



Atelier/débat « la ville tropicale se construit - quelles questions, quelles réponses » - vendredi 8 avril 2011

Le Port – densité en ville tropicale – restructuration et extension urbaine **Florence Desnost, architecte, ville du Port**

Le Port, une ville, un projet, des ambitions.

La ville du Port est née de son port et de ses ouvriers et dockers. Elle s'est organisée autour de son activité portuaire et de la liaison du chemin de fer, au service du développement économique, selon une trame orthogonale et régulière de rues qui a donné naissance au centre ville d'aujourd'hui.

L'activité portuaire s'est transformée pour devenir industrielle : le port s'est isolé du centre ville car les relations fonctionnelles n'existaient plus ; le transport des passagers est devenu aérien et le transport des marchandises s'est délocalisé sur le nouveau « port Est ». Les relations entre la ville et son port Ouest (le « vieux port ») ont peu à peu disparu.

Seul port de la Réunion, département de 800 000 habitants, porte d'entrée (90% des importations de marchandises se font par bateau) et de sortie, commune à l'histoire récente (créée en 1895), elle est aussi le plus petit territoire de l'île avec 16 km².

De cette histoire la ville a gardé une forte identité, mais elle a le sentiment d'avoir perdu son origine, son port. Elle tend donc naturellement à vouloir retrouver aujourd'hui ce qui l'a fait naître, à savoir son identité portuaire et, comme tous les ports de commerce du monde, à vouloir la valoriser.

Cependant les défis de la ville du Port ne se résument pas à valoriser la relation avec son port, il s'agit également de lui redonner son attractivité originelle : Le Port était un centre de vie pour tout un bassin de population, elle est d'avantage aujourd'hui le centre économique de l'île.

Une ville depuis longtemps engagée dans une démarche de développement durable

Après l'adoption d'un plan d'urbanisme directeur en 1971, la ville du Port s'est lancée dans une politique de végétalisation dès 1976, avec la création d'une pépinière communale et en 1980 avec la première usine de traitement des déchets ménagers de l'île. A ce jour la ville du Port compte 1 560 000 m² d'espaces verts soit 35 à 40m² par habitant.

En 2004, a été adopté le schéma directeur vélo et en 2007, le programme de développement durable « le Port ville solaire »

Présentation de quatre opérations en cours

Les trois premières opérations sont du renouvellement urbain, c'est-à-dire que l'on refait la ville sur la ville, en plein accord avec les préconisations du Schéma d'Aménagement Régional. Souvent longues et plus compliquées à mettre en œuvre, car elles nécessitent une politique foncière sur le long terme.

1/ Le « mail de l'océan »

L'opération « Mail de l'Océan » constitue la dernière étape du plan d'urbanisme fondateur de juin 1971 visant à relier la ville à la mer à travers une nouvelle voie urbaine puisqu'elle permet de mettre en œuvre la dernière partie de cet axe qui part du rond point de la Rose des Vents jusqu'à la place de la Pointe des Galets. Aussi, l'opération répond aux enjeux de la ville de demain, en termes de renouvellement urbain et de densification, mais il est également le moteur de ce renouvellement dans le quartier environnant et le centre ville.

Les enjeux sont : l'ouverture sur le Port, une nouvelle voie urbaine, de nouveaux logements et de nouveaux services et notamment des logements intermédiaires afin de développer la diversification de l'offre de la ville. En effet, sur les 40 000 habitants que compte le Port aujourd'hui, 57% vivent dans des logements sociaux.

Autre enjeu, une réflexion sur la densité : sur le mail de l'Océan, l'épanelage est gradué de R+7 à R+5 avec une descente progressive à mesure que l'on se rapproche du centre-ville pour atteindre R+2. Ce sont des gabarits.

La démarche de développement durable concerne la qualité des espaces publics avec de l'ombre, un rafraîchissement par l'eau. Même démarche dans la conception des bâtiments avec des objectifs de perméabilité du sol de 20 à 30%, de ventilation, d'isolation, de lumière, de réduction du bruit et de gestion des déchets, des plantations dans les espaces privés. Il est prévu des chauffe-eau solaires, des panneaux photovoltaïques, le camouflage des climatiseurs pour les bâtiments,...

Le projet se développe sur 70 parcelles privées qui ont été acquises sur environ une dizaine d'année soit en acquisition simple, soit par échange (nécessité d'une réelle politique foncière sur le long terme) et une minorité par expropriation soit pour régler des successions, soit pour avoir une indemnité légèrement supérieure.

2/ Le « quartier Mairie »

Sur ce projet, le foncier est maîtrisé par des institutions publiques, ce qui peut faciliter les acquisitions. Il s'agit de prolonger la trame historique et de faire du lien entre la ville et la partie portuaire. Déjà, les activités portuaires lourdes ont été délocalisées vers le port Est (transport container, vrac, céréalier).

