiliser l'inventivité et l'expertise de groupements de professionnels en capacité d'offrir des solutions innovantes afin de proposer des projets intégrés et financés : investisseurs, promoteurs, architectes, urbanistes, constructeurs, ainsi que l'ensemble des acteurs engagés dans les écosystèmes de l'innovation et de la création parmi lesquels les acteurs de la société civile.

Ce dispositif s'apparente à une cession foncière avec charge d'intérêt général.

Les innovations devront porter sur la conception architecturale ainsi que les procédés constructifs permettant d'illustrer les différentes formes que peut revêtir le bio climatisme et peuvent également s'accompagner :

- d'une anticipation de l'évolution des modes de vie : habiter, travailler, commercer, se déplacer, se divertir et vivre ensemble. Les thématiques abordées peuvent être celles du vieillissement de la population, du développement des mobilités douces, de l'économie numérique, de nouveaux espaces de travail, de l'évolutivité de l'habitat, de la mutualisation des espaces, et de l'innovation sociale et citoyenne;
- de nouvelles modalités de gestion ou d'exploitation : Au-delà de la réalisation, le modèle économique et particulièrement la gestion et la maintenance des sites pourront ainsi faire l'objet d'une réflexion spécifique accompagnée de propositions;
- d'une implication accrue des acteurs de la société civile. L'objectif est de s'appuyer sur les forces vives de l'écosystème pour accompagner cette transformation de la ville tout en permettant à des projets répondant à des besoins identifiés sur le territoire de se réaliser.

Intérêts de ce dispositif :

couverture médiatique importante : appel à projet national voir international qui

- contribue à faire connaître la démarche Ecocité de La Réunion ;
- communication citoyenne : qui s'inscrit dans une démarche participative pour construire avec la société civile, la ville tropicale durable et désirable ;
- action fédératrice entre les opérations de l'Ecocité autour d'un dispositif de consultation unique (à raison de 2 à 3 lots identifiés pour chaque commune).
- action vitrine du savoir-faire des différentes filières industrielles de la construction durable, l'APUI permet en proposant plusieurs sites d'avoir autant de démonstrateurs différents dans les procédés constructifs, le choix des matériaux, les solutions énergétiques...

À noter que le jury reste présidé par chaque représentant de l'autorité concédante compétente (Maire ou Président du TCO), et qu'une convention d'adhésion passée entre le GIP, les communes ou le TCO, et leurs aménageurs précisent le rôle de chacun et leurs engagements réciproques.



E. Participation de l'Ecocité à la coconstruction d'un label Ville Durable et Innovante (VDI)

Le TCO est un territoire qui agit fortement pour relever les défis du changement climatique, de l'équilibre social et de la croissance économique. L'Ecocité, le Contrat de Transition Ecologique, le protocole Territoire d'Industrie témoignent de cet engagement qui vise à faire du TCO, un territoire exemplaire et une vitrine du savoir-faire réunionnais. Cette dynamique est, et va être à l'origine d'innovations environnementales, sociales et économiques et formera le socle d'une économie locale de la connaissance qu'il s'agit de valoriser.

Pour le TCO et aussi pour le développement économique de l'île, il représente l'opportunité d'affirmer le savoir-faire réunionnais et en particulier celui porté par les acteurs industriels de la filière « bâti tropical » et valoriser leurs solutions à l'export. Enfin, l'adaptation de ce



label au contexte insulaire et tropical nous offrira une reconnaissance à l'international et un outil de marketing territorial.



5.2.2. RÉALISER LE PREMIER SMART-GRID TROPICAL & INSULAIRE AU COEUR DE L'ECOCITÉ

Les territoires insulaires (dont l'île de La Réunion) sont traditionnellement des laboratoires de l'innovation énergétique, et ont toujours été très actifs dans ce domaine. La PPE et le SRCAE fixent des objectifs très ambitieux pour La Réunion avec une cible d'autonomie énergétique à l'horizon 2030.

L'insularité donne un poids très important aux biens de consommation, matériaux et carburants importés sur de longues distances. Un travail sur les circuits courts et des critères carbone dans la commande publique constitueraient de puissants leviers.

Le mix énergétique devra être globalement et rapidement décarboné.

A. L'Ecocité doit devenir le démonstrateur de cette approche énergétique spécifique aux territoires tropicaux et insulaires.

Un partenariat fort avec EDF-SEI, l'Université de La Réunion (laboratoire Piment & LIM), l'institut EFFICACITY (ITE pour la transition énergétique des villes) et certaines entreprises ou acteurs du territoire impliqués dans le CTE et TI, a permis de définir un projet de déploiement d'un démonstrateur énergie sur la ZAC Cambaie, connecté à l'ensemble de l'Ecocité.

Cette action devra poursuivre l'objectif de créer le premier SMART-GRID TROPICAL & INSULAIRE. Un véritable « Démonstrateur d'Innovation de Grande Ambition » qui aura pour principaux objectifs de :

 générer de la croissance pour l'économie réunionnaise et développer des emplois durables dans le domaine de la transition

- écologique et énergétique en réduisant l'impact environnemental ;
- **2.** développer un mix énergétique décarboné et compétitif ;
- **3.** changer les modes de production et les pratiques de consommation tout en facilitant l'acceptabilité sociétale.

B. Consolidation des sources de production et d'autoproduction

Au-delà de l'action présentée précédemment, le PPA permettra d'initier rapidement une série d'opérations importantes pour consolider les ressources de l'Ecocité:

- constituer un dossier de candidature auprès de la CRE pour l'implantation d'une ferme photovoltaïque d'une puissance d'une trentaine de MW sur la plaine de Cambaie dans le cadre d'une AMO en interface avec la SPL Horizon Réunion;
- poursuivre en collaboration avec la Région et dans le cadre du projet de Plateforme d'Expérimentation & de Recherche sur les Énergies Marines Renouvelables « PEMER », les études de faisabilité technicoéconomique pour l'implantation d'un réseau de froid urbain potentiellement alimenté par un SWAC sur la plaine de Cambaie ;
- utiliser les surfaces non exploitées du Grand Port Maritime de La Réunion pour le développement de la production d'Energie Renouvelable (panneaux photovoltaïques sur les toits des entrepôts et talus / étude d'une production d'énergie houlomotrice);
- étudier et mettre en place la cogénération, l'autoconsommation et la maîtrise de la demande en énergie des installations (terminaux et entrepôts) de Le Port Ouest du Grand Port Maritime de La Réunion [projets inscrits au CTE];
- organiser la mise en place d'un réseau de froid desservant la Zone Arrière Portuaire. Il serait destiné à l'alimentation des futures installations, notamment les entrepôts logistiques à température dirigée;
- anticiper le rôle de « port base » que pourrait jouer le Grand Port Maritime de La Réunion dans le développement des énergies marines renouvelables (installation,

maintenance) avec la réservation d'espaces dans la Zone Arrière Portuaire permettant d'accueillir des équipements de grandes envergures type SWAC, Eoliennes,

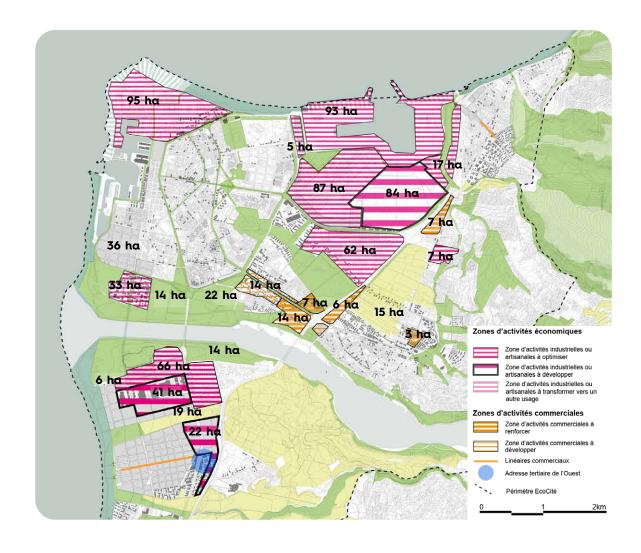
- étudier la mise en œuvre du concept de Smart Grid au niveau de la Darse de Pêche Hauturière du PORT OUEST;
- capitaliser l'expérience de la Ville de La Possession sur la dimension Smart city de l'opération Cœur de Ville et organiser une réplication à l'échelle de l'Ecocité;
- accompagner et intégrer les différents projets inscrits dans le CTE et TI visant à définir de nouveaux modes de production, de gestion et de consommation (Wise-City de TEEO, Centrale solaire de QUADRAN, STEP, Méthanisation, ...).

Fiche projet PPA - livret 2
Fiche n°1-4: constitution d'un smart-grid tropical)

5.2.3. RÉPONDRE AUX BESOINS EN FONCIER ÉCONOMIQUE ET EN LOCAUX D'ACTIVITÉS

A. Actualiser le Plan-Guide durable pour prendre en compte les besoins à échéance 2030 exprimés sur le territoire en matière de locaux industriels, logistiques, artisanaux, services, commerces, bureaux et structures d'accompagnement (Accélérateurs, incubateurs, couveuses, pépinières, coworking...)

La démarche d'actualisation a permis de consolider les options retenues en matière de vocation des espaces et d'identifier de nouveaux gisements qui pourraient être mobilisés à plus ou moins long terme pour répondre aux besoins des entreprises.





Ainsi, en complément de l'Ecoparc (10ha), l'ouverture progressive de nouveaux espaces d'activités sur les secteurs d'intervention identifiés au PPA (hors ZAP) s'accompagnerait d'une offre potentielle en locaux d'activités de 350 000 m² de SP tous types (commerces, bureaux, artisanat, industrie, logistique).

	SDP COMMERCES	SDP TERTIAIRE	SDP ACTIVITÉS	SDP HÔTELS	SDP GLOBAL
OPÉRATION CAMBAIE-OMÉGA	16 315 m ²	52 115 m ²	0	10 755 m ²	79 185 m²
PRU DE SAINT PAUL	10 573 m ²	5 036 m ²	0	0	15 609 m ²
OPÉRATION CORNU	6 000 m ²	15 000 m ²	83 000 m ²	0	104 000 m ²
OPÉRATION PORTES DE L'OCÉAN	5 045 m ²	4 400 m ²	0	2 066 m ²	11 511 m ²
OPÉRATION MAIL DE L'OCÉAN	0	4 700 m ²	0	0	4 700 m ²
OPÉRATION ZAC DU TRIANGLE	0	8 514 m ²	0	0	8 514 m ²
OPÉRATION MASCAREIGNES	3 000 m ²	25 000 m ²	9 000 m ²	0	37 000 m ²
ZAP - LE PORT					
OPÉRATION CŒUR DE VILLE	8 543 m ²	6 983 m ²	0	3 000 m ²	18 436 m ²
OPÉRATION MOULIN JOLI	25 000 m ²	15 000 m ²	23 000 m ²	0	63 000 m ²
NPNRU - LE PORT					
TOTAL	74 476 m²	136 658 m²	115 000 m²	15 821 m²	341 955 m²

L'Ecocité constitue le proche hinterland du port de commerce. A ce titre, et au-delà de la nécessaire amélioration de la qualité des interfaces urbaines prévues dans le projet, le développement de nouveaux parcs et la restructuration des parcs d'activités existants nécessiteront de prendre en compte :

- le besoin des mobilités « lourdes » entre les différentes zones industrielles ;
- l'identification des zones dédiées aux besoins logistiques et industriels ne pouvant accueillir de mixités avec les autres fonctions : artisanat, commerce, afin de ne pas obérer la fonction principale recherchée.
- B. Piloter la reconversion de la première tranche de 24 ha du site industriel Henri Cornu et définir les conditions opérationnelles (foncières, financières, juridiques, calendaires) de poursuite de cette reconversion sur l'ensemble du site

Dans la cadre de sa compétence en matière de développement économique et notamment de création, d'aménagement et de gestion des zones d'activités économiques, le TCO accompagne le projet de futur pôle d'activités Henri Cornu, qui s'étend sur 24 hectares au

sein de la plaine de Cambaie, à Saint-Paul, au droit de la rue Henri Cornu.

Ce projet préfigure, dans sa partie centrale, la reconfiguration envisagée sur cette zone économique de fait qu'il couvre aujourd'hui une surface d'environ 40 ha.

Ce projet a été initié en 2016 par le groupe Opale-Alseï Océan Indien qui en assure le pilotage.

120 000 m² de surface de plancher potentielle sont prévus sur un programme varié comprenant des locaux d'activités, du commerce, du tertiaire, des services ainsi que des activités industrielles et artisanales, avec la volonté de concevoir un programme de constructions bioclimatiques dotée d'une ambition énergétique.

La réflexion doit également s'engager entre la Ville de Saint-Paul, le TCO et le GIP pour la poursuite de l'aménagement sur l'ensemble du site Henri Cornu.

La pré-commercialisation de cette première tranche de 24 ha sera un excellent indicateur pour consolider le montage juridique et financier de la suite de l'opération.

C. Accompagner le développement et l'aménagement de la ZAP

Équipement majeur, moteur de développement du territoire, le Grand Port Maritime de La Réunion connaît depuis plusieurs années une dynamique de croissance (+40% entre 2013 et 2018) qui, conjuguée à une connectivité maritime renforcée et une position de plus en plus affirmée de hub de l'océan indien, offre une compétitivité et de nouvelles opportunités pour toute l'économie de l'île.

Il convient donc de veiller aux conditions favorables de développement de cet outil et du complexe industrialo-portuaire indissociable qui l'accompagne, mais aussi de profiter des nouvelles opportunités pour développer les activités existantes et en attirer de nouvelles et répondre ainsi aux besoins recensés par le TCO sur son territoire.

En arrière des installations de Le Port Est se situe une zone actuellement exploitée en tant que carrière et lieu d'entreposage de matériaux pour la nouvelle route du littoral. Cette zone est connue sous le nom de Zone Arrière Portuaire (ZAP), sous maitrise foncière quasi intégrale du Département.

La ZAP constitue à la fois le dernier site d'extension des activités portuaires du Grand Port Maritime de La Réunion, mais aussi la dernière grande zone aménageable à des fins d'activités économiques sur le TCO.

Déclarée d'intérêt communautaire le 13/12/2010 par le Conseil communautaire du TCO, mais également qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG) par arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014, renouvelé le 27 juillet 2017 pour une durée de 3 ans, le projet d'aménagement de la ZAP, permettra, une fois réalisé, l'amélioration de la compétitivité du port de commerce, de la zone industrialo-portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

Plus particulièrement, l'aménagement de la ZAP répond à deux objectifs essentiels :

besoin de plateformes portuaires permettant l'optimisation des zones actuelles de terrepleins de stockage situés bord à quai ; besoin de plateformes logistiques et industrialo-portuaires permettant l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, mais aussi le développement d'activités de transformation rendu possible par l'amélioration de la connectivité maritime liée au transbordement.

Dans le cadre de la démarche Ecocité, le TCO ambitionne également que cette zone participe à la continuité urbaine La Possession-Le Port, ce qui implique un aménagement de qualité, tant environnemental, qu'architectural, et notamment en façade des routes nationales.

Afin de mener à bien ce projet partenarial, il convient de programmer à l'issue de l'étude en cours et de la définition d'une vision partagée des enjeux de développement de la zone par l'ensemble des acteurs, une démarche spécifique pour en définir les conditions de mise en œuvre montage juridique et financier, pilotage et conduite de l'opération, prescriptions qualitatives architecturales et environnementales.

Le TCO a pour objectif de finaliser dans l'année 2020 l'étude en cours sur la définition du schéma d'aménagement de la ZAP, avec l'ensemble des partenaires et de participer à son mode de gouvernance.

La prochaine étape consiste à installer une instance de pilotage pour la définition de l'aménagement de cette zone associant le Département, le TCO, le Grand Port Maritime, la Région, l'Etat, la Ville de Le Port et de La Possession.

Le GIP pourrait être mobilisé pour le lancement d'une étude-audit sur les montages envisageables dans une gouvernance complexe.

D. S'inscrire dans un mode vertueux de renouvellement et d'optimisation des parcs d'activités existants

L'élaboration du schéma d'aménagement des espaces économiques a permis d'arrêter une stratégie d'intervention que l'ensemble des signataires du PPA souhaitent voir décliner à l'échelle de l'Ecocité.



Ainsi, l'ouverture conjuguée d'une partie de la zone arrière portuaire (hors activités directement liées au port) et du site H. Cornu permettrait une remise sur le marché d'environ 80 à 90 ha de fonciers.

Cette ouverture de zones nouvelles doit nécessairement s'accompagner d'un dispositif foncier ad hoc afin que les relocalisations des entreprises actuellement implantées sur le territoire, soient l'occasion d'interroger le devenir des sites ainsi libérés.

Les communes et le TCO devront donc s'accorder sur la prescription et la délégation du droit de préemption urbain sur les zones identifiées comme étant à restructurer ou à densifier.

Cette stratégie d'intervention foncière ne doit pas exclure pour autant de rechercher au préalable des partenariats avec les propriétaires lors de la libération des sites dès lors que les objectifs d'optimisation et de requalification sont partagés.

Le TCO travaille sur le lancement d'une dynamique d'animation de ses 23 zones d'activités intercommunales afin de créer du lien avec les propriétaires privés et permettre un travail d'optimisation foncière, mais aussi d'engager la modernisation et la dynamisation des zones, via le développement d'une signalétique harmonisée, des services aux entreprises mutualisés, etc.

Une convention de partenariat avec l'EPFR pourrait également être mise à l'étude sur le volet foncier.

La définition de cette stratégie d'intervention foncière sera conduite dans le cadre du programme Territoire d'Industrie.

5.2.4. DÉVELOPPER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

A. Poursuivre le développement d'une offre de formation et d'apprentissage qualifiante – Bâti tropical

La constitution et le développement de la filière bâti tropical doivent également nous interroger sur la consolidation des savoirs et savoir-faire sur l'ensemble de la chaine de

production, de la conception à la mise en œuvre.

Ainsi, des échanges à ce sujet doivent s'organiser avec l'ADIR, la FRBTP, la Chambre des métiers pour évaluer l'opportunité de développer des filières d'apprentissage spécifiques sur le volet mise en œuvre - matériaux décarbonés.

B. Poursuivre le développement d'une offre de formation et d'apprentissage qualifiante – Économie bleue avec l'implantation d'un Lycée de la mer

Le projet lycée de la mer est à l'étude depuis plusieurs années pour une implantation sur la ville de Le Port. Cette implantation est motivée par la densité d'activités économiques liées à la mer ainsi que par l'existence de l'École d'Apprentissage Maritime de La Réunion sur le territoire.

La Région Réunion a engagé la préfiguration d'un lycée de la mer adossé au Lycée Léon de Lépervanche en 2019.

Cette démarche, qui s'est appuyée sur les besoins de la filière et une complémentarité des offres, est un premier pas dans la concrétisation d'un pôle d'envergure pour la formation aux métiers de la mer sur la ville de Le Port.



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 1-5 : Ville de Le Port - projet de pôle de formation aux métiers de la mer

C. Développer les clauses d'insertion dans les marchés de l'Ecocité

À l'instar de l'expérimentation conduite dans le cadre des projets ANRU, une charte de l'insertion pourrait être mise à l'étude pour accompagner la mise en œuvre du plan d'action sur le périmètre de l'Ecocité.

Un premier retour d'expériences conduites sur le TCO doit être réalisé dans un premier temps afin d'évaluer l'opportunité de généraliser le dispositif dans le cadre du PPA (avenant de revoyure).

Le TCO, dans le cadre du protocole signé avec l'État pour la période 2014-2020, porte le Plan Local d'Insertion et d'Emploi (PLIE).

La mission première de ce dispositif est d'accompagner les publics les plus en difficultés, c'est-à-dire les demandeurs d'emploi de longue durée, les travailleurs handicapés, les bénéficiaires des minima sociaux et les jeunes peu ou pas qualifiés.

Pour la mise en œuvre de cette mission d'accompagnement, le TCO fait appel à un prestataire, la Mission Locale Ouest. L'équipe opérationnelle dédiée à ce dispositif, à la MIO, comprend 1 coordonnateur, 1 chargé de placement et 7 gestionnaires de parcours couvrant l'ensemble des communes de l'ouest.

Ce sont près de 1 500 personnes qui sont accompagnées par an, dont 80 % de bénéficiaires âgés de 25 ans et + ainsi que 50 % de femmes, avec un résultat de 50 % de sorties positives.

Par ailleurs, des actions d'insertion sont également portées par le TCO dans le cadre du PLIE et gérées par les services du TCO. Ces actions offrent également des étapes de parcours au public du PLIE et créent de l'emploi, en lien avec les acteurs du territoire. Il s'agit des ateliers chantiers d'insertion, pour lesquels le TCO finance les postes d'encadrants techniques, de la coordination de la clause sociale d'insertion par un facilitateur au sein des équipes du TCO et de l'appui à l'économie sociale et solidaire, par le biais d'un accompagnement à la structuration et à la professionnalisation des acteurs de l'ESS et d'autres actions de réseau et d'animation.

Une évaluation du protocole est en cours préalablement à la définition d'un nouveau protocole, pour la période 2021-2027, qui déclinera notamment une nouvelle stratégie en vue de compléter les dispositifs existants et de renforcer la création d'activités et d'emploi.

D. Promouvoir les dispositifs d'économie sociale et solidaire dans les projets

Produire un retour d'expériences sur les conditions de mise en œuvre et de réussite de projets participatifs dans le domaine de l'habitat, de la gestion d'espaces et de jardins partagés, dans la gestion et le recyclage des déchets apparait comme une étape indispensable dans la constitution du règlement de consultation des appels à projets urbains innovants. Il s'agit ici de capitaliser et de développer ces dispositifs tout en engageant une action de communication pour mieux les faire connaître, des opérateurs comme de la population.

5.2.5. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Pour le volet « L'Ecocité, moteur du développement économique local », les engagements des signataires du contrat sont les suivants :

Le TCO s'engage à :

- accompagner la réalisation de la lère tranche du PACD dans le calendrier prévisionnel annoncé;
- proposer un ou plusieurs sites dans le cadre de l'APUI, assortis le cas échéant d'objectifs spécifiques assignés à chaque site (intentions programmatiques, cibles visées du démonstrateur du bâti tropical) à travers une convention d'adhésion passée avec le GIP;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP;
- définir une stratégie foncière accompagnant la reconversion des parcs anciens et zones de fait;
- accompagner EDF dans l'élaboration d'un dossier de candidature pour la réalisation d'un Smart-Grid tropical à grande échelle.
- Etablir une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'action du PPA.

La Région s'engage à :

- accompagner la réalisation de la première tranche du PACD, sous réserve d'un plan de financement consolidé, et sans engagement pour les autres tranches de l'opération;
- accompagner le dispositif d'APUI selon des modalités qui reste à ce stade à définir;
- initier la programmation technique et financière du Lycée de la Mer. A noter que la structure pédagogique (offre de



formation) du futur lycée de la mer a déjà été validée par la Commission permanente du 17 décembre 2018. De plus, le BTS Technico-Commercial option nautisme et services a été ouvert au lycée Lepervanche, en préfiguration de l'ouverture du lycée de la mer ;

- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'action du PPA mais de manière non systématique et en fonction des types de marchés;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP.

Le Département s'engage à :

- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'action du PPA;
- présenter à son assemblée délibérante les orientations du Plan-Guide actualisé lors du vote autorisant le représentant désigné à signer le PPA.

La Commune de Saint-Paul s'engage à :

- proposer un ou plusieurs sites dans le cadre de l'APUI, assortis le cas échéant d'objectifs spécifiques assignés à chaque site (intentions programmatiques, cibles visées du démonstrateur du bâti tropical) à travers une convention d'adhésion passée avec le GIP;
- modifier les périmètres de DPU afin d'y intégrer les parcs d'activités et à déléguer sur ces périmètres l'exercice du droit de préemption urbain au TCO;
- mettre en compatibilité son PLU au titre de la Déclaration de projet porté par le groupe Opale Alseï sur le site Henri Cornu;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'actions du PPA.

La Commune de Le Port s'engage à :

 conduire la réalisation de la première tranche du PACD;

- prendre en compte les évolutions programmatiques potentielles de la ZAC du Triangle, afin d'y accueillir la seconde tranche du PACD et de ses déclinaisons (résidence, pôle d'affaires...) sous réserve que ces évolutions ne soient pas de nature à dégrader le bilan prévisionnel de la ZAC établi par la SEDRE, son aménageur;
- proposer un ou plusieurs sites dans le cadre de l'APUI, assortis le cas échéant d'objectifs spécifiques assignés à chaque site (intentions programmatiques, cibles visées du démonstrateur du bâti tropical) à travers une convention d'adhésion passée avec le GIP;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP;
- modifier les périmètres de DPU afin d'y intégrer les parcs d'activités et à déléguer sur ces périmètres l'exercice du droit de préemption urbain au TCO;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'action du PPA.

La Commune de La Possession s'engage à :

- proposer un ou plusieurs sites dans le cadre de l'APUI, assortis le cas échéant d'objectifs spécifiques assignés à chaque site (intentions programmatiques, cibles visées du démonstrateur du bâti tropical) à travers une convention d'adhésion passée avec le GIP;
- modifier les périmètres de DPU afin d'y intégrer les parcs d'activités et à déléguer sur ces périmètres l'exercice du droit de préemption urbain au TCO;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'actions du PPA;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP.

L'Etat s'engage à :

- participer au financement de la 1ère tranche du PACD;
- accompagner le dispositif d'APUI selon des modalités qu'il reste à ce stade à définir;

- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'action du PPA;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP.

Le GIP s'engage à :

- définir le cadre de la consultation APUI et piloter l'animation et la communication générale de la démarche. Il s'appuiera à cet effet sur une AMO juridique et financière qui assistera le jury dans l'analyse des offres et la mise au point du contrat de cession;
- cosigner les conventions d'adhésion ;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'actions du PPA;
- intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP;
- mobiliser si besoin les crédits d'études dévolus aux montages structurels pour nourrir les réflexions sur les modalités d'aménagement et d'exploitation de la ZAP.

Le Grand Port Maritime de La Réunion s'engage à :

intégrer l'instance de pilotage de la définition et des conditions de réalisation de l'aménagement de la ZAP;

- mettre à profit les surfaces non exploitées du Grand Port Maritime de La Réunion pour le développement de la production d'Energie Renouvelable (panneaux photovoltaïques sur les toits des entrepôts et talus / étude d'une production d'énergie houlomotrice);
- étudier et mettre en place la cogénération, l'autoconsommation et la maîtrise de la demande en énergie des installations (terminaux et entrepôts) de Le Port Ouest du Grand Port Maritime de La Réunion [projets inscrits au CTE];
- organiser avec les autres partenaires (Communes de Le Port et de La Possession, TCO) la mise en place d'un réseau de froid desservant la Zone Arrière Portuaire. Il serait destiné à l'alimentation des futures installations, notamment les entrepôts logistiques à température dirigée;
- anticiper le rôle de « port base » que pourrait jouer le Grand Port Maritime de La Réunion dans le développement des énergies marines renouvelables (installation, maintenance).

La Banque des Territoires s'engage à :

accompagner le financement de la conduite de l'APUI et la mise au point des contrats de cession.



5.3. L'ECOCITÉ, VILLE-JARDIN

La construction de la ville jardin s'inscrit dans la continuité de l'histoire et de la culture réunionnaise, entre tradition et modernisme. La conception de la ville verte réunionnaise répond à 3 enjeux, inscrits dans la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 09 août 2016 et s'appliquant, par nature, aux projets labellisés Ecocité:

1^{ER} ENJEU : Reconquérir la biodiversité sur le cœur d'agglomération

- limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour améliorer le fonctionnement des écosystèmes ; préserver la biodiversité et freiner l'artificialisation des espaces naturels et agricoles ;
- préserver les réservoirs de biodiversité (Espaces naturels sensibles) et conforter le réseau écologique de l'Ecocité (trame verte et bleue, et continuités écologiques);
- conserver, restaurer et valoriser les espaces naturels sensibles ;
- créer des sols fertiles.

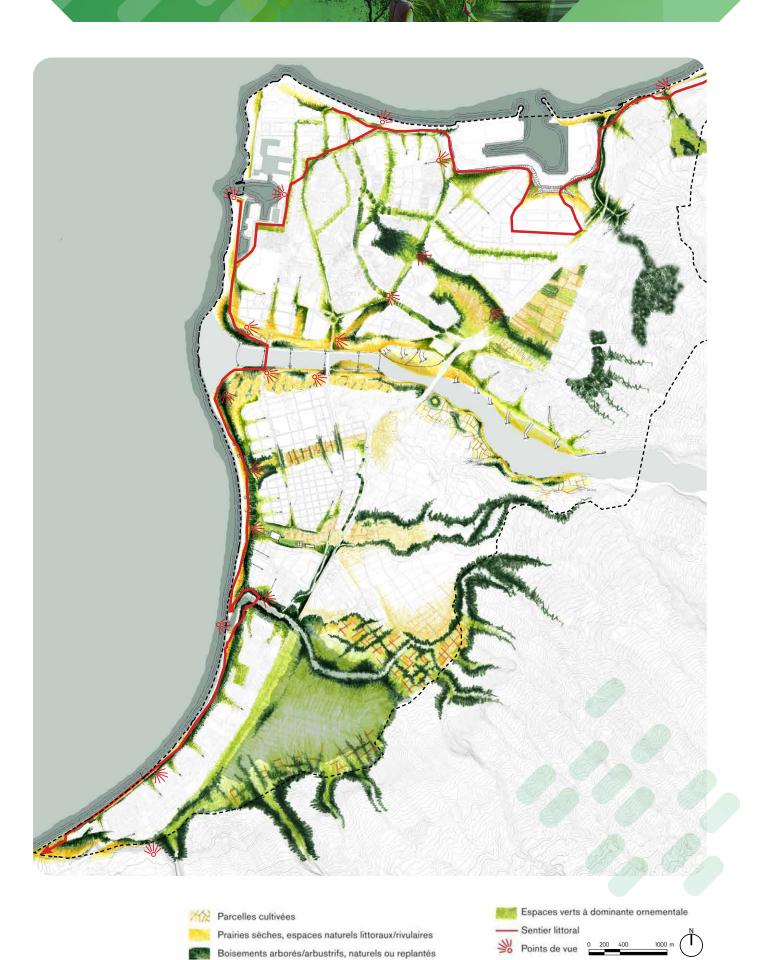
2^E ENJEU : Construire une économie sans pollution et à moindre impact sur la biodiversité

- recourir aux principes de l'agroécologie (Ecophyto, ambition bio, protéines végétales, semences, apiculture, etc.) et de l'agroforesterie et l'agriculture biologique;
- maintenir et développer l'agriculture réunionnaise face à la rareté foncière;
- promouvoir l'agriculture urbaine et développer les circuits courts;
- poursuivre une politique d'équipement et de gestion urbaine favorisant la réduction des impacts de la ville sur son milieu naturel : politique de réduction de la prolifération des déchets, mise en place d'un éclairage adapté, réduction de la place de la voiture, développement des réseaux d'assainissement collectif...

3^E ENJEU : Développer, restaurer et protéger la nature

- développer la nature en ville et offrir à chaque citoyen un accès à la nature dans chaque quartier (à réhabiliter ou à créer);
- protéger les espaces en danger et lutter contre les espèces invasives;
- restaurer les délaissés urbains avec des espèces endémiques.







Pour ce faire, l'Ecocité s'est fixée pour objectifs :

- d'amorcer la montée en charge de la filière Terres fertiles par la mise au point du contrat de concession du nouveau substrat issu de sous-produits industriels;
- de reconstituer les sols arides dans un cycle vertueux et préparer les actions de pré-verdissement (espaces verts, lisières de parcs, parcs urbains) préalables à la réalisation des opérations d'aménagement urbain (1er Ecoquartier de Cambaie, et Mascareignes) et des actions d'urbanisme temporaire (démonstrateur d'agriculture urbaine, agriculture provisoire, pépinière);
- de préparer le projet d'agriculture pérenne et provisoire; de renforcer les réseaux d'eaux traitées et valorisées (ReUse, VETSSE) pour l'irrigation des espaces verts, des parcs et jardins, et l'agriculture; et de préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et patrimoine agricole remarquables du cœur d'agglomération.

5.3.1. SE DOTER DES OUTILS DE PRODUCTION DE LA VILLE-JARDIN

A. Mise au point du contrat de concession pour la production de terres fertiles et accompagnement du concessionnaire,

Le contrat de concession Terres fertiles est en cours d'analyse par le TCO et devrait être notifié en fin d'année, voie en début d'année 2021.

Afin de favoriser la montée en puissance de cette nouvelle filière, il conviendra de sécuriser en parallèle le parcours règlementaire du projet Terres fertiles en prorogeant la mission d'AMO du TCO (Sol Paysages) et d'accélérer la normalisation des produits issus de l'économie circulaire et par conséquent la commercialisation du nouveau substrat et des produits agricoles qui pourraient être labellisés.



Fiche projet PPA - livret 2
Fiche 2-1: Production de terres
fertiles

B. Inscription des volumes de terres à acquérir dans les contrats de concession des opérations Cambaie et Mascareignes

Outre la mise en place du démonstrateur Terres fertiles sur Cambaie-Oméga qui sera du ressort du concessionnaire, deux opérations phares d'aménagement urbain sortiront de terre (le futur Ecoquartier de Cambaie à la ville de Saint-Paul et l'opération Mascareignes à la ville de Le Port) dans les 10 prochaines années, avec un besoin de reconstitution des sols, lesquels sont arides et en stress hydrique.

L'inscription des volumes de terres fertiles dans les contrats de concession de ces deux opérations d'aménagement est une nécessité, une priorité pour en faire des exemples.

Aussi, afin de faciliter le recours au nouveau substrat, l'Ecocité envisage :

- d'expertiser les clauses du code des marchés publics (notamment la notion d'expérimentation) pour que les collectivités et aménageurs privilégient le recours aux produits issus de l'économie circulaire pour faciliter l'approvisionnement en terres fertiles dans les opérations d'aménagement et de requalification des espaces verts;
- d'étudier la possibilité d'avoir recours au permis d'innover si le PPA est qualifié de Grande opération d'urbanisme;
- d'imposer l'approvisionnement en terres fertiles en insérant des dispositions (clauses de performances environnementales) au sein des cahiers des charges de cession de terrain (CCCT) ou de conventions d'association, ou d'établir une charte d'engagement incitant les collectivités et aménageurs à utiliser les terres fertiles ou autres substrats certifiés en lieu et place de la terre végétale (cible à intégrer au futur label ou référentiel DD Ecocité).

Préalablement à la mise en route des opérations d'aménagement, donc à la désignation des aménageurs, il sera étudié la possibilité pour les collectivités de préfinancer les actions de pré-verdissement et d'anticiper la réalisation des parcs urbains sous couvert d'un mécanisme de remboursement des investissements lors de la prise en charge des actifs apportés par le concédant au concessionnaire.

C. Se doter d'une pépinière sur le site de Cambaie afin de pouvoir maitriser les conditions techniques, juridiques, financières et calendaires du préverdissement

Le TCO dispose en 2020 d'un foncier de plus de 145 ha, dont 67 ha seront aménagés à l'horizon 2020-2030, avec un parc de 20 ha comprenant au moins 5 ha de terrains agricoles.

À ce titre, et afin de préparer également les actions de pré-verdissement, il semble opportun de se doter d'une pépinière et de profiter de cet effet d'aubaine pour répondre ainsi aux besoins de la Ville de Saint-Paul qui souhaite en créer une prochainement, en complément de celle qui existe sur le secteur Henri Cornu et relocaliser la pépinière privée située dans le périmètre de déclaration d'utilité publique.

D. Établir le projet agricole de la plaine de Cambaie

Le temps de la reconstitution des terres, le projet d'agriculture urbaine pérenne et temporaire, ainsi que le zonage réglementaire devront être définis à l'échelle de la plaine de Cambaie, secteur d'intérêt communautaire via une charte intercommunale.

Dans cette perspective, il conviendra de créer un partenariat sur l'itinéraire technique des agriculteurs, et la formation en agriculture biologique : (Département, Chambre de l'agriculture, Lycée agricole de Saint-Paul IV, CIRAD; INRA; EPCI et appui sur les GIEE), et d'inscrire ce partenariat dans le droit fil du plan d'action du Département et de la Chambre d'agriculture pour coconstruire le modèle agricole de demain, et créer les conditions d'installation pérenne et provisoire des agriculteurs.

E. Réaliser le Hub agricole Cœur de Ville (îlot 12) de La Possession



F. Se doter d'un retour d'expérience sur l'impact des ilots de fraicheur dans l'efficacité bioclimatique des bâtiments

L'écoquartier Cœur de Ville a été le terrain de plusieurs expériences en matière de lutte contre les îlots de chaleurs. Deux actions ont été financées par le programme d'investissement d'avenir Ville de demain (PIA-VDD) : l'une concernant les îlots de fraîcheur et les enjeux de biodiversité (SEMADER) et l'autre concernant les îlots de chaleur sur trois opérations de construction de logements (OPALE/ALSEI).

Pour alimenter les réflexions sur la création des espaces de vie des futures opérations d'aménagement (écoquartier de Cambaie, Mail de l'Océan, Mascareignes, Portes de l'Océan) et de requalification urbaine (NPNRU Ariste Bolon), l'Ecocité prévoit de tirer parti du retour d'expérience des actions innovantes menées sur l'écoquartier Cœur de Ville de La Possession dans la conception de la structure végétale, en matière d'humidité, de ventilation, de confort urbain et de circulations d'eau. Ce retour d'expérience permettra de mesurer non seulement les conditions propices à l'obtention d'une atmosphère fraîche pour les habitants, mais aussi les bénéfices écologiques.

5.3.2. DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES EXPÉRIMENTATIONS DE VALORISATION DES EAUX DE SORTIE DES STATIONS D'ÉPURATION POUR UNE GESTION ÉCONOME DE L'EAU

La gestion de l'eau au sein de l'Ecocité est un sujet vital. La consommation d'eau pour les usages divers (domestiques, parcs et jardins, agricoles, industriels) est très élevée. Cette situation est aggravée par l'importance des pertes sur le réseau (> à 40%) même si des efforts sont engagés pour les réduire.

Il n'existe pas de gestion commune de l'eau actuellement sur l'Ecocité, elle interviendra en 2021 dans le cadre du transfert de compétence au TCO. De fait, la gestion des infrastructures humides pose la question du besoin d'intégration à l'échelle du cœur d'agglomération pour améliorer les rendements, le partage des ressources et préparer l'augmentation à venir de la demande, sachant que 35 000 logements



seront construits à l'horizon 2045, sans compter le développement des zones d'activités économiques, les équipements, ainsi que la réalisation de parcs, jardins et l'agriculture urbaine.

Afin de maîtriser l'adéquation des besoins et des ressources, l'Ecocité travaille depuis sa labellisation pour une gestion intégrée de la ressource en eau, avec pour objectif de réutiliser 100% des eaux traitées (ReUse de La régie de la Créole à Saint-Paul) et des eaux valorisées (VETSSE de la ville de Le Port), notamment dans une démarche d'écologie industrielle.

Le projet de RéUse de La Créole déjà en exploitation devra être déployé à l'échelle de la plaine de Cambaie notamment pour les besoins de l'écoquartier de Cambaie-Oméga, le pôle d'activités économiques Henri Cornu et la création des parcs, jardins, et zones agricoles pérennes et provisoires.

En parallèle, l'Ecocité engagera une réflexion sur la définition d'une stratégie tarifaire différenciée de la politique de l'eau.

A. Déploiement de la RéUse de La Créole à Saint-Paul



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 2- 3 : Réutilisation des eaux usées de la station d'épuration de La Créole (RéUse)

B. Retour de l'AMO sur le benchmark
Constitution d'un nouveau dossier technico-économique, et montage du dossier de dérogation réglementaire



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 2-4 : Valorisation des eaux usées traitées en sortie de station d'épuration (VETSSE)

C. Définition d'une stratégie tarifaire différenciée de la politique de l'eau

La réutilisation des eaux traitées par les stations d'épuration de Le Port et de Cambaie représente une ressource alternative majeure.

Les volumes disponibles qui augmenteront de surcroit avec la connexion des nouveaux

habitants de l'Ecocité devront être utilisés pour l'irrigation des espaces verts du cœur d'agglomération.

En plus du projet Terres fertiles dont l'un des objectifs est de constituer un sol éponge peu drainant économe en eau, les projets VeTSSE (STEP de Le Port) et RéUse (STEP de Cambaie) sont clairement identifiés dans la démarche Ecocité afin de rationaliser la consommation d'eau.

Pour autant, et au-delà des questions réglementaires encore en suspens, les questions technico-économiques et de gouvernance (tarif de l'eau recyclée en lien avec son coût de sortie ? articulation avec la disponibilité et le tarif des autres ressources ? MOA et financement des équipements de stockage et des réseaux différenciés ? etc.) que posent leur réalisation sont encore nombreux.

La maîtrise du cycle de l'eau apparait donc comme un enjeu majeur du développement de l'Ecocité dont le GIP souhaite se saisir en tant que facilitateur des projets vertueux en la matière et coordinateurs des acteurs de l'eau sur le territoire du cœur d'agglomération

À ce titre, le GIP prévoit de conduire une première mission d'accompagnement auprès des acteurs-clés de la gestion de l'eau (le Département, la SAPHIR chargé de l'irrigation du littoral ouest (ILO), l'Office de l'eau de la Réunion, le TCO compétent en matière d'eau et assainissement à partir du ler janvier 2020, les exploitants, l'État en charge de la police de l'eau, les communes en charge de la gestion et de l'arrosage des espaces verts) afin d'établir une stratégie partagée sur cette thématique.

5.3.3 METTRE EN ŒUVRE UN PROGRAMME CONJUGUANT PRÉSERVATION DES ESPACES REMARQUABLES ET PRODUCTION DE NOUVELLES AMÉNITÉS URBAINES

Le cœur d'agglomération est marqué par une juxtaposition de milieux naturels et anthropiques, un littoral exceptionnel, des ravines ouvertes sur la mer, des agricoles encore préservés.

La succession de ces entités paysagères, qui constitue l'identité de la ville verte de l'Ecocité, offre la possibilité de parcourir pour partie des sites remarquables accompagnées de vues spectaculaires. L'Ecocité est donc un territoire d'exception en termes de milieux naturels et de paysages, une exception qui est reconnue mondialement pour la biodiversité et la sensibilité du territoire.

Dans ce contexte, l'Ecocité apporte des réponses aux enjeux de protection de la biodiversité, de valorisation de la variété des paysages, de consolidation des grandes entités paysagères et de réhabilitation des paysages dégradés.

Elle se donne comme perspectives : d'augmenter la part du végétal dans la ville à toutes les échelles (lisières, parcs et jardins); de retrouver les fonctions écologiques et paysagères par l'amélioration de la qualité environnementale des écosystèmes et la restauration des paysages en gérant notamment le trait de côte et en protégeant le cordon dunaire littoral ; de préserver et valoriser la réserve nationale de l'Étang de Saint-Paul, réservoir de biodiversité labellisé RAMSAR en 2019 ; de valoriser le parc littoral de l'ONF; de valoriser les berges de la Rivière des galets par une lisière végétale continue en lien avec la poursuite de l'aménagement du sentier littoral ouest de la ville de Saint-Paul, et le programme d'aménagement de la forêt domaniale ; de restaurer les parcs naturels existants (Parc Rosthon Lataniers et l'espace naturel de Saint-Laurent à La Possession), d'en créer de nouveaux (Parcs des loisirs à Cambaie, Parc Moulin Joli à La Possession) en réalisant un continuum paysager avec le projet Fil vert de la commune de Le Port.

Ces actions opérationnelles s'accompagneront en parallèle d'une réflexion sur l'aménagement du front de mer de Saint-Paul à La Possession, via le water front de la ville de Le Port. A. Intégrer et mettre en valeur les sites naturels et paysagers visant à la préservation des espaces naturels, de la biodiversité et l'accès à des espaces de loisirs, de rencontre, de respiration pour les habitants

Actions avec l'ONF



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 2-5 : Reconstitution de la végétation indigène des plages de sable en forêt domaniale de Saint-Paul



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 2-6: Poursuite du Sentier Littoral Ouest

Actions avec la Réserve



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 2-7 : Restauration de la végétation indigène des bords de l'Étang Saint-Paul



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche n°2-8 : stratégie et actions pour le développement d'une mobilité durable à l'Étang de Saint-Paul

De nouveaux parcs en gestation



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche n° 2-9 : Parc Rosthon des Lataniers



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche n° 2-10 : Le Port - Projet Fil vert



B. Aménagement du front de mer depuis Saint-Paul jusqu'à La Possession

Le littoral de l'Ecocité offre une alternance de paysages urbains, industriels et naturels construisant son authenticité.

Le Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de La Réunion préconise la mise en place d'une politique d'aménagement de pôles touristiques, en requalifiant les cœurs des « stations touristiques » intégrant les fronts de mer (« waterfronts ») et ports de plaisance.

Le centre-ville de Saint-Paul bénéficie d'une façade littorale dans une baie protégée.

À Le Port, l'activité industrialo-portuaire occupe une bonne part de la façade littorale ; la reconquête littorale est un enjeu majeur de développement de la ville.

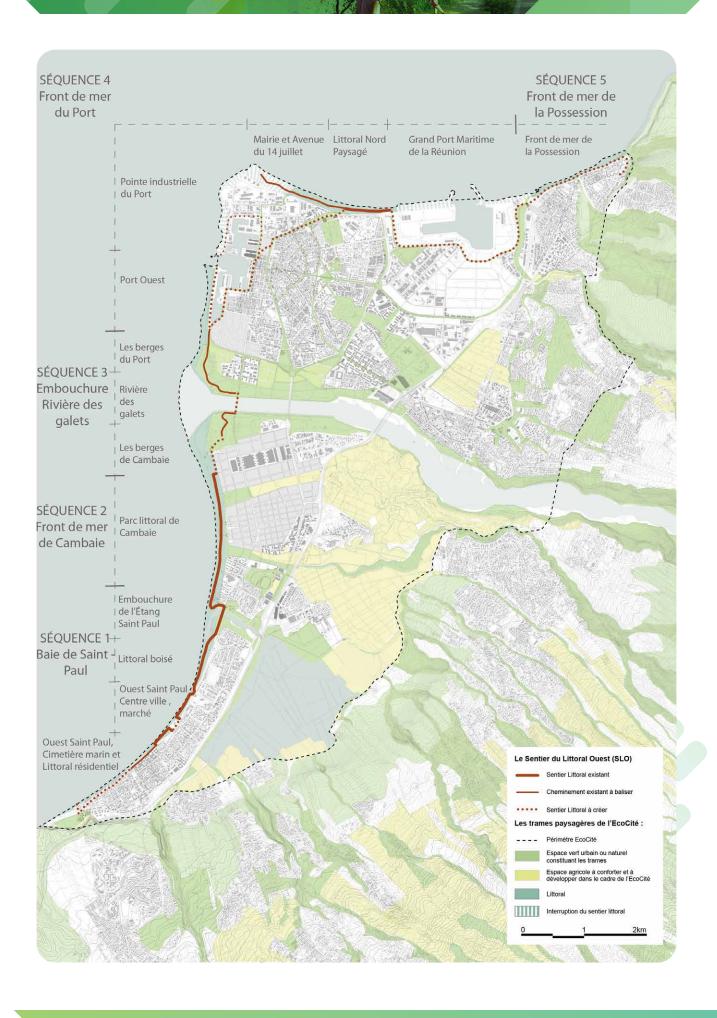
A La Possession, le projet de bassin de baignade, vise à renouer avec le littoral, aujourd'hui isolé du centre-ville par la coupure physique formée par la RN1.

La reconquête du littoral à travers le projet de structuration et d'aménagement du sentier littoral ouest (SLO) s'affirme comme un axe fondateur de la valorisation du front de mer de l'Ecocité.

Elle se fera en partenariat notamment avec le Grand Port Maritime de La Réunion, pour les sections le concernant. Ce projet doit en outre s'inscrire dans le cadre de la démarche globale engagée à l'échelle de l'ile, portée par le Comité d'Orientations Stratégiques du Tourisme, instance de concertation entre l'État, la Région et le Département. Elle vise à la création d'un « sentier littoral du tour de l'île » ayant pour objectif de renforcer l'attractivité, l'animation et la mise en tourisme du littoral. Dans ce cadre, le Conservatoire du Littoral a conduit une étude de préprogrammation qui fait référence.

Un premier état des lieux de l'existant et des projets, assorti de recommandations par séquence a été produit au cours de l'actualisation du Plan-Guide et donnera lieu à une étude préliminaire, niveau esquisse, avec métré-estimatif en fin d'année 2020.

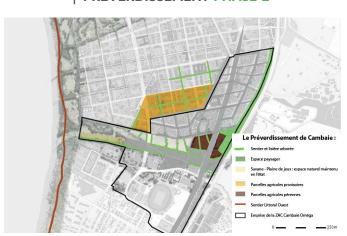
Une fiche-action sera établie en cohérence avec les démarches déjà engagées dans ce domaine à l'échelle de l'île, tel que précisé précédemment.



PRÉVERDISSEMENT PHASE 1



PRÉVERDISSEMENT PHASE 2



PRÉVERDISSEMENT PHASE 3



PRÉVERDISSEMENT GLOBAL



C. Conduire une stratégie de pré verdissement

L'engagement d'une première tranche opérationnelle sur la plaine de Cambaie pose naturellement la question de l'aménagement et la gestion des espaces publics sur le périmètre de cette lère tranche comme sur ses abords.

L'ordonnancement proposé par le groupement de maitrise d'œuvre urbaine tel que présenté succinctement ci-dessous, a fait l'objet en 2020 d'une analyse technico-économique afin de pouvoir être traduite en fiche-action dans l'avenant de revoyure.

Étape 1:

- la valorisation d'un espace public en interface entre la plaine de loisirs et le parc : l'espace bicross, l'espace d'entrée du parc ;
- la création éventuelle d'un espace à vocation participative/agricole le long de la voie de Cambaie;
- les sentiers et leurs lisières boisées liant le parc de la plaine des loisirs au littoral puis aux franges du PUP SCPR;
- la valorisation de la savane existante en plaine de jeux (préalablement au dévoiement de la ravine La Plaine).

Étape 2 :

- le prolongement des sentiers et lisières arborées et le raccordement au SLO et à la lisière de la RN;
- le développement des espaces publics terrain de sport urbain (10) et la structuration du parc de loisirs vers le littoral;
- le développement de projet d'agriculture participative/ferme urbaine (4).

Étape 3:

- le déploiement de l'agriculture pérenne ;
- ℓ le dévoiement de la ravine de La Plaine ;
- la finalisation du parc de Loisirs et l'articulation avec le parc littoral.

NB: Le programme de pré verdissement et d'aménagement des espaces publics et agricoles sera établi en coordination étroite avec les services en charge de la mise en œuvre des travaux de la GEMAPI et des actions du PAPI.

5.3.4. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Pour le volet « L'Ecocité, Ville-Jardin », les engagements des signataires du contrat sont les suivants :

Le TCO s'engage à :

- mettre au point la concession de services Terres Fertiles visant à produire un substrat de substitution dont le coût de production et de mise en œuvre demeure compétitif sur le marché;
- inscrire dans le contrat de concession d'aménagement de Cambaie-Oméga une clause visant à imposer à l'aménageur l'approvisionnement en terres fertiles pour l'aménagement des espaces publics dans le respect du code de la commande publique;
- promouvoir les Terres fertiles en insérant des clauses incitatives (Clauses de performances environnementales) relatives à l'économie circulaire dans les marchés de travaux publics conclus sur le territoire;
- définir le projet agricole du cœur d'agglomération, en établissant notamment un partenariat sur l'itinéraire techniques des agriculteurs (Département, Chambre de l'agriculture, Lycée agricole de Saint-Paul IV, CIRAD; INRA; et GIEE);
- engager une concertation avec les acteurs de l'agriculture, dont les associations œuvrant en matière d'agriculture urbaine, afin de définir le projet d'agriculture urbaine de l'Ecocité;
- inscrire l'opération de Hub agricole de La Possession dans le cadre du projet agricole et d'itinéraire technique des agriculteurs du cœur d'agglomération;
- étudier la participation du TCO au financement de l'opération « Reconstitution de la forêt littorale » de Cambaie portée par l'ONF au titre de la compétence GEMAPI et de gestion du trait de côte;
- piloter la rédaction de la convention de gestion tripartite du sentier littoral Ouest associant le TCO, ONF et Mairie de Saint-Paul;
- définir les actions de pré verdissement à conduire sur la Plaine de Cambaie. Anticiper et identifier les mécanismes de préfinancement à mettre en œuvre;



- participer à l'étude sur la gestion de la ressource en eaux brutes;
- mettre en place un contrat de pépinière et/ou un partenariat avec la future pépinière de Saint-Paul pour les projets d'aménagement de la Plaine de Cambaie;
- participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

La Région s'engage à :

- promouvoir les Terres fertiles en insérant des clauses incitatives (Clauses de performances environnementales) relatives à l'économie circulaire dans les marchés de travaux publics régionaux concernant le bassin Ouest, (notamment dans les aménagements paysagers du futur boulevard urbain de Cambaie);
- mobiliser les dispositifs en faveur de la transition énergétique, en cohérence avec la PPE- Accompagner l'inscription des projets VETSSE et REUSE au POE FEDER sous réserve d'un calendrier de réalisation compatible avec le POE-FEDER;
- à l'instar de La Possession, participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

Le Département s'engage à :

- promouvoir les Terres fertiles au travers de la commande publique, permettant de favoriser le principe d'économie circulaire appliquée à l'agriculture;
- faciliter la mise en œuvre, et accompagner les agriculteurs impliqués dans le projet d'agriculture urbaine de l'Ecocité, orienté autour du développement des circuits courts;
- faciliter l'alimentation en eau brute du projet, à partir du réseau ILO, et participer aux réflexions relatives à la gestion de la ressource en eau;
- accompagner la mise en œuvre des actions relevant d'une cohérence avec les orientations rattachées à la démarche AGRIPéi 2030.

La Commune de Saint-Paul s'engage à :

promouvoir les Terres fertiles en insérant des clauses incitatives (Clauses de performances environnementales) relatives à l'économie circulaire dans les marchés

- de travaux publics conclus sur le territoire;
- participer à l'étude sur la gestion de la ressource en eaux brutes;
- participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

La Commune de Le Port s'engage à :

- promouvoir les Terres fertiles en insérant des clauses incitatives (Clauses de performances environnementales) relatives à l'économie circulaire dans les marchés de travaux publics conclus sur le territoire;
- participer à l'étude sur la gestion de la ressource en eaux brutes;
- participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

La Commune de La Possession s'engage à :

- promouvoir les Terres fertiles en insérant des clauses incitatives (Clauses de performances environnementales) relatives à l'économie circulaire dans les marchés de travaux publics conclus sur le territoire;
- participer à l'étude sur la gestion de la ressource en eaux brutes;
- participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

L'État s'engage à :

proposer au comité eau et biodiversité (CEB) la prise en compte les projets de recyclage des eaux usées dans le SDAGE.

L'ONF s'engage à :

définir le projet d'aménagement forestier de la forêt littoral de Cambaie en lien avec le TCO et le GIP Ecocité.

Le GIP s'engage à :

- piloter l'étude sur la gestion de la ressource en eaux brutes ;
- accompagner le TCO dans la définition et la mise en œuvre de la concession Terres Fertiles ;
- contribuer à l'élaboration d'une charte de l'insertion pour les marchés de travaux s'inscrivant dans le plan d'actions du PPA;
- participer à la définition du projet d'aménagement du Front de mer de Saint-Paul à La Possession.

5.4. L'ECOCITÉ, VILLE DES MOBILITÉS DURABLES

5.4.1. LA STRATÉGIE MOBILITÉ DÉVELOPPÉE DANS LE PLAN-GUIDE ET LE PPA

Constat de la mobilité et son évolution

Aujourd'hui, les déplacements au sein du TCO comme à l'échelle de La Réunion sont majoritairement effectués en voiture. Ainsi, 64% des déplacements sur l'île sont effectués en voiture et cette part augmente même à 80% si l'on considère le seul motif domiciletravail (Enquête Ménages Déplacement 2016).

Conjugués à ce fort usage de la voiture, plusieurs facteurs contribuent à la saturation du réseau routier : les contraintes géographiques du territoire limitent le développement du réseau routier, maillé autour de la RNI, la dissociation géographique entre quartiers résidentiels et pôles d'emplois augmente les distances des déplacements, la faible attractivité des transports en commun et l'absence de réseau cyclable maillé réduisent les usages alternatifs à la voiture.

Face à ce constat, le projet d'Ecocité prévoit la création de 35 000 logements d'ici à 2045. Ainsi, plus de 70 000 personnes supplémentaires devront se déplacer sur le territoire, sur un réseau routier déjà en partie saturé. Autre facteur aggravant de la congestion routière, le taux d'équipement des ménages, aujourd'hui plus faible à la Réunion qu'en métropole (70% contre 80% en moyenne) tant à augmenter.

Les conditions de déplacement vont devenir particulièrement stratégiques dans les années à venir et un profond changement des habitudes de mobilité semble nécessaire pour accompagner la mutation urbaine du territoire.

Ce changement doit passer par un usage différent des modes de transport, plus orienté vers toutes les alternatives à la voiture, afin d'absorber l'augmentation du nombre de déplacements. Il doit être accompagné par les pouvoirs publics de réponses ciblées pour rendre attractives ces alternatives. En effet, l'omniprésence actuelle de la voiture s'explique par le manque de concurrence des autres modes : faibles performances des transports en commun pris dans la congestion routière, manque d'aménagement cycles, cheminements piétons inconfortables et inadaptés...etc.

Une stratégie de développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture

La réponse la plus pertinente à la croissance des déplacements est donc l'amélioration de l'attractivité des modes alternatifs à la voiture.

En ce sens, le TCO a défini des objectifs ambitieux pour accompagner les changements de comportement de déplacement. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) prévoit en effet de passer de 7% à 16% de part modale en transport en commun, correspondant à un triplement de la fréquentation des transports en commun d'ici 30 ans. Le TCO s'appuie pour cela sur des projets d'envergures, régionaux (Réseau Régional de Transport Guidé) ou locaux (Itinéraires Privilégiés, Tram'Ouest).

Ces projets structurants de développement des transports en commun urbain et interurbain sur le territoire de l'Ecocité doivent trouver un débouché opérationnel rapide, phasé et coordonné entre les deux autorités organisatrices des transports (TCO et Région) de manière à accompagner, et même anticiper, l'intensification urbaine.

Les modes actifs ont aussi vocation à être promus, notamment par le TCO à travers les aménagements cyclables réalisés en parallèle des itinéraires privilégiés de transport en commun, mais aussi les aménagements des communes. La Région intervient également dans ce domaine en tant que maître d'ouvrage de la Voie vélo Régionale et la mobilisation des financements européens sur le Plan Régional Vélo (PRV). Au-delà du développement du réseau cyclable, il s'agit également de développer le stationnement vélo, le jalonnement et la communication.

S'ajoutant à cette volonté politique affirmée, l'Ecocité confirme cette opportunité de



développement des usages alternatifs à la voiture privée. En effet, le projet urbain, par la densification du cœur d'agglomération qu'il propose, concentre les activités, réduit les distances entre habitat et emplois, et favorise ainsi à la fois l'usage les transports en commun et le développement des modes actifs par cette nouvelle dynamique de territoire.

Ce principe fait écho aux Zones d'Aménagement autour des Transports en Commun, appelées « ZATT ». Ces zones d'intensification urbaine se sont révélées être le levier le plus efficace dans la diminution de la part modale de la voiture, lors de l'élaboration du PDU.

Enjeux et objectifs

Les enjeux du Plan-Guide reprennent les orientations générales du PDU et se concentrent de manière plus opérationnelle sur quelques aspects ciblés en lien avec l'Ecocité ou les projets en cours sur le territoire :

ENJEU 1 : Améliorer les liaisons routières entre territoires par de nouveaux ouvrages.

Cette amélioration doit permettre un renforcement des déplacements entre grands ensembles urbains, contribuer à réduire la « pression routière » sur les points d'échanges actuels (comme Savanna par exemple), réorienter les trafics non adaptés de la RN1, ce qui permettra à celle-ci de retrouver sa fonction de liaison entre grandes agglomérations de l'île.

La Ville de La Possession souligne à ce titre l'urgence d'optimiser les infrastructures routières frontalières afin de faciliter les liaisons Port-Possession et ainsi contribuer à désengorger le flux automobile présent sur le territoire de La Possession.

ENJEU 2 : Adapter le réseau de transports en commun à la mutation urbaine à venir et en augmenter l'attractivité.

Venir renforcer le rôle joué par les transports en commun est un objectif ambitieux du PDU. Par la mise en place d'actions clairement identifiées, coordonnées et phasées, il s'agit d'offrir une armature plus adaptée en proposant des alternatives crédibles à la voiture sur des déplacements de courte et moyenne distance. L'amélioration des transports en commun urbains et interurbains sur le territoire de l'Ecocité s'appuie sur la création de couloirs bus en site propre ainsi que sur l'ensemble des actions d'amélioration du niveau de service (fréquence, aménités, confort, information voyageur...) sur les axes forts de desserte du cœur d'agglomération. Ces aménagements préfigureront la mise en place à long terme de deux lignes de transport en commun urbain et interurbain plus lourd (tram'ouest / RRTG) partiellement mutualisées et coordonnées dans leur réalisation. Les actions ont également pour vocation d'améliorer la chaine de mobilité en transport en commun par la mise en place de pôle d'échanges multimodaux.

ENJEU 3 : Rendre attractives les mobilités actives.

L'optimisation de la chaine de mobilité, la diversification des choix modaux passent par la création d'un réseau cyclable attractif. La concentration du développement du territoire et l'ambition d'un urbanisme végétal et bioclimatique devraient également générer une meilleure proximité et un confort plus important des déplacements rendant la marche à pied et l'usage du vélo plus attractifs.

ENJEU 4 : Développer les nouvelles pratiques de mobilité et les actions innovantes.

L'un des enjeux d'une meilleure utilisation des modes alternatifs à la voiture est la simplification et l'optimisation de la chaine de déplacement. Passer simplement d'un mode à l'autre implique de réfléchir aux systèmes et outils permettant de le faire. On peut par exemple penser aux actions innovantes en matière de services.

5.4.2. STRATÉGIE D'INTERVENTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN

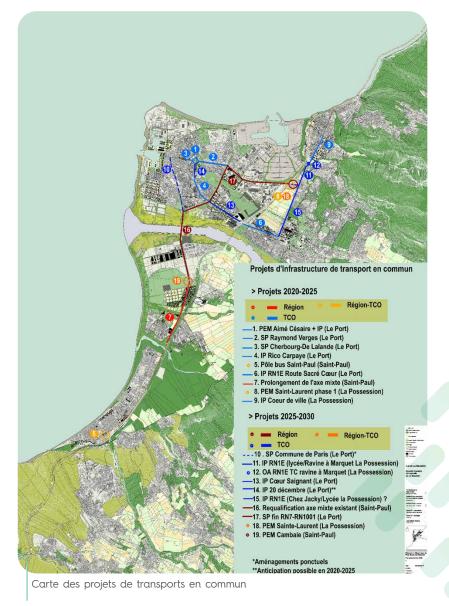
Les opérations de développement des transports en commun se déclinent à un horizon 2030 selon 3 types d'intervention :

- la réalisation de couloirs bus en site propre ;
- la réalisation de pôles d'échanges multimodaux;
- la restructuration des réseaux (urbain et interurbain) et les actions permettant d'augmenter le niveau de service, en premier lieu sur les lignes fortes de desserte de l'Ecocité.

Les interventions en matière de création de nouveaux sites propres et de pôles d'échanges à horizon 2030 sont synthétisées dans la carte ci-après.

Le phasage des travaux et livraisons sur la période 2020-2030 fait l'objet d'une proposition dans le cadre du présent projet partenarial d'aménagement. Cette priorisation s'appuie sur les engagements contractuels ou politiques connus de la part des collectivités ainsi que sur le caractère affirmé du besoin et l'opérationnalité des interventions.

En ce qui concerne le réseau de sites propres pour les bus urbains et les pôles d'échanges, cette programmation priorisée nécessite toutefois une concertation plus approfondie avec les communes et une analyse des programmes et calendrier opérationnel, opération par opération, réalisée en vue de la prochaine revoyure du PPA.





de l'axe mixte

FICHES PROJETS TRANSPORTS EN COMMUN Intitulé de la fiche Numéros et intitulés de projets inscrits sur les cartes 2. SP Raymond Verges (Le Port) Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-1: Développement 3. SP Cherbourg-De Lalande (Le Port) du réseau de bus urbain à 4. IP Rico Carpaye (Le Port) haut niveau de service 6. IP RN1E Route Sacré Coeur (Le Port) 9. IP Coeur de Ville (La Possession) 10. SP Commune de Paris (Le Port) 11. IP RN1E (lycée/Ravine à Marquet La Possession) 12. OA RNIE TC Ravine à Marquet (La Possession) 13. IP Coeur Saignant (Le Port) 14. IP 20 décembre (Le Port) 15. IP RNIE (Chez Jacky/Lycée La Possession) 16. Requalification axe mixte existant Fiche projet PPA - livret 2 (Saint-Paul) Fiche 3-2 : Développement des infrastructures d'accueil 17. SP fin RN7-RN1001 (Le Port) du réseau de transport 7. Prolongement de l'axe mixte (Saint-Paul) régional 7. Prolongement de l'axe mixte (Saint-Paul) Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-3: Prolongement

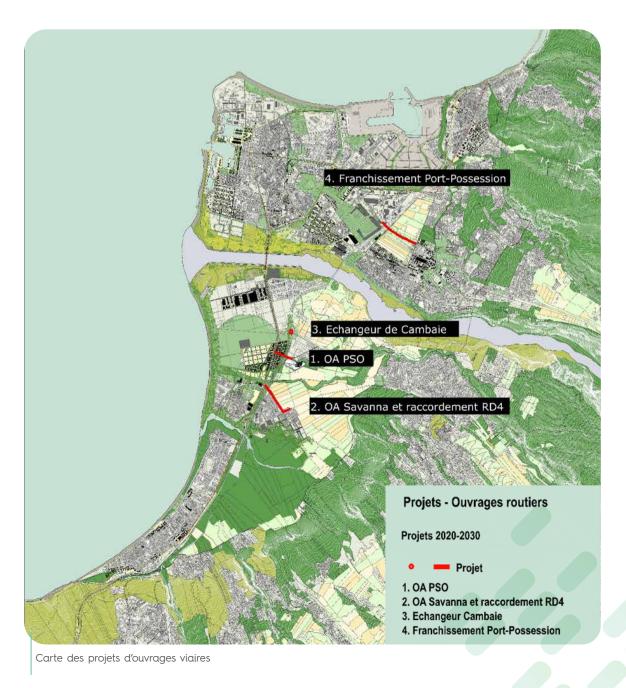
5.4.3. LES OPÉRATIONS D'OUVRAGE VIAIRE

Les franchissements permettant de mieux connecter les quartiers en amont et en aval de la RN1 sans passer par les échangeurs sont des infrastructures d'échelle intercommunale dont le planning de réalisation et le plan de financement ne sont pas arrêtés. Leurs modalités de réalisation seront précisées à l'occasion de la prochaine revoyure. À ce stade, l'ouvrage de franchissement Port-Possession au niveau du triangle agricole

n'a pas fait l'objet d'une validation par la commune de Le Port.

Le réaménagement de l'échangeur de Cambaie, étudié dans le cadre de l'étude préliminaire Axe mixte et infrastructures connexes en 2018, est un ouvrage lié à la RN1 à réaliser par la Région à horizon 2030.

À noter que le prolongement de l'axe mixte, à la fois infrastructure viaire et de transport en commun, est rattaché à la section opération de transport en commun.





OUVRAGES VIAIRES				
Intitulé de la fiche	Numéros et intitulés de projets inscrits sur les cartes			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-4 : Franchissement RN1 « PSO »	1. OA PSO			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-5 : Franchissement RN1 « Savanna »	2. OA Savanna et raccordement RD4			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-6 : Échangeur Cambaie	3. Échangeur Cambaie			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-7: Franchissement RN1 Le Port - La Possession au niveau du triangle agricole	4. Franchissement Port-Possession			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-11 : Voie sur berges de la ravine des Lataniers à La Possession				

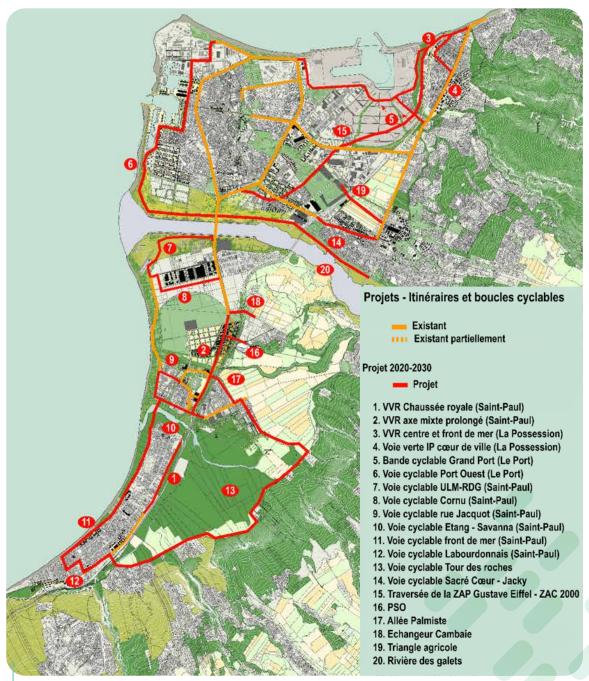
5.4.4. LES OPÉRATIONS SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

Le programme (calendrier, nature des travaux, chiffrage et plan de financement) de réalisation des aménagements cyclables sera conforté par les maîtres d'ouvrage à l'occasion de la prochaine revoyure :

- la Région concernant la VVR ;
- le TCO concernant les aménagements cyclables liés aux itinéraires privilégiés de transport en commun et autres aménagements de sites propres bus urbain

- ainsi que les pistes cyclables liées au sentier littoral ouest ;
- les Communes pour les autres aménagements cyclables.

Au-delà des aménagements infrastructurels, les collectivités développeront l'information sur site (jalonnement) et à distance (site internet, application mobile...) permettant de promouvoir et assurer la bonne connaissance pour l'usager du réseau cyclable existant du territoire et en particulier les itinéraires ayant principalement une vocation de loisirs, voire de découverte touristique.



Carte des projets sur le réseau modes actifs



AMÉNAGEMENT CYCLABLE				
Intitulé de la fiche	Numéros et intitulés de projets inscrits sur les cartes			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-8 : Réseau cyclable cœur d'agglomération	Idem			

5.4.5. ACTIONS TRANSVERSES

ACTIONS TRANSVERSALES				
Intitulé de la fiche	Numéros et intitulés de projets inscrits sur les cartes			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche 3-9 : Création d'un garage solidaire	Identique à l'intitulé de la fiche			
Fiche projet PPA - livret 2 Fiche n°3-10 : Maison de l'éco mobilité	Identique à l'intitulé de la fiche			

5.4.6. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Pour le volet « L'Ecocité, ville des mobilités durables », les engagements des signataires du contrat sont les suivants :

Le TCO s'engage à :

- établir le plan de financement de la réalisation des franchissements RN1 Savanna, PSO et du franchissement RN1 Port-Possession au niveau du triangle agricole et engager l'étude préliminaire de ces ouvrages;
- confirmer les programmes et les calendriers de réalisation des opérations d'itinéraires privilégiées prioritaires dans le cadre d'une concertation avec les communes;
- préparer le cahier des charges de la prochaine DSP transport en l'orientant vers le renforcement du niveau de service en cœur d'agglomération et la préfiguration du tramway par la création d'un BHNS;

- définir les modalités de partenariat et le calendrier de travail avec la Région pour engager les études concernant les pôles d'échanges de Saint-Laurent et de Saint-Paul centre;
- développer ou assurer le développement par un tiers d'un outil d'information numérique sur les pistes cyclables du cœur d'agglomération (application smartphone, site internet...);
- réaliser les pistes cyclables inscrites au PPA sur des faisceaux d'itinéraires privilégiés et sites propres de bus urbain ainsi que sur le sentier littoral.

La Région s'engage à :

réaliser les études de Maîtrise d'œuvre du prolongement de l'axe mixte et du recalibrage de la ravine la Plaine, en préfiguration du RRTG. Les études et travaux seront conduit par la Région en co-maîtrise d'ouvrage avec le TCO;

- initier, également en préfiguration du RRTG, l'opération de création de voies réservées aux transports en commun sur l'Avenue Amiral Bouvet (RN7) et sur l'Avenue des Compagnies des Indes (RN1001) et incluant la création du pôle d'échanges multimodal de Saint-Laurent et ce en engageant les études techniques;
- d'étudier sa participation au financement de la voie sur les berges de la ravine des Lataniers à La Possession;
- planifier, en fonction de l'avancement de la réalisation des deux opérations précitées, le renforcement de l'offre de transport public, dans le cadre du renouvellement de la DSP Car Jaune;
- définir les modalités de partenariat et le calendrier de travail avec le TCO pour engager les études concernant les pôles d'échanges de Saint-Laurent et de Saint-Paul centre.

La Commune de Saint-Paul s'engage à :

- contribuer à la définition du calendrier de réalisation des opérations d'itinéraires privilégiés conduite par le TCO;
- définir un programme de réalisation des pistes cyclables identifiées au PPA sur son territoire.

La Commune de Le Port s'engage à :

- contribuer à la définition du calendrier de réalisation des opérations d'itinéraires privilégiés conduite par le TCO;
- participer avec les différentes maîtrises d'ouvrage à la définition du programme des pistes cyclables identifiées au PPA sur son territoire;
- engagements relatifs à la conduite des actions de mobilités innovantes : Garage solidaire & Point info éco-mobilité (Cycl'o'kiosk).

La Commune de La Possession s'engage à :

- contribuer à la définition du calendrier de réalisation des opérations d'itinéraires privilégiés conduite par le TCO;
- définir un programme de réalisation des pistes cyclables identifiées au PPA sur son territoire.

L'État s'engage à :

faciliter l'accès aux financements d'Etat en matière de mobilité durable.



5.5. L'ECOCITÉ VILLE ATTRACTIVE

Un des enjeux fort du cœur d'agglomération consiste à renforcer l'attractivité du territoire par la diversité des aménagements et des usages.

En réponse à cet enjeu, l'Ecocité se fixe comme objectifs :

- de favoriser la régénération urbaine en contact de l'eau en réaménageant son front de mer pour accueillir de nouvelles fonctionnalités et rendre visible la façade maritime dans la perspective de retrouver des espaces de vie au bord de l'eau et de façonner une nouvelle image de la ville (scénarisation du front de mer et plan lumière);
- de réhabiliter les sentiers littoraux et poursuivre les voies vélo comme condition préalable d'accessibilité du public et privilégier la mixité des usages en installant du mobilier urbain (bancs, équipements sportifs de plein air, éclairage) et une signalétique (prototypes expérimentaux, matériaux recyclés);
- de mettre en place des activités ludiques, récréatives et artistiques pour attirer la population et les touristes pour qu'ils découvrent et investissent le front de mer (promenade, détente, divertissement, sport);
- de restaurer le patrimoine industriel à des fins d'exploitation commerciale, culturelle touristique et artistique et d'affirmer l'identité de la ville bleue.

Le cœur d'agglomération rassemble par ailleurs un patrimoine varié empreint de l'histoire de l'île, de son passé et de son présent industriel, de sa diversité culturelle et de sa richesse architecturale. L'Ecocité est marquée par la présence de plusieurs édifices remarquables dont certains figurent à l'inventaire des Monuments historiques. L'Ecocité apporte également une réponse à l'enjeu de préservation, de mise en valeur et de valorisation du patrimoine bâti.

Sur la ville de Saint-Paul, une trentaine de sites et bâtiments méritent une attention particulière la grotte du premier peuplement pour partie restaurée, le cimetière marin, la longère, la Poudrière, la maison de Savanna etc

La ville de Saint-Paul, titulaire du label Ville d'Art et d'Histoire (VAH) poursuivra dans les 10 prochaines années de préserver, restaurer et de réhabiliter son patrimoine historique et culturel : la réhabilitation de la grande maison de Savanna en centre d'interprétation des patrimoines, la restauration de la Poudrière, par la réalisation de sculptures dans le centreville historique, et également en poursuivant les études sur les chemins pavés dit « lontan » pour préserver la mémoire et réaliser le trait d'union avec l'avenir autour de l'articulation entre traditions et modernité au niveau du quartier du Tour des Roches qui joue un rôle majeur dans l'histoire de l'île et la constitution de la ville de Saint-Paul.

Ainsi, la démarche Ecocité recèle plusieurs lieux historiques dont la valeur patrimoniale devra être confortée, dans l'objectif du renforcement d'une identité culturelle et de servir de « supports » pour le développement de produits et d'activités touristiques, « porteurs de sens », répondant ainsi aux axes stratégiques définis par le Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de La Réunion (SDATR) en matière de mise en lien du tourisme et de la culture. Dans ce domaine, le schéma préconise ainsi la création d'un « contrat de filière » entre les acteurs concernés.

À l'inverse certaines parcelles libres, en particulier sur la plaine de Cambaie, des opérations conduites par la Ville de Le Port et de La Possession sont l'occasion de pouvoir imaginer de nouvelles formes urbaines. C'est un des enjeux identifiés pour la conduite des appels à projets urbains innovants. De manière ludique et attractive, la ville de Saint-Paul invitera la population réunionnaise et les touristes à découvrir la richesse de son patrimoine naturel et culturel, tendances très fortes en matière de pratiques touristiques, à travers la mise en place de deux applications numériques dédiées : l' « Urban Training », un autoguide permettant

aux coureurs ou cyclistes de s'arrêter quelques instants pour écouter l'histoire d'un site, d'un lieu en particulier comme le débarcadère, l'hôtel Laçay, la mairie centrale, l'église de Saint-Paul, le cimetière marin, etc.; et le « Géocatching » permettant aux visiteurs de prendre possession d'un Roadbook, à l'aide d'un boîtier GPS ou d'un vélo électrique disponible en location afin de découvrir des caches sur plusieurs types de parcours (pédestre, à vélo, en voiture...).

Le TCO, également compétent en matière de culture, valorisation du patrimoine, sports et loisirs, envisage pour sa part de valoriser le patrimoine défensif de l'ouest, de rappeler l'histoire du « Ti train lontan » et de visualiser son parcours (vestiges), de valoriser et scénariser en valorisant et scénarisant les rails du chemin de fer, premier mode de transport de marchandises de La Réunion qui traverse l'intercommunalité.

Dans cet esprit, l'OTI Ouest propose déjà les « Zarlors » (visite guidée du patrimoine historique de Saint-Paul) qu'il conviendrait de conforter. La ville de Le Port se distingue par son patrimoine urbain lié à son histoire industrialo-portuaire (docks ; grands hangars sucriers, maisons des ingénieurs, etc,) dans un paysage portuaire qui gagnerait à être valorisé comme l'un des points de repère, l'ADN du territoire.

Dans ce cadre, seront réalisées les actions relatives à la valorisation des friches patrimoniales et artistiques en les considérants comme partie intégrante du tissu urbain existant; la mise en valeur du secteur des grandes villas avec restauration à l'identique de trois villas, la création d'un espace public avec vue sur le Port Ouest, l'implantation du nouveau siège du GPMDLR et enfin la création d'un port center (accueil du public, mise en valeur des métiers portuaires);; la mise en œuvre d'une action innovante autour du projet d'urbanisme temporaire Aimé

Césaire en réponse à l'enjeu du confort et de la qualité des lieux de pratiques culturelles, artistiques et sportives, ainsi qu'à l'enjeu identitaire (d'image et de rayonnement) avec l'objectif de révéler l'identité réunionnaise, créative et festive.

La création d'un pôle territorial dans le cadre du projet ODYSSEA avec la mise en place à Le Port d'une Maison de la Mer et du Tourisme Bleu®, est également à envisager dans ce cadre. Elle pourrait avoir comme objectif:

- la valorisation du patrimoine maritime, des savoirs et savoir-faire artisanaux, culinaires...
- la promotion et l'information du tourisme innovant, pour une meilleure connectivité des sites et des entreprises;
- le point de départ vers les découvertes de la destination Ouest de La Réunion autour des Routes Bleues Mer & Terre.

Cette image de la ville dynamique et vivante sera renforcée par le projet de requalification de la façade du Quartier Mairie, par l'opération « Les Portes de l'Océan » îlot 1, et l'éventuelle requalification du patrimoine industriel et portuaire (usine EDF désaffectée, anciens hangars, et réservoirs de la SRPP etc.) pour lui donner une nouvelle vie.

La ville de La Possession, pour sa part, redonnera à son centre-ville l'accès à la mer en créant un trait d'union par la création d'un cheminement piéton sécurisé. Les travaux de requalification de son front de mer seront engagés pour :

- réhabiliter l'abri côtier ;
- restaurer le village des pêcheurs ;
- réaménager les jardins littoraux ;
- créer un bassin de baignade ;
- une esplanade ;
- un amphithéâtre urbain ;
- et développer la restauration de proximité.



5.5.1. VALORISER L'IDENTITÉ CULTURELLE
ET HISTORIQUE, LE PATRIMOINE
NATUREL ET BÂTI COMME PARTIE
INTÉGRANTE DE LA DÉMARCHE
ECOCITÉ ET DES OPÉRATIONS
QU'ELLE PORTE.



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-7 : Étude complémentaire sur les chemins pavés



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-8 : Projet d'urbanisme temporaire Aimé Césaire



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche n°4-1 : Aménagement du littoral de La Possession



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-9: Application sportive innovante – urban training



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-2 : Réhabilitation de la grande maison de Savanna en centre d'interprétation des patrimoines



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-10 : Création de parcours géocaching autour du patrimoine Saint-Paulois



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-3 : Restauration de la Poudrière



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-11 : Ville Le Port - La « Friche culturelle et économique »



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-4 : « La défense de l'île à travers l'histoire », valorisation du patrimoine défensif



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-12 : Grand Port Maritime de La Réunion – L'aménagement du secteur des Grandes Villas de Le Port Ouest : un projet portuaire s'insérant dans la dynamique urbaine d'ouverture de la ville sur le littoral



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-5 : Réalisation de sculptures dans le centre-ville de Saint-Paul



Fiche projet PPA - livret 2

Fiche 4-6 : « Le ti train lontan sur les rails »

5.5.2. ENGAGER LA RÉFLEXION SUR UN ÉQUIPEMENT (PUBLIC, PRIVÉ OU MIXTE) À RAYONNEMENT NATIONAL, VOIRE INTERNATIONAL, AU SEIN DE LA PLAINE DE CAMBAIE

Barycentre de l'Ecocité, la Plaine de Cambaie est également une réserve foncière pour le développement du territoire sans commune mesure sur l'île. Une ville en devenir, dont la principale condition de réussite est sa capacité à générer une attractivité pour les habitants, les entreprises, les investisseurs, les touristes....

De parson ampleur et son caractère stratégique pour La Réunion, le projet d'aménagement de la Plaine de Cambaie, et plus largement de l'Ecocité, légitime la création en son sein, d'un équipement rayonnant d'échelle nationale voire internationale, susceptible de générer une forte attractivité économique, touristique et résidentielle et de fédérer collectivités, habitants, investisseurs autour d'un projet emblématique, porteur de sens localement et vitrine des ambitions de la démarche Ecocité en milieu insulaire et tropical.

C'est ainsi qu'a émergé l'idée de la création d'une Cité de la gastronomie réunionnaise : à la fois équipement culturel et à vocation touristique valorisant le patrimoine, les pratiques, le métissage de la cuisine réunionnaise, lieu de connaissance et de vente (voire de production) des produits d'excellence de la Réunion (ananas Victoria, vanille Bourbon, plantes aromatiques et médicinales...), espace de restauration, centre de formation et de valorisation des savoirfaire...

Afin d'avancer sur la mise en œuvre d'un tel équipement, plusieurs étapes sont nécessaires :

✓ 2020-2021 : Réalisation d'une étude d'opportunité comprenant : une concertation approfondie avec les acteurs de la filière, une enquête sociale auprès des réunionnais ainsi qu'auprès des acteurs du tourisme concernés (syndicats professionnels, IRT, OTI, CENTHOR, lycée hôtelier ...), l'évaluation de l'opportunité d'une inscription au réseau des Cités internationales de la gastronomie, l'identification d'un préprogramme. Validation de l'opportunité de projet et du type d'équipement à inscrire dans la démarche à l'occasion de la revoyure du PPA.

- 2022 : Études de faisabilité technicoéconomique et de programmation.
- 2023-2024 : Appel à projet, montage juridique et financier
- 2025-2030 : Mise en œuvre (études de Moe, dossiers règlementaires, travaux).

La méthode, le planning, le contenu des études, les modalités de collaboration entre collectivités et de concertation avec les acteurs de la filière, seront définies par la Région et le TCO, avec l'appui de l'État, courant 2020 afin d'inscrire un programme de travail et des objectifs validés à l'occasion de la prochaine revoyure du PPA.

5.5.3. SE DOTER D'UN ÉVÈNEMENT CULTUREL ANNUEL SUR LA PLAINE DE CAMBAIE CONTRIBUANT À FAIRE CONNAITRE LE SITE, ET LES PROJETS.

L'opportunité de la réserve foncière Cambaie-Oméga rencontre la volonté des acteurs du territoire (Sakifo, TCO, Ville de Saint-Paul, Etat) de créer un grand festival annuel de musique à Cambaie, en front de mer.

L'objectif est de commencer à animer le secteur de Cambaie grâce à l'organisation d'un évènement festif et populaire. Il s'agit également de renforcer le rayonnement culturel du cœur d'agglomération et plus largement de l'Ouest de La Réunion.

Le PPA inscrira lors de la prochaine revoyure le site d'accueil et les actions à réaliser en vue d'instaurer ce festival annuel.

5.5.4. CRÉER UNE PLAINE DES LOISIRS ET DES SPORTS À RAYONNEMENT RÉGIONAL À SAINT-PAUL

La Plaine des loisirs et des sports est une composante de la ZAC Cambaie-Oméga, première opération publique d'aménagement menée par le TCO sur la réserve foncière de Cambaie.

L'objectif de ce projet est de constituer une polarité loisir et sport à rayonnement régional



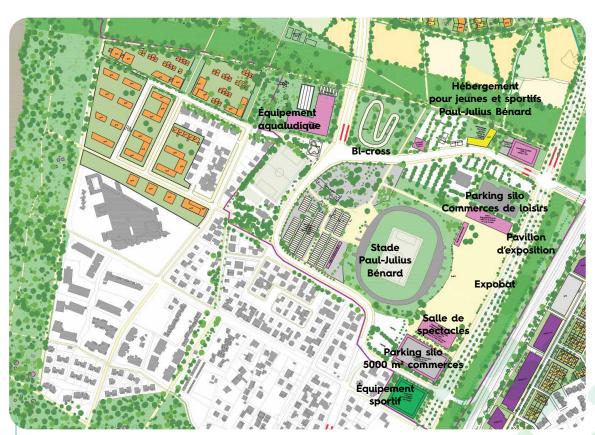
autour du stade Julius Bénard, du multiplexe Ciné Cambaie et de l'Expobat.

Il s'agit donc de requalifier les espaces publics et l'équipement existant de l'Expobat mais aussi d'implanter de nouveaux équipements liés aux loisirs et au sport sur le foncier public disponible sur site.

La programmation prévisionnelle inclut : la réalisation d'un équipement aqualudique, la création d'une auberge de jeunesse pouvant accueillir également les sportifs lors de compétition, la construction d'un équipement omnisport indoor de compétition, la reconstitution du terrain de bi-cross, la réalisation d'un boulodrome de compétition, la création d'une salle de spectacle et d'un espace couvert d'exposition dans le cadre de la requalification du parc expo.

La Plaine des loisirs et des sports sera bordée par le futur parc des loisirs accueillant des aires de loisirs, de jeux et de pique-nique, jusqu'au sentier du littoral. Ainsi la Plaine des loisirs et des sports s'inscrit dans un parcours récréatif plus large comprenant le front de mer de l'Ecocité et les espaces naturels remarquables de l'Étang de Saint-Paul et des berges de la rivière des Galets.

La maîtrise d'ouvrage, la programmation, la stratégie foncière, le calendrier de réalisation et le plan de financement des nouveaux équipements projetés et de la réhabilitation de l'Expobat ne sont pas à ce jour arrêtés et nécessiteront une confirmation à l'occasion de la prochaine revoyure du PPA.



Parc des loisirs - schéma d'aménagement Cambaie-Oméga (TCO) 2018

5.5.5. ACCOMPAGNER LA VILLE DE LE PORT ET LE GRAND PORT MARITIME DANS L'ÉLABORATION D'UN PROJET URBAIN D'ENSEMBLE PORTANT SUR L'AMÉNAGEMENT DU FRONT DE MER, LE PROJET PORTES DE L'OCÉAN, LE PROJET PORT CENTER, LES ESPACES INTERSTITIELS DU PORT EST VISANT À METTRE EN VALEUR CET ESPACE REMARQUABLE DE L'ECOCITÉ ET CONTRIBUER AINSI À SON ATTRACTIVITÉ

Selon l'état d'avancement des réflexions de la Ville et du Grand Port Maritime sur ces espaces, le PPA pourra offrir un cadre d'harmonisation et d'ordonnancement des projets autour d'un espace public requalifié et réaménagé.

Cette action pourra être proposée à l'avenant de revoyure.

5.5.6. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Pour le volet « L'Ecocité, ville attractive », les engagements des signataires du contrat sont les suivants :

Le TCO s'engage à :

- réaliser la concertation préalable de la ZAC Cambaie-Oméga, en tirer le bilan, approuver le dossier de création de ZAC en 2021 pour engager la consultation aménageur au cours de l'année 2021;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la ville de Saint-Paul et la Région dans les projets d'équipements de loisirs de la plaine des loisirs;
- conduire les discussions préalables avec la Ville de Saint-Paul visant à partager le programme des équipements publics de la ZAC (infrastructures et superstructures), leur statut (domanialité, conditions de remise) et leur financement. Ces discussions devront permettre la mise au point du bilan prévisionnel partagé de la ZAC;
- animer le comité de pilotage de la ZAC Cambaie Oméga et participer au comité territorial Plaine de Cambaie qui associera tous les porteurs de projets identifiés au

- PPA sur ce secteur- Mettre à disposition une partie du terrain porté dans le cadre de la DUP Cambaie-Oméga pour la réalisation d'un évènement culturel d'envergure type festival de musique;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la Région ainsi que le contenu et planning de l'étude d'opportunité d'une cité de la gastronomie réunionnaise à Cambaie;
- mettre en œuvre l'action «Le ti train lontan sur les rails» et de visualiser les traces des vestiges à travers un outil de réalité virtuelle;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la ville de Saint-Paul dans ses projets : Réhabilitation de la grande maison de Savanna et l'aménagement de la place Jules Thirel ; Restauration de la maison historique de la poudrière, et de l'aménagement du site ; Application sportive innovante (urban training) ; Parcours géocaching ;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la ville de Le Port dans ses projets : projet « friche culturelle et économique » de Le Port ;
- étudier la participation du TCO au financement en 2021 de la mission programmatique de la Cité de la gastronomie en tant que co-maître d'ouvrage ou contributeur de l'étude.

La Région s'engage à :

- être associée aux projets de réhabilitation des chemins pavés et de la cité de la gastronomie, sujets liés aux axes stratégiques du SDATR, notamment dans le domaine de l'innovation touristique et de la valorisation du patrimoine historique;
- mobiliser les dispositifs du PO FEDER s'ils permettent le financement des bassins de baignade prévu au projet d'aménagement du littoral de La Possession;
- mobiliser les dispositifs du PO FEDER s'ils permettent le financement du projet « friche culturelle et économique » de Le Port ;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la ville de Saint-Paul et le TCO dans les projets d'équipements de loisirs de la plaine des loisirs;





participer au comité territorial Plaine de Cambaie qui associera tous les porteurs de projets identifiés au PPA sur ce secteur.

Le Département s'engage à :

définir les modalités de son implication et de sa collaboration aux opérations suivantes : Réhabilitation de la grande maison de Savanna et l'aménagement de la place Jules Thirel ; Restauration de la maison historique de la poudrière (FEADER) et de l'aménagement du site ; Le ti train lontan sur les rails.

La Commune de Saint-Paul s'engage à :

- participer aux échanges préalables avec le TCO visant à partager le programme des équipements publics de la ZAC (infrastructures et superstructures), leur statut (domanialité, conditions de remise) et leur financement. Ces discussions devront permettre la mise au point du bilan prévisionnel partagé de la ZAC;
- participer au comité de pilotage de la ZAC Cambaie Oméga et au comité territorial

- Plaine de Cambaie qui associera tous les porteurs de projets identifiés au PPA sur ce secteur ;
- modifier son PLU en 2021 pour permettre la réalisation de la ZAC Cambaie-Oméga;
- céder le foncier de la plaine des loisirs pour les besoins de l'opération de ZAC Cambaie-Oméga;
- relocaliser son CTM situé sur la plaine des loisirs au plus tard en 2024;
- engager les études préalables pour la construction du groupe scolaire de Cambaie-Oméga pour une livraison prévisionnelle en 2025, selon l'avancement de l'opération d'aménagement;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration avec la Région et le TCO dans les projets d'équipements de loisirs de la plaine des loisirs.

La Commune de Le Port s'engage à :

piloter l'aménagement d'un projet urbain d'ensemble sur le secteur du front de mer ouest, en partenariat avec le GPMDLR;

- conduire l'opération d'urbanisme temporaire sur la place Aimé Césaire;
- définir les modalités de son implication et de sa collaboration dans le projet « Le ti train lontan sur les rails ».

La Commune de La Possession s'engage à :

définir les modalités de son implication et de sa collaboration dans le projet d'aménagement du littoral de La Possession.

L'État s'engage à :

- accompagner l'étude d'opportunité sur une cité internationale de la gastronomie à Cambaie;
- mener une procédure d'évolution du PPR de Saint-Paul, sous réserve que les études démontrant que les travaux projetés relatifs aux ravines la Plaine et Piton Défaud soient produites, qu'il les valide et que les travaux soient réalisés.- Participer au comité territorial Plaine de Cambaie qui associera tous les porteurs de projets identifiés au PPA sur ce secteur.

Le Grand Port Maritime de La Réunion s'engage à :

conduire les études et mener les travaux d'aménagement du secteur des Grandes Villas du Port Ouest de la Ville de Le Port, avec le souci de restaurer le plus ancien patrimoine portuaire de la commune pour le replacer au cœur d'un waterfront attractif et renouvelé.

Le GIP Ecocité s'engage à :

- actualiser le bilan prévisionnel d'aménagement de la ZAC Cambaie-Oméga;
- élaborer les études et dossiers règlementaires préalables à la concession Cambaie-Oméga;
- appuyer le TCO dans la consultation aménageur de la ZAC Cambaie-Oméga;
- accompagner la définition du contenu, calendrier et méthode de réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité d'une cité de la gastronomie à Cambaie;
- accompagner la définition du contenu, calendrier et méthode de réalisation des études de programme et de faisabilité des équipements de la Plaine des loisirs;
- adapter, le cas échéant, les fiches projets selon les résultats des études actualisées de l'État sur les aléas littoraux affectant la commune de Le Port ;
- participer au comité de pilotage de la ZAC Cambaie Oméga et animer le comité territorial Plaine de Cambaie qui associera tous les porteurs de projets identifiés au PPA sur ce secteur.



6.1. GOUVERNANCE DU PPA

La conduite de la démarche Ecocité se doit de bénéficier d'un portage politique et technique fort, qui garantit la réussite de la mise en œuvre dans la durée des opérations et actions d'aménagement coordonnées qui la compose, complexes et étalées sur un temps long.

La multiplicité des maîtrises d'ouvrage nécessite coordination et ordonnancement des projets et la formalisation d'un dispositif de gouvernance adapté favorisant l'échange d'informations et facilitant les prises de décision.

Le dispositif proposé reprend pour partie des organisations existantes, au sein du GIP (CA, AG, COTECH...), ou au sein des communes (comités de suivi des opérations).

Il se fonde également sur les instances de suivi des différents axes stratégiques du PPA (stratégie résidentielle, innovation et développement économique, mobilité...) envisagé dans le contrat de PPA.

Il répond par ailleurs à la nécessité de faire émerger un plan d'action priorisé et ordonnancé dans le temps, à travers un comité de suivi du plan d'action, animé par le GIP avec l'appui d'un OPCU (assistant à maitre d'ouvrage, spécialisé Ordonnancement Pilotage et coordination urbaine, missionné pour le suivi du plan d'action du PPA).

Ce dernier dispositif devra permettre un échange régulier avec les différents porteurs de projets, et ainsi d'anticiper les procédures réglementaires, de restituer annuellement à l'instance décisionnelle (CA) ainsi qu'aux co-financeurs (comité des financeurs), l'état d'avancement général de la démarche.

En résumé, un dispositif de gouvernance qui conjugue trois échelles d'intervention :

- 1. Le cœur d'agglomération, périmètre de la démarche ECOCITE pilotée par les instances du GIP (Conseil d'Administration et Assemblée Générale);
- **2. Les opérations d'aménagements**, pilotage spécifique des sites de projets par les porteurs de projet (Villes, TCO) y associant le GIP;

3. Les actions du PPA, pilotées par les différents maitres d'ouvrage et ordonnancés et coordonnées par le GIP.

6.1.1. INSTANCE POLITIQUE : COMITÉ STRATÉGIQUE (COSTRA)

Le comité stratégique (COSTRA) est composé des élus et représentants de l'État siégeant au conseil d'administration du GIP ainsi que des Partenaires signataires du présent contrat.

Il pourra être élargi en tant que de besoin à des représentants d'autres partenaires non-signataires, mais pouvant être concernés par le projet.

Ce comité stratégique, présidé par le Président du TCO, ou son représentant et animé par le GIP Ecocité, se réunira sur proposition du comité technique ou à la demande de l'un des signataires.

Le comité stratégique a pour mission d'assurer le suivi stratégique de l'exécution du présent contrat.

Il se réunit pour :

- effectuer le bilan des études et actions engagées;
- rendre des arbitrages et valider et/ou proposer les orientations et actions ;
- valider la mise en place d'avenants éventuels à la présente convention.

Il se réunit à minima deux fois par an et notamment :

- à la signature du présent contrat ;
- pour une étape intermédiaire où sera présenté l'état d'avancement du projet;
- à échéance du contrat, pour permettre de dresser les perspectives des étapes suivantes du travail.

Il pourra en outre, se réunir en tant que de besoin à la demande d'un de ses signataires.

6.1.2. INSTANCE TECHNIQUE : COMITÉ TECHNIQUE PARTENARIAL (COTECH)

Le comité technique (COTECH) partenarial est chargé de la mise en œuvre du dispositif et de la bonne coordination des interventions.



Il est composé des représentants techniques des signataires du PPA et, en tant que de besoin, de partenaires non-signataires.

Les différentes thématiques du projet seront menées par des groupes de travail dont la composition variera selon les besoins. Dans ce cadre, des référents seront désignés sur toutes les missions nécessitant une coordination périodique ou thématique.

Les référents des groupes de travail se réuniront lors de comités techniques pour partager et faire la synthèse des études et actions menées à remonter au COSTRA.

Le comité technique se tiendra en moyenne tous les deux mois et à minima, avant chaque comité stratégique.

Cette instance technique:

- prépare les comités stratégiques ;
- assure la coordination des interventions en veillant au respect des décisions prises;
- suit le déroulement des projets, identifie les points de blocage, mais également les éléments positifs favorisant la réussite des opérations;
- propose les arbitrages nécessaires à la bonne réalisation des projets et le cas échéant les ajustements nécessaires de la stratégie à soumettre au Comité stratégique;
- étudie de façon approfondie les dossiers complexes;
- prépare et accompagne les actions de communication et de concertation avec les habitants;
- suit et formalise les dispositifs d'évaluation du projet au fil du temps.

L'OPCU assurera un suivi et un reporting de l'avancement des actions (Feuille de route à 6 mois, synthèse des alertes) et sur la base d'échanges bilatéraux régulier avec les porteurs des actions, présentera pour chaque COTECH l'actualisation des fiches actions du PPA.

POINTS PARTICULIERS

Un comité technique restreint à l'ensemble des administrateurs du GIP devra être saisi pour assurer un suivi et préparer une saisine du comité stratégique sur les volets suivants :

- planification : suivi du parcours réglementaire des actions, et contribution lors des procédures de modifications/ déclarations de projet /Révision pour une intégration réglementaire progressive du PGD et du référentiel commun;
- définition d'une stratégie foncière à l'échelle du PPA (Activités, projets d'infrastructures, occupations transitoires...) et le suivi de sa mise en œuvre;
- évaluation sur l'opportunité d'instaurer une Grande Opération d'Urbanisme (GOU), prévue par les articles L312-3 à L312-5 du code de l'urbanisme, au sein du périmètre du projet partenarial d'aménagement;
- évaluation sur l'opportunité de créer un nouvel outil d'aménagement, une Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National, experte de la ville durable insulaire et tropicale, dans un partenariat alliant l'ensemble des membres fondateurs du GIP et chargé de réaliser les études pré opérationnelles et les opérations d'aménagement.

6.1.3. INSTANCES THÉMATIQUES : LES COTHEM

UNE À DEUX FOIS PAR AN, ANIMÉE PAR LE TCO : LA REVUE DE PROJETS CROISÉE « DÉMARCHES ET CONTRATS »

Ce contrat de PPA s'inscrit dans un contexte territorial riche en démarches et contractualisation : Contrat de Transition Écologique, Territoire d'Industrie, Cœur de Ville, Nouveau Programme de Renouvellement Urbain notamment.

La gouvernance devra permettre de trouver une coordination et une complémentarité efficaces entre ces différents dispositifs au bénéfice du territoire, avec l'instauration de revues de projets annuelles et d'un comité des financeurs à cette échelle.

À ce sujet, le TCO a pour objectif de fusionner, d'ici fin 2020 / début 2021, les dispositifs du Contrat de Transition Écologique et du protocole Territoire d'industrie et envisage la création d'une plateforme d'innovation territoriale appelée à faciliter l'articulation des politiques contractuelles conduites sur l'Ecocité et en mesurer l'impact sur la dynamique économique, sociale et environnementale du

territoire.

L'OPCU assistera le TCO dans la préparation de ces revues de projet (Reporting des opérations PPA/ programme mobilités/ACV/CTE / CTI, mise à jour des plannings, mise à jour des données financières).

À FRÉQUENCE VARIABLE, ANIMÉ PAR LE TCO

- un Comité Développement-innovation traitant des questions liées au développement économique, à la stratégie énergétique de l'Ecocité, à la consolidation d"une filière Bâti tropical et qui associent acteurs institutionnels et porteurs de projets innovants;
- un Comité de suivi de la programmation logements, à travers l'installation d'une commission territoriale prévue au PLH (action 11-3).

Ce comité pourra être l'instance de restitution de l'AMO programmée en 2020 par le GIP sur la conduite d'une expertise sur l'état du marché et des conditions de sortie du logement intermédiaire dans les opérations.

Il pourra également se prononcer sur le contenu des programmations de logements selon leur nature (libre, locatif social, accession sociale, logements étudiants, résidences séniores...), leur taille et la forme urbaine générée dans les opérations d'aménagements de l'Ecocité.

un Comité de suivi du schéma des mobilités et de son plan d'action qui associera l'ensemble des AOTU du territoire ainsi que les communes et examinera l'avancement du plan d'actions (développement du réseau TC, des infrastructures de transports, du réseau des pistes cyclables, des politiques de stationnement dans les opérations Ecocité, des dispositifs ou application visant à faciliter la pratique des TC et des modes actifs).

À FRÉQUENCE VARIABLE, ANIMÉS PAR LE GIP ASSOCIANT LES SERVICES COMMUNICATION DES COLLECTIVITÉS

un Comité communication concertation sur la démarche Ecocité, assurant la validation et le suivi des outils (univers graphique, brochure, site internet, maquette 3D....) et des dispositifs (journées d'informations, ballades urbaines, ateliers participatifs, expositions temporaires...);

des Ateliers préparatoires aux évaluations environnementales associant les porteurs de projets, le GIP, la DEAL et la MRAE.

À ce titre, le GIP conduit la réalisation d'un document de synthèse qui servira de chapeau aux évaluations environnementales et aux études d'impact à réaliser par les porteurs de projet publics et privés. Ce document de synthèse présentant les enjeux, l'évaluation des impacts, l'étude des scénarios alternatifs et la justification des choix opérés, s'inscrit dans processus itératif et évolutif au gré de l'avancement de la connaissance et des évaluations environnementales réalisées selon l'avancement des opérations.

L'exemplarité du projet Ecocité passe naturellement par une bonne prise en compte des enjeux environnementaux, et l'AE se propose ainsi d'accompagner le GIP dans les phases préparatoires à la saisine afin de sécuriser le projet et de conforter la vision partagée des différents acteurs sur les enjeux du projet (« les fondamentaux »), qui doivent se décliner à chaque étape, et avec chaque acteur du projet (Maitrise d'ouvrage, aménageurs, constructeurs, exploitants...).

Atelier des avant-projets : il est proposé d'instaurer un dispositif de suivi et d'examen préalable pour les opérations immobilières dans les opérations d'aménagement afin de garantir la bonne prise en compte qu'elle puisse répondre aux ambitions fixées par la démarche Ecocité.

6.1.4. INSTANCES TERRITORIALES : LES COTER

Sous le pilotage des communes, associant le TCO, le GIP et la DEAL, des revues d'opérations d'aménagement et des actions du PPA sous MO communale, seront organisées deux fois par an.

Avec l'appui de l'OPCU, il s'agira d'examiner et d'actualiser si besoin les principaux jalons de chaque opération : enchainement des phases de procédures, de travaux et de commercialisation (actualisation du planning de référence), suivi des interfaces avec d'autres actions du PPA, les risques et points d'alerte de l'opération, la feuille de route sur le semestre suivant.



6.2. ANIMER UNE DÉMARCHE DE COMMUNICATION - CONCERTATION À TROIS ÉCHELLES

6.2.1. LA COMMUNICATION DE PROXIMITÉ ET LA CONCERTATION CITOYENNE

La communication de proximité et la concertation citoyenne s'inscrivent dans l'objectif de mettre en place une démarche participative du grand public autour du projet.

Une des conditions clé de la réussite de la démarche Ecocité réside dans la relation avec les acteurs locaux en présence dont les habitants et les associations (premiers acteurs de l'innovation sociale) sur les enjeux de l'emploi, de la qualité du cadre de vie et de la cohésion sociale.

La participation citoyenne, au cœur de l'action publique, invite les habitants à réinvestir l'espace et le débat public, et ainsi permettent à leur voix et à leurs attentes d'être mieux entendues, et donc mieux traduites dans leur quotidien.

L'Ecocité doit donc investir ce dispositif et lui donner une envergure nouvelle pour réussir cette transition vers une ville durable, insulaire et tropicale, aux usages nouveaux et acceptés.

À travers différents outils et évènements qui seront mis en place dès 2020, il s'agit d'enrichir, impliquer, rassurer, susciter l'adhésion au projet.

Cette démarche s'articulera notamment autour de :

- l'ouverture d'une maison du projet et la réalisation d'une exposition itinérante (ex : bus de l'Ecocité);
- l'installation de panneaux 4x3 sur les secteurs de projet de l'Ecocité;
- une présence sur internet à travers un site internet dédié et les réseaux sociaux. Le site intègrera une carte interactive des projets de l'Ecocité;
- la mise en place d'une concertation globale sur la démarche Ecocité, à travers des réunions sur tout le territoire du TCO;
- des visites de site type diagnostic en marchant et immersive grâce à la maquette numérique (projection à terme avec des lunettes 3D);

- des ateliers thématiques avec le public ;
- des rencontres et actions pédagogiques avec les scolaires pour présenter la démarche;
- la mise en place d'une instance citoyenne de suivi de la démarche;
- la création d'une newsletter de l'Ecocité ;
- l'organisation d'un évènement populaire de lancement de la démarche Ecocité sur l'un des sites en devenir du cœur d'agglomération. A cette occasion captage de témoignages vidéo type « ma ville demain, ma ville rêvée » et recrutement d'ambassadeur citoyen du territoire;
- la création d'un grand rendez-vous régulier (ex : trail de l'Ecocité).

6.2.2. LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE

Elle a pour objectif de donner de la visibilité au projet, fédérer les contributeurs et garantir sa bonne intégration dans les politiques publiques et les stratégies d'intervention des acteurs publics, économiques, culturels, sociaux du territoire. Il s'agit pour ces acteurs d'être en capacité de se projeter pour de mobiliser dans la démarche et contribuer à l'atteinte de ses objectifs.

Les outils de communication déployés seront notamment :

- un kit à destination des collectivités contributrices afin de leur permettre de s'approprier et diffuser le projet (éléments de langage, plaquette, goodies,...);
- une vidéo institutionnelle de présentation de la démarche (périmètre, projets, objectifs, planning, partenaires...) et des vidéos de visites immersives de l'Ecocité grâce à la maquette numérique en cours de production;
- une maquette en bois du cœur d'agglomération;
- un cahier des charges à destination des porteurs de projet leur fixant le cadre pour l'information et la communication des chantiers (notamment pour assurer la visibilité du « label » Ecocité).

6.2.3. LE MARKETING TERRITORIAL

La stratégie de marketing territorial permettra de positionner et consolider l'image du territoire en lui donnant une identité, de la valeur, une attractivité et un rayonnement en lien avec la démarche conduite à l'échelon régional. Elle permettra également de renforcer les liens de cohérence entre les différentes opérations qui participent d'une même démarche et d'un objectif commun. Il s'agit de faire du cœur d'agglomération le territoire démonstrateur de la ville durable en milieu insulaire et tropical, reconnu comme tel.

Les outils de la stratégie de marketing territorial déployés seront les suivants :

une vidéo virale de présentation de la marque Ecocité, révélation du nom et de l'identité et mobilisation des acteurs;

- l'organisation d'un évènement institutionnel et professionnel de lancement de la stratégie de marketing territorial;
- des projets d'urbanisme temporaire ou d'occupation transitoire pour faire vivre les sites en attente ou en chantier;
- lancement d'appels à projet dans le champ de l'ESS, soutien à des initiatives écocitoyennes correspondant aux valeurs et aux objectifs généraux de la démarche;
- un stand Ecocité La Réunion dans les salons et forums professionnels, nationaux et internationaux;
- la participation aux prix et concours ;
- la diffusion d'articles dans la presse spécialisée nationale;
- co-organisation d'une conférence/un colloque « inventons les villes tropicales de demain ».





6.3. ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES

Le TCO s'engage à :

- nommer un référent PPA et à construire une équipe-projet multithématique dédiée à l'animation des projets;
- présider le comité stratégique du PPA ;
- piloter toute démarche spécifique et utile à la consolidation des projets relevant de sa maitrise d'ouvrage et leur transformation en actions;
- présenter à son assemblée délibérante les orientations du Plan-Guide actualisé lors du vote autorisant le représentant désigné à signer le PPA.

La Région s'engage à :

- nommer un référent PPA ;
- accompagner le GIP dans la gouvernance du PPA;
- mobiliser les financements et appels à projets dont pourront bénéficier les projets inscrits dans le PPA;
- participer aux différents comités de pilotage, comités techniques, et ateliers thématiques;
- piloter toute démarche spécifique et utile à la consolidation des projets relevant de la maîtrise d'ouvrage régionale;
- présenter à ses instances décisionnelles compétentes lors du vote autorisant la signature du PPA, les orientations du Plan-Guide.

Le Département, les communes de Saint-Paul, de La Possession et de Le Port s'engagent à :

- nommer un référent PPA et à construire une équipe-projet multithématique dédiée à l'animation du projet;
- participer aux différents comités de pilotage, comités techniques, et ateliers thématiques;
- piloter toute démarche spécifique et utile à la consolidation des projets relevant de leur maitrise d'ouvrage respective et leur transformation en actions;
- présenter à leur assemblée délibérante les orientations du Plan-Guide actualisé lors du vote autorisant le représentant désigné à signer le PPA.

L'Etat s'engage à :

- nommer un référent pour accompagner la mise en œuvre du PPA, en lien avec l'ensemble des services de l'Etat, dans un rôle d'ensemblier;
- accompagner le GIP dans l'animation du dispositif de pilotage du PPA;
- accompagner les maîtres d'ouvrage des projets inscrits au PPA dans la définition de leur faisabilité, parcours réglementaire, plans de financement et phasages;
- faciliter les parcours réglementaires des projets inscrits au PPA;
- faciliter l'obtention de dérogations pour les projets qui le nécessitent sous réserve du respect du cadre réglementaire et pour des motifs d'intérêt général;
- mobiliser les financements et appels à projet qui peuvent l'être au bénéfice du PPA;
- mobiliser le foncier de l'Etat au bénéfice des projets, et favoriser l'expérimentation de la méthode du compte à rebours pour son estimation.

Le Grand Port Maritime de La Réunion s'engage à :

- nommer un référent PPA ;
- participer aux différents comités de pilotage, comités techniques, et ateliers thématiques;
- piloter toute démarche spécifique et utile à la consolidation des projets relevant de sa maîtrise d'ouvrage et la transformation en actions.

Le GIP s'engage à :

- être l'instance garante du respect de l'ambition portée par la démarche;
- animer des Comités de suivi programmatique logements;
- porter le plan d'actions de PPA et conseiller les prestataires en charge de l'évolution des documents de planification de rang supérieur (SAR, SMVM, SCOT, SAR, PLH, PCEAT, PDU...);
- coordonner une politique de promotion des projets : création de la marque Ecocité,

identification sur les sites, notamment en phase chantier, participation aux forums des projets urbains, salon de l'immobilier, recherche d'investisseurs.

La Banque des Territoires s'engage à :

- participer aux différents comités de pilotage et comités des financeurs;
- pour chaque sollicitation financière par le GIP auprès de la Caisse des Dépôts et/ ou présentation d'un projet ciblé par la présente Convention, l'intervention de la Caisse des Dépôts sera subordonnée à l'étude par elle de la pertinence, notamment économique, de la sollicitation en cause et de son éligibilité aux critères d'intervention de la Caisse des dépôts, ainsi qu'à l'accord préalable de ses organes décisionnels compétents.

L'Agence Française de Développement s'engage à :

- participer aux différents comités de pilotage et comités des financeurs;
- appuyer financièrement les études et projets d'aménagement du PPA;
- apporter son concours technique aux actions menées dans le cadre du PPA, notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de diversification résidentielle, les réflexions et actions conduites dans le champ de l'innovation urbaine, insulaire et tropicale.



7.1. DURÉE DU CONTRAT

La durée de validité du présent contrat de PPA est fixée à 10 ans à compter de sa signature.

7.2. ACTUALISATION

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant en respectant le principe du parallélisme de formes au terme duquel un acte modificatif doit être adopté selon la même procédure que celle qui a été observée pour prendre l'acte initial. Cet avenant devra être présenté et validé en comité de pilotage par l'ensemble des signataires.

Sont considérées notamment comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant les modifications suivantes :

- l'ajout d'un nouveau partenaire ;
- l'intégration d'une maquette financière appelée à formaliser les engagements

financiers des différents signataires pour la mise en œuvre du contrat ;

la prolongation du présent contrat au-delà d'un an.

Les fiches projet, évolutives par nature, feront l'objet de mise à jour régulières.

Cette actualisation régulière des annexes du contrat ne relève pas de la procédure d'avenant.

Elle fera l'objet d'une présentation annuelle en Assemblée générale du GIP qui sera également l'occasion d'informer l'ensemble des signataires de l'évolution et l'évaluation de la mise en œuvre effective du contrat.



ECOCITE.RE



















