



**HAL**  
open science

## Périurbanisation et organisation de l'espace réunionnais

Joël Ninon

► **To cite this version:**

Joël Ninon. Périurbanisation et organisation de l'espace réunionnais. Alizés : Revue angliciste de La Réunion, 2007, Colloque " Equilibres environnementaux, énergies renouvelables et développements urbains ", 29-II, pp.21-37. hal-01244170

**HAL Id: hal-01244170**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01244170>**

Submitted on 12 Nov 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Périurbanisation et organisation de l'espace réunionnais

---

## Résumé

La périurbanisation, apparue à La Réunion dans les années 80, correspond à un nouveau mode de diffusion urbaine de grande ampleur dans l'île.

De nombreux espaces périphériques jusque-là ruraux, deviennent rapidement les principaux supports de la croissance soutenue des villes, presque toutes littorales.

La perdurance du phénomène et les profondes mutations qui l'accompagnent, mettent en exergue l'établissement de nouveaux rapports spatiaux, humains, économiques... plus ou moins spécifiques aux environnements périurbains.

Aussi, la définition et la mise en œuvre de stratégies d'aménagement et de développement durables à La Réunion, passent-elles, au préalable, par une prise en considération effective de la dynamique périurbaine et de ses impacts.

**Mots-clés** : périurbanisation, urbanisation, La Réunion, schéma d'aménagement régional (SAR), périphérie, espace rural.

Aborder la périurbanisation à La Réunion, c'est s'intéresser à un problème majeur concernant l'île. Il s'agit d'un phénomène relativement récent, apparu une dizaine d'années plus tard qu'en France hexagonale, qui s'est rapidement propagé, certes inégalement, à l'ensemble des mi-pentes du Nord, de l'Ouest et du Sud insulaire. Souvent mal connue, on l'assimile à la banlieurisation, ou plus simplement, à toute forme d'urbanisation affectant la périphérie. Il importe donc de préciser les éléments qui définissent ce type d'espace, et de montrer, quand elles existent, les caractéristiques originales du périurbain réunionnais.

Par ailleurs, dans la perspective du développement équilibré et durable du Département, il convient de considérer le phénomène au regard des grands principes d'aménagement du SAR, mais aussi des grands travaux structurants engagés par la Région et ses partenaires. La dynamique périurbaine plus ou moins maîtrisée, influera inévitablement sur la prévisible réorganisation spatiale de l'île.

## **Le périurbain réunionnais**

### *De la définition générale*

Le mouvement de périurbanisation prend naissance en France, au début des années 70, après la période d'après-guerre, marquée par les grands ensembles collectifs. Les Français aisés, et surtout les classes moyennes qui ont vu leur situation économique s'améliorer, sont attirés par la campagne dont les atouts sont valorisés : qualité de vie, retour à la nature. Parallèlement, la démocratisation de l'automobile rend possible l'installation de nombreux citadins dans les espaces ruraux environnants, situés à plusieurs kilomètres, voire plusieurs dizaines de kilomètres. L'appropriation d'un foncier, moins onéreux à la campagne qu'en ville, favorisera l'essor d'un habitat individuel pavillonnaire confortable, agrémenté d'une cour avec jardin. Les maisons généralement standardisées, sont construites en lotissement, par des promoteurs, sur des parcelles de 400 à 800 m<sup>2</sup>.

La conquête des campagnes par des citadins voulant bénéficier à la fois des avantages de la campagne et de la ville, sans leurs inconvénients s'inspire d'une forme dérivée de la cité-jardin d'Howard, et marque considérablement l'urbanisation de la France à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. L'ouvrage de Ph. Benoit et de Ph. Irrmann intitulé *Enquêtes sur 23 millions de rurbains* (1989), témoigne s'il était nécessaire, de l'ampleur du phénomène.

À ces considérations générales, il convient de souligner les éléments plus précis suivants, qui caractérisent les espaces périurbains :

- le phénomène correspond à une projection de la ville, ou de certains de ses aspects, dans l'espace rural. De ce point de vue, il se différencie de la banlieurisation qui se propage en contiguïté avec l'agglomération,

- l'augmentation des effectifs de population est élevée, elle dépasse 25% pour une période intercensitaire,
- les ménages ont deux enfants en moyenne et sont relativement jeunes,
- les néoruraux appartiennent aux classes aisées et moyennes, et exercent pour la plupart ailleurs, en particulier dans les centres urbains,
- les ménages sont souvent bi-motorisés, les migrations alternantes de travail sont par conséquent importantes. Elle concerne plus de 30% de la population active,
- les terres et les activités agricoles reculent et le poids relatif des populations paysannes diminue,
- les modes de vie urbains apparaissent progressivement en milieu initialement rural, et parfois le déstructurent,
- les activités secondaires et tertiaires, les voies de communication et les espaces aménagés pour les loisirs peuvent accompagner la périurbanisation de certains espaces ruraux. Quand ils s'implantent, ils amplifient ou compliquent les rapports dissymétriques centre-périphérie.
- la dégradation des paysages agraires et naturels, les pollutions portent atteinte, parfois de façon irréversible, à l'environnement.

La périurbanisation est une forme d'expression spatiale de la croissance urbaine impulsée par les centres. Le phénomène n'est pas figé, ce qui rend difficile la définition de ses contours.

En France, la périurbanisation est encore vigoureuse ; l'intérêt retrouvé pour la ville depuis quelques années, n'a pas inversé la tendance. Le mouvement est bien soutenu par une aspiration très affirmée des ménages à devenir propriétaire d'un logement individuel, de préférence de type pavillonnaire, et ce, au prix d'un inévitable allongement des trajets.

#### *Aux caractéristiques réunionnaises*

La périurbanisation a fait l'objet de travaux de recherches dès la fin des années 80. Les résultats sont consignés dans la thèse intitulée « La périurbanisation sur l'espace réunionnais », mars 1994. Les recherches se poursuivent, et la question de l'évolution du

phénomène présente un intérêt majeur, dans la mesure où le périurbain absorbe l'essentiel de la croissance urbaine. Ainsi, le mouvement centrifuge impulsé par les centres urbains, littoraux pour la plupart, continue à se propager sur l'ensemble des premières pentes des massifs du Piton-des-Neiges et de la Fournaise, au détriment des espaces agricoles et naturels. Ce ne sont pas moins de 400 à 600 hectares qui disparaissent chaque année, au profit d'une urbanisation toujours conquérante.

La périurbanisation à La Réunion se définit selon les mêmes critères qu'en France hexagonale, cependant, quelques nuances méritent d'être soulignées :

- en premier lieu se pose un problème de terminologie, lié à la plus grande étendue des communes réunionnaises qui couvrent en moyenne 104,33 km<sup>2</sup> contre 14,87 en Métropole. Ainsi, l'expression « commune périurbaine » ne convient pas toujours pour La Réunion. Le phénomène se développe dans la quasi-totalité des cas sur le même territoire communal que le centre qui le diffuse. Il est donc préférable de recourir à la notion d'espace périurbain, qui bien qu'étant plus floue, correspond mieux à la réalité de terrain. Quand le phénomène se prolonge au-delà des limites de la commune du centre qui le génère, comme à Saint-Denis, Saint-Pierre et Le Port, il ne concerne jamais la totalité d'une commune. Les communes concernées par ce type d'extension s'efforcent de préserver leur « identité », et supportent mal de se développer dans le sillage et la dépendance d'une autre plus dynamique.
- la discontinuité spatiale est moins nette, compte tenu de l'exiguïté de l'île. La projection de l'urbanisation dans les espaces ruraux se fait donc sur des distances relativement courtes, le plus souvent à moins de 10 km. Toutefois, il importe de remarquer que les récents développements périurbains, atteignent progressivement des communes situées à plusieurs dizaines de kilomètres. Cela a été rendu possible grâce à l'ouverture d'axes routiers « rapides » qui ont raccourci les trajets. C'est le cas dans les communes de l'Est (Sainte-Suzanne, Saint-Benoît, Bras-Panon...) qui, sur certaines de leurs marges reçoivent une partie de la croissance du chef-lieu.

- la mixité sociale marque aussi certains espaces périurbanisés. Elle s'explique d'une part, par le désir de populations moyennes et aisées de posséder un pavillon, et d'autre part, par la forte demande de logement social, compte tenu du grave déficit dont souffre le Département dans ce domaine. Ce sont 120 000 logements qui devraient être construits dans les quinze années qui viennent. Le périurbain réunionnais présente souvent un caractère contrasté dans sa composition sociale. Dans les ZAC, les familles en difficulté ont beaucoup de mal à vivre dans des immeubles collectifs à proximité des résidents plus aisés. Les différences de mode de vie sont parfois à l'origine de problèmes relationnels plus ou moins aigus : incivilité, bruit, violence...
- certains quartiers périurbains peuvent contenir des situations sociales extrêmes, c'est par exemple le cas à Saint-André, au Port ou à La Possession. Des personnes en quête de logement, vivent dans des conditions de précarité, voire d'insalubrité, dans l'attente d'un logement décent. Il peut s'agir aussi de populations en difficulté, ou provisoirement déplacées dans le cadre d'un projet de rénovation, ou encore de Mahorais venus chercher de meilleures conditions de vie à La Réunion.

Par ailleurs, il arrive que le périurbain intègre ou juxtapose des constructions appartenant à des familles modestes installées depuis plusieurs générations. Les nouvelles constructions, en lotissement ou non, par contraste, mettent en exergue la fragilité et la relative pauvreté de certaines zones, en particulier celles situées un peu plus en altitude, dans les villages des hauts, à Saint-Leu, à Saint-Louis, à Saint-Pierre...

- dans quelques communes telles le Port ou Saint-Louis, il existe de véritables poches de chômage en milieu périurbain. Le taux de chômage dépasse 55% dans les quartiers de la Rivière-des-Galets et de Bois-de-Nèfles-Cocos, et marque l'espace au point d'en devenir une des principales caractéristiques et d'affecter les modes de vie.
- les premiers périurbains de La Réunion, comme le reste de la population, commencent à vieillir. En effet, la part des plus de 60 ans qui représentaient 10% de la population en 1999 doublera en 2030. Certes, ils sont encore nettement minori-

taires, mais les problèmes qu'ils soulèvent sont réels et risquent de concerner une frange plus importante d'ici à une dizaine d'années. En effet, lors des enquêtes sur le terrain, quelques-uns ne manquent pas d'évoquer les difficultés dans les déplacements domestiques quotidiens. Ces problèmes existent aussi dans l'Hexagone, mais ici ils sont compliqués par la configuration des terrains. En effet, les accès aux domiciles (allées ou escaliers) sont souvent pentus, et les résidents les plus âgés voient leur aire de mouvement se réduire parfois à la maison. Dans les espaces périurbains dorts et atones, les personnes âgées non motorisées souffrent aussi, plus que les autres, de l'absence de commerces, de services de proximité, et d'aide à la personne.

## **La périurbanisation à La Réunion et ses conséquences**

### *Les manifestations spatiales de la dynamique périurbaine*

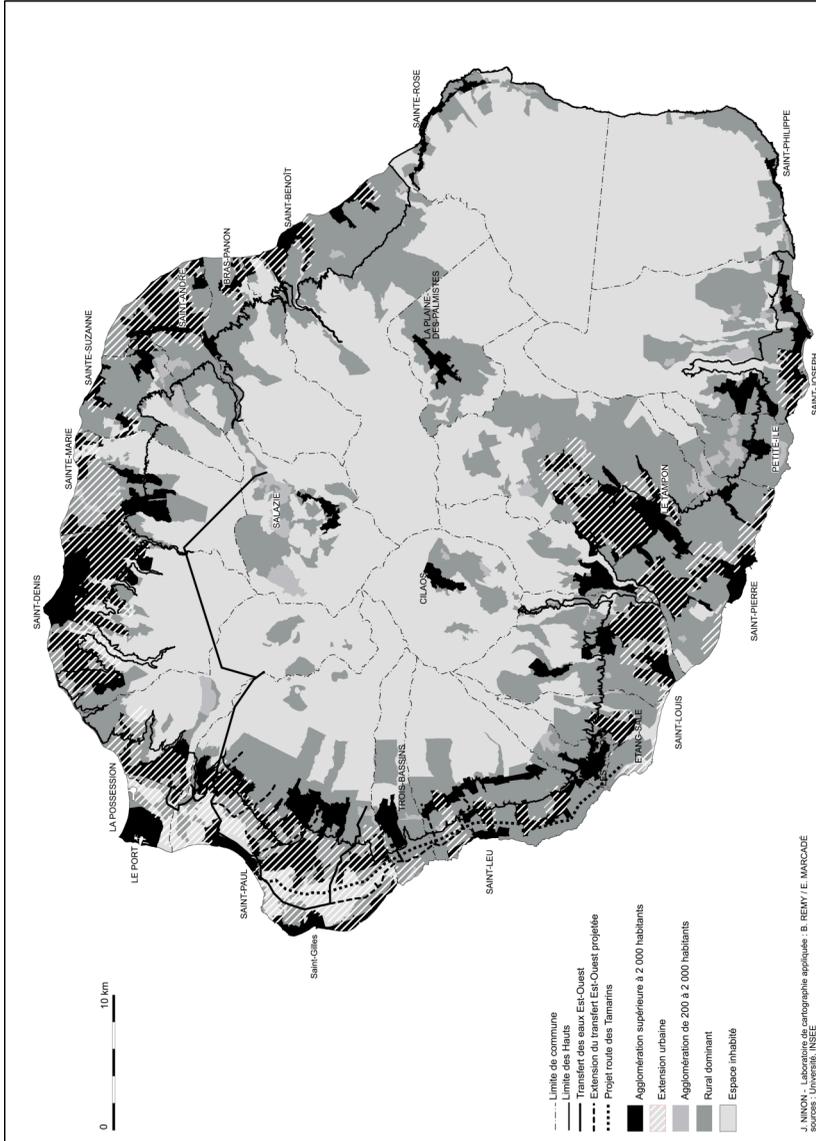
Le développement périurbain à La Réunion s'inscrit dans la suite logique des démarches de mise à niveau du Département aux normes nationales, puis européennes, qui résultent de la départementalisation. Avec son nouveau statut, l'île pourra, à partir de 1946, bénéficier d'une politique volontariste, pour intégrer au mieux La Réunion à l'ensemble national. Celle-ci s'accompagnera d'aides et d'investissements tous azimuts, dans les domaines les plus divers : logement, infrastructures, équipement, formation, santé publique... Les villes sont les premières à tirer parti de cette nouvelle donne, en particulier celle de Saint-Denis, de Saint-Pierre et du Port, qui par leurs fonctions deviennent attractives. Très rapidement, les populations rurales migrent vers les principaux pôles capables d'offrir des emplois, et ainsi commencent les premières occupations périphériques qui participent à l'étalement des villes concernées. Il s'agit essentiellement de constructions précaires qui détermineront des quartiers de bidonvilles, pour lesquels les municipalités devront mettre en œuvre, plus tard, des politiques de résorption de l'habitat insalubre. Les programmes actuellement en cours, montrent qu'il reste beaucoup à faire dans ce domaine, malgré des avancées évidentes.

À partir des années 80, les populations aisées et moyennes ne trouvent plus de foncier disponible suffisant pour la construction de

villa d'un certain standing en milieu urbain. En même temps, elles cherchent à fuir la ville et ses inconvénients. Nombreux sont ceux qui regarderont alors en direction des campagnes des basses pentes environnantes, où les terrains sont plus facilement accessibles et les températures plus fraîches. Pour plusieurs, la conjoncture sera favorable puisqu'ils bénéficieront du morcellement des terres cannières jugées peu rentables dans le cadre de la restructuration des usines sucrières. Ce sont surtout les professions libérales, les cadres et les salariés du secteur public qui investiront les campagnes. Leur capacité financière leur permet de disposer de moyen de locomotion personnel, en l'occurrence, la voiture, ainsi que d'acheter leur villa, la plupart du temps à crédit et en lotissement.

Ainsi, le processus de périurbanisation se diffuse d'abord dans le Nord, l'Ouest et le Sud, il s'ancre sur des villages existants (la Ravine-des-Cabris à Saint-Pierre, Saint-Gilles-les-Hauts, la Saline... à Saint-Paul, Trois-Mares, le vingt-troisième kilomètre au Tampon, la Ravine-à-Malheur à La Possession, la Montagne, la Bretagne, Saint-François... à Saint-Denis. Ces villages connaissent des augmentations de population exceptionnelles. Ainsi dans la commune de La Possession, la Rivière-des-Galets voit ses effectifs passer de 959 à 1 842 habitants de 1982 à 1990, ce qui correspond à une variation de +92%. Ils stagnent entre 1990 et 1999. Dans deux autres bourgs de la même commune, à Sainte-Thérèse, l'effectif de la population passe respectivement de 1 732 à 4 143 (+138,7% pour 1982 /1990) puis à 8 748 pour 1990/1999), et à la Ravine-à-Malheur de 887 à 1271 (+43,3% pour 1982/1990) puis à 2 662 (+109,5% pour 1990/1999).

Fig.1 La périurbanisation à La Réunion



Aujourd'hui, les terrains en périphérie tout en étant moins chers qu'en ville ont atteint un niveau de prix insupportable. À la rente de rareté s'ajoutent les effets pervers du dispositif de défiscalisation. Les particuliers ont beaucoup de mal à faire l'acquisition du foncier qui représente une part prépondérante dans les opérations immobilières et qui obère les budgets. La question du prix des parcelles explique en partie l'évolution relativement récente de la morphologie des lotissements résidentiels périurbains. En effet, en procédant à une réduction de la taille des parcelles, les promoteurs tentent d'atténuer les effets des prix prohibitifs. Ainsi, les villas se construisent sur parcelles de 400 à 500 m<sup>2</sup> au lieu des 800 à 1 000 m<sup>2</sup> que l'on a connu naguère. L'aération laisse de plus en plus la place à l'entassement.

Les collectivités, quant à elles, ont beaucoup de difficultés à faire face à la demande de logements sociaux, l'absence de réserves foncières combinée aux prix inaccessibles des terrains rend l'action publique quasiment impossible. En dehors de la question financière, la construction de logement sociaux en périphérie pose d'autres problèmes en éloignant les populations des centres, en particulier ceux du déplacement, de l'emploi, du manque d'activité...

### *Les conséquences de la périurbanisation*

Les conséquences de la dynamique périurbaine marquent fortement les premières pentes de La Réunion qui se transforment inexorablement. Les mutations plus ou moins contrôlées ne manquent pas de poser des problèmes majeurs. Il convient donc d'en souligner les principaux :

- le grignotage des terres agricoles, corollaire de cette forme d'expansion urbaine s'est traduit, entre 1989 et 2000, par la disparition de 6 500 ha de SAU<sup>1</sup>. Ces chiffres doivent être considérés au regard des 30 000 ha de sole cannière nécessaires à l'optimisation de l'outil industriel sucrier. En 2000, il « manquait » déjà 4 100 ha. L'irrigation de 5 200 à 7 150 ha dans l'Ouest devrait en principe compenser le déficit, mais des difficultés techniques ont considérablement retardé les échéances.

---

<sup>1</sup> Superficie agricole utile.

- la disparition du couvert végétal qui accompagne l'urbanisation des périphéries rurales fragilise et facilite le décapage des sols. Le non respect de l'écoulement naturel des eaux amplifie et accélère une érosion souvent déjà très active. Les effets peuvent être catastrophiques : inondations et destruction des réseaux surprennent parfois les néoruraux.
- l'arrivée des citadins en milieu rural modifie la structure de la population et les modes de vie. De nouveaux rapports déséquilibrés se font au détriment de la population locale. À terme, elle finit par devenir minoritaire et voit son pouvoir décisionnel s'amoinrir. Les modes de vie traditionnels petit à petit disparaissent, et avec eux une partie de la richesse patrimoniale et culturelle. C'est le cas avec la disparition des cases et des maisons créoles qui laissent la place à des constructions modernes plus ou moins stéréotypées.
- les objectifs de densification des agglomérations urbaines et des bourgs ruraux préconisés par le SAR n'ont pas été atteints. Les pentes rurales continuent de supporter l'essentiel de la croissance urbaine insulaire, la construction individuelle augmente, elle représente aujourd'hui 58% de la production de logements. Cette conquête spatiale n'est pas près de s'arrêter, en effet, la population de La Réunion s'élevait à 753 600 habitants en 2003, et chacun sait qu'elle devrait atteindre un million d'habitants en 2027. Pour faire face à cette montée en charge et rattraper les retards accumulés, 8 000 logements neufs sont à construire chaque année jusqu'en 2020 et 7 000 jusqu'en 2030. Par ailleurs, le modèle de la maison individuelle avec cour reste profondément ancré et plus de 95% des jeunes de 16 à 25 ans interrogés aspirent à devenir propriétaires d'un logement de ce type.

La densification des villes, la rénovation des quartiers, ainsi qu'une amorce de retour vers les centres pourraient quelque peu ralentir le mouvement. En effet, des enquêtes réalisées auprès des périurbains montrent que quelques-uns, les plus aisés (les cadres) et les plus âgés, envisageraient de revenir en ville, mais dans des immeubles confortables, les premiers pour les activités citadines, et les seconds pour les services de proximité et la sécurité.

- l'extension périurbaine, en prolongeant et multipliant les infrastructures routières, contribue lourdement à la congestion de la circulation. Les axes secondaires desservant les périphéries déversent quotidiennement des dizaines de milliers de véhicules sur le réseau principal. Les 66545 passages relevés en moyenne par jour, en 2005, à Savanna, intègrent les flux littoraux, mais aussi ceux qui « descendent » de Bois-de-Néfles, de la Plaine, de Bellemène, du Guillaume, de Saint-Gilles-les-Hauts, de la Saline... La même situation se retrouve à Saint-Denis, à La Possession, à Saint-Louis, à Saint-Pierre... La motorisation obligée, compte tenu des insuffisances en matière de dessertes collectives, perturbe les campagnes en imposant des rythmes de vie nouveaux et des pollutions atmosphériques et sonores.

Elle pénalise aussi ceux qui ne sont pas motorisés en allongeant les déplacements, l'insuffisance, voire l'absence de commerces, de services, d'activités... les obligent à se rendre dans les centres. Les populations fragiles sont les plus concernées.

### **La périurbanisation et l'organisation spatiale de La Réunion**

La Réunion se lance dans une politique de grands travaux structurants en matière d'infrastructures de circulation, dont il convient de rappeler les grandes lignes. Les nouveaux axes sont des générateurs potentiels d'étalement urbain qui pourrait, à terme, renforcer les déséquilibres spatiaux, voire déterminer une organisation insulaire quelque peu différente de celle qui a prévalu jusqu'à maintenant.

#### ***La route des Tamarins et le Tram-Train***

La route des Tamarins, dont la mise en service est prévue pour 2009, est une route express de 33,7 km, reliant Saint-Paul à l'Etang-Salé. Elle a pour objectifs de faciliter les déplacements entre le nord et le sud de l'île et de permettre le développement des Hauts associés. L'ouvrage, d'un coût de 700 millions d'euros, doit absorber des flux quotidiens compris entre 40 000 et 69 000 en 2015. Le projet se veut soucieux de l'environnement en prévoyant la

protection contre le bruit, les réseaux d'assainissement et de drainage sécurisés contre la pollution, le respect de la faune et de la flore et une insertion paysagère.

Sur cet axe majeur, huit des neuf échangeurs connectés à des agglomérations existantes sont des points d'ancrage destinés à jouer un rôle de premier plan dans l'urbanisation et le développement de la région Ouest. De par leur position, ils contribueront activement à la densification des bourgs, mais aussi à l'urbanisation des périphéries rurales. Il est difficile de croire que les espaces inoccupés, et même certains actuellement cultivés, resteront longtemps en l'état, sans dispositions préalables. Les lotissements en cours de construction de part et d'autre de la voie de contournement de la Saline, montrent avec quelle rapidité l'urbanisation peut se propager. L'évolution de ces espaces, dont certains devraient trouver une vocation agricole avec le basculement des eaux, et d'autres rester naturels, dépendra de la capacité de résistance des agriculteurs et des municipalités face à la demande sociale de logements, et aux pressions exercées par les promoteurs et les particuliers.

Le projet de Tram-Train en site propre, entre Sainte-Marie et Saint-Paul, s'inscrit dans une démarche d'amélioration et de sécurisation de la circulation des personnes. Il contribue, en offrant, à partir de 2013, un moyen de transport public moderne dont La Réunion a cruellement besoin, à faciliter la mobilité des personnes, à éviter la paralysie des axes routiers, à maîtriser l'hypertrophie de la circulation. Ce moyen permet aussi de réduire les agressions que supporte l'environnement, en particulier la pollution automobile.

Fig. 2 La route des Tamarins

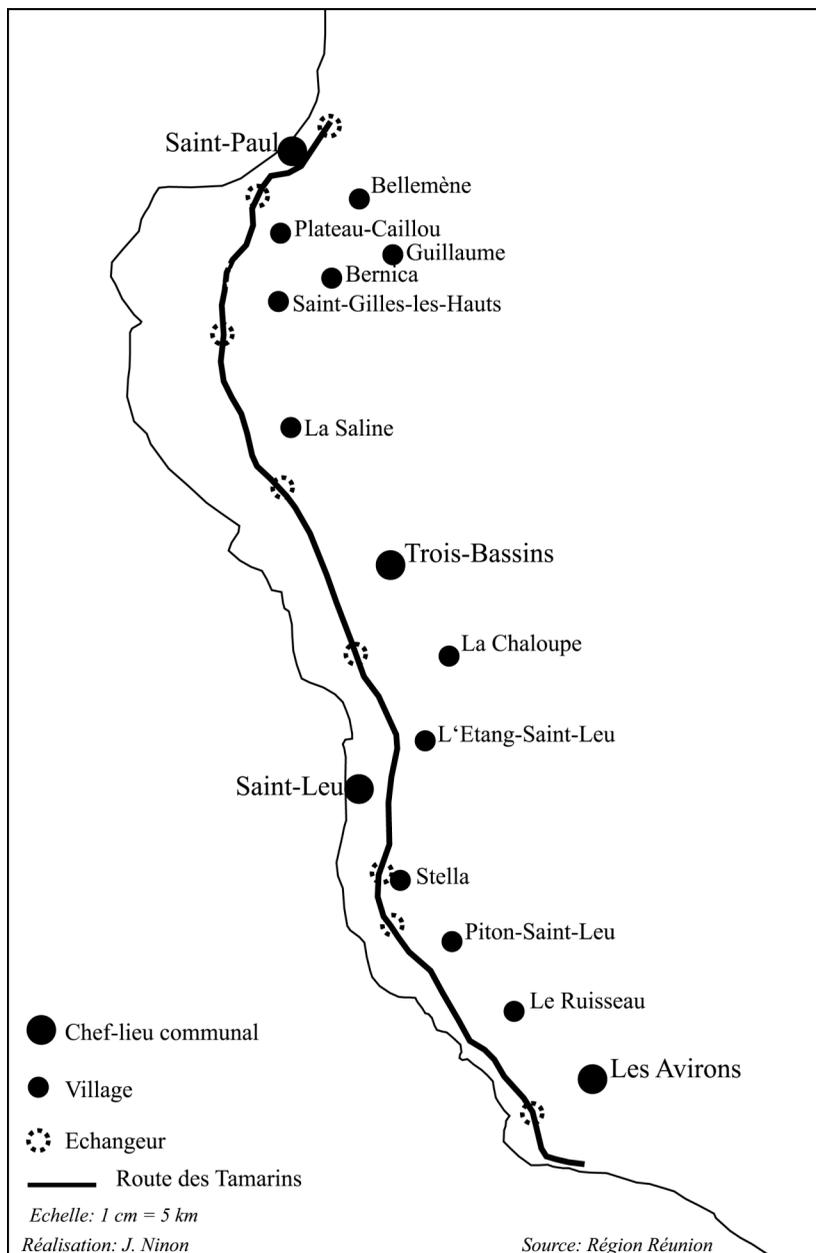
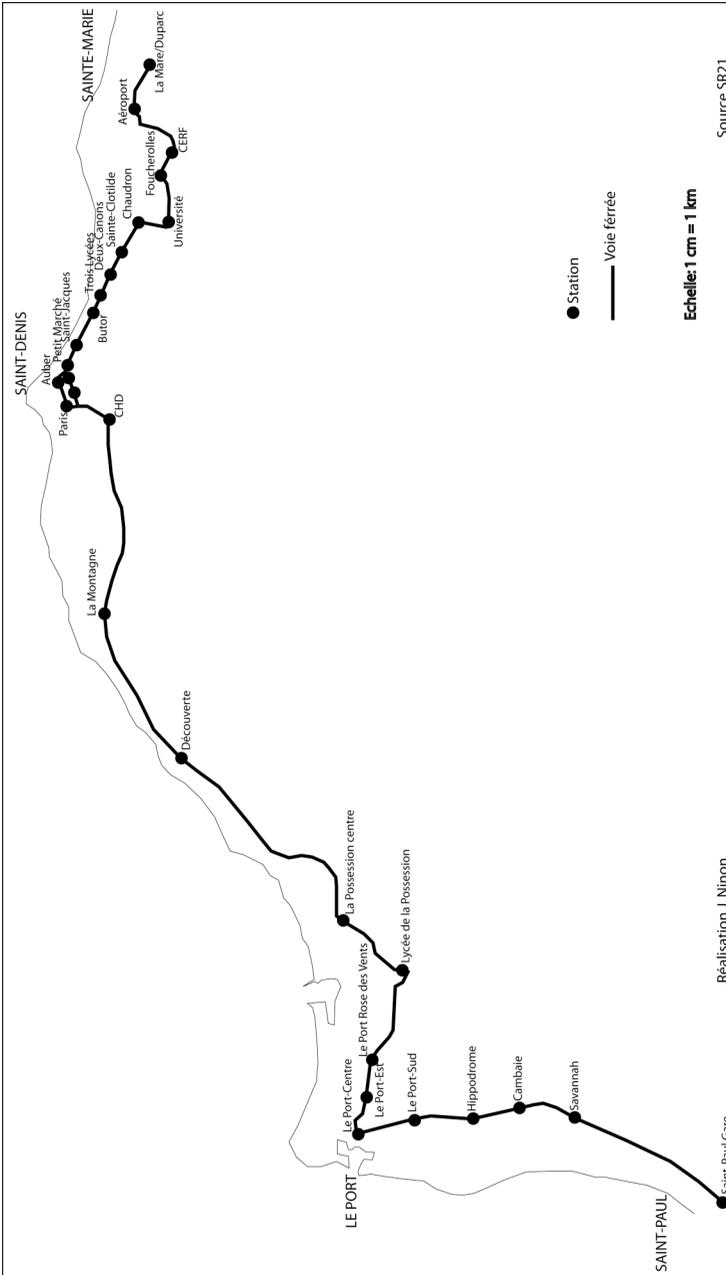


Fig. 3 Le Tram-Train



À l'instar de la route des Tamarins, le chemin de fer est appelé à guider le développement périurbain sur le plateau de la montagne, entre Saint-Bernard et la Ravine-à-Malheur. Des stations actuellement manquantes pourraient motiver l'implantation de villages et de bourgs, complétant ainsi le chapelet déjà existant.

Cet espace offre de réelles possibilités pour l'accueil d'une partie substantielle de la croissance des agglomérations portoïse et dionysienne. Ici encore, il paraît peu probable que l'extension urbaine à la Ravine-à-Malheur ne se poursuive pas au-delà des limites actuelles. Il importe donc d'anticiper pour déterminer et structurer un contenu apte à répondre aux besoins de logements, en limitant les risques d'atteintes à l'environnement.

La « construction » d'un paysage périurbain original, sans doute créole, mettant en valeur le patrimoine de la région : chemin des Anglais, train, route du littoral, lazaret..., et exploitant de manière raisonnée les sites géographiques exceptionnels surplombant l'océan, mériterait d'être envisagée. Un tel aménagement, tout en offrant un cadre de vie privilégié aux résidents, agrémentera immanquablement les transits entre Saint-Denis et La Possession ; et les centres d'intérêt ponctuels susceptibles de retenir l'attention des touristes participeront à l'amélioration de l'image de La Réunion.

Ce principe de prise en compte et de mise en valeur des richesses patrimoniales locales et des sites (belvédères) pourrait être étendu aux agglomérations le long de la route des Tamarins, en particulier sur les nouveaux espaces appelés ou non à être conquis par l'urbanisation.

### **L'organisation de l'espace réunionnais**

La réalisation de la route des Tamarins et du Tram-Train entraînera inévitablement des modifications spatiales à l'échelle de l'ensemble du Département. Mises « bout à bout » ces deux infrastructures, combinées à la route du littoral sécurisée, relieront efficacement le Nord et l'Ouest, et desserviront un vaste espace urbanisé. À terme, se profile la formation d'une puissante conurbation, regroupant 360 000 habitants en 2012, ainsi que les pôles d'activités vitales de Saint-Denis et du Port.

Cette évolution aura pour effet d'accentuer davantage les disparités Nord et Ouest, et Sud et Est. Aussi, sans réactiver le débat

sur la bidépartementalisation, on peut se demander si dans le cadre de la recherche d'un développement plus équilibré et durable, les communes de l'Est et du Sud n'auraient pas un intérêt urgent à rassembler leurs énergies pour élaborer des stratégies de développement et s'organiser, sur la base de leurs propres atouts souvent communs. Cela suppose la création d'un axe de circulation rapide entre Le Tampon et Saint-Benoît, qui serait un véritable cordon ombilical et un vecteur d'une urbanisation active, pour l'instant discontinuée.

Au lieu de s'opposer, les deux entités, globalement Est/Ouest (et non plus Nord/Sud), dont les effectifs de population seraient assez proches en 2030 (490 100 et 538 900 habitants respectivement pour l'Ouest et l'Est), pourraient alors « jouer » la complémentarité. L'hypothèse d'une telle structuration pourrait avoir des effets dynamisants et bénéfiques pour l'Est, dans de nombreux domaines comme le tourisme, l'agriculture, l'industrie agroalimentaire, l'artisanat, la formation...

Par ailleurs, le déséquilibre numérique quant à la répartition des communes constitutives des ensembles Ouest et Est, devraient à terme s'atténuer avec l'émergence, par exemple, d'un « Grand-Saint-Denis » et d'un « Grand-Saint-Paul » multicommunaux. Un nouveau découpage communal paraît inévitable.

## Conclusion

La périurbanisation, pendant longtemps méconnue à La Réunion, a pourtant été le principal mode d'expression de la croissance urbaine. L'aménagement du territoire au niveau régional ou local impose de comprendre les mécanismes de propagation du phénomène, ses traductions spatiales et les problèmes induits.

De toute évidence, le développement périurbain est appelé à se poursuivre. Par conséquent, l'île ne peut