Trois équipes ont été sollicitées par concours. Elles devaient tenir compte des contraintes, notamment proposer un projet qui favorise le confort thermique car c'est la zone la plus ensoleillée de l'île. Deux projets proposaient un schéma très classique, le troisième, un projet peut-être « trop » développement durable avec la suppression de la circulation automobile sur tout le quartier. Proposition intellectuellement intéressante mais qui nécessite une concertation avec la population. En effet, la population réunionnaise est-elle prête à vivre dans ce type de quartier, sans parking, avec des poubelles à 200 mètres de leur logement, etc...

Le projet nécessite que l'on tienne compte des attentes des habitants et usagers. Une concertation va donc être engagée sur la base des trois projets avec mise en place d'ateliers. Le cahier des charges de cette concertation a été élaboré en partenariat étroit avec la DEAL et l'ADEME. En attendant, il est prévu sur une partie du site de réaliser une place provisoire devant la Mairie.

3/ « La Ville est port »

Il s'agit de passer d'une logique de « ville-outil » (établissements en lien direct avec le fonctionnement d'un port comme le service des douanes, les transitaires, les banques...) à une logique de porosité, c'est à dire une ville qui s'ouvre sur le port.

En lien avec les réflexions sur le quartier Mairie, l'opération « la ville est port » permet la réouverture de la ville sur le port et l'aboutissement de l'axe majeur de composition de la ville sur la future place de la Pointe des Galets. En lien avec la mutation du port Ouest, de nouvelles activités portuaires sont et seront installées. La nouvelle darse de pêche est en service depuis près de deux ans et il est prévu le creusement d'un nouveau bassin de plaisance au pied de l'opération « la ville est port ». En effet, un port se doit d'être animé, il doit donc être multi fonctions (le port Ouest regroupe les activités de la pêche, de la marine nationale et de la plaisance mais encore le sucre, le bitume, ..., activités plus lourdes qui seront au fur et à mesure transférées sur port Est).

Ce projet « la ville est port » initié dans les années 1990, puis dessiné dans les années 2000 est tributaire de plusieurs éléments : le déplacement du terminal céréalier sur le port Est (réalisé en 2010) pour le creusement du nouveau bassin de plaisance (sous maîtrise d'ouvrage de la chambre de commerce et d'industrie de la Réunion avec le creusement début 2012), mais aussi les négociations foncières avec le seul propriétaire, l'Etat. Presque 10 années ont été nécessaires pour l'acquisition de ces terrains après déclassement du domaine portuaire. Suite au creusement de la darse, de nouveaux bâtiments seront édifiés pour la base nautique.

« La ville est port » est un projet multifonctionnel : des logements, des bureaux, un hôtel, des commerces complémentaires à ceux du centre ville, un équipement public porté par l'intercommunalité ainsi que la rénovation et l'ouverture des grandes maisons (patrimoine particulier de la cité portuaire) pour des activités de restauration et muséale. Le défi de ce projet est de le faire évoluer pour prendre en compte les problématiques de développement durable : s'appuyer sur une réflexion sur la conception des bâtiments en tenant compte du vieillissement de la population ce qui contraint à travailler sur les surfaces. Pourquoi pas des varangues et des cuisines plus grandes et des salons plus petits ? C'est peut-être la condition pour que les gens acceptent d'habiter en l'air plutôt que dans les cases à terre. Une des particularités de ce projet est la surface importante des espaces publics (près de la moitié de la surface de l'opération).

Ce projet comme les autres menés actuellement sur le territoire de la commune respectera les différents schémas directeurs : espaces publics, mobilier urbain, lumière, vélo, clôtures, haut débit,

Un travail est aussi en cours sur les îlots de logements qui afin de pouvoir muter dans le temps doivent être de taille raisonnable (environ 40 logements).

4/ La zone d'aménagement concerté des Mascareignes

Il s'agit d'une extension urbaine, d'un nouveau quartier qui devrait accueillir à terme environ 1000 logements. Sur cette zone, il y a peu de contraintes, le terrain est globalement plat et

libre. La partie sud est actuellement composée de savane (de part et d'autre du rond point du Sacré Cœur au rond point des Danseuses). Toutefois, cet espace est traversé par un axe majeur, la route nationale 7, qui fait le lien avec la Possession et Saint Paul en passant par l'axe mixte. La difficulté majeure de ce site réside donc à faire cohabiter déplacement inter urbain et habitat résidentiel.

La ville travaille donc sur une redéfinition des vocations de cette route nationale en travaillant à un contournement en longeant les berges de la rivière des Galets. La future urbanisation de ce quartier est pensée selon des principes de ventilation, d'aération : un travail sur des îlots dits ouverts, d'une surface moyenne d'un hectare et permettant des variations des hauteurs (du R+2 à R+6). La commune possédant le foncier, il est possible de se donner le temps de la réflexion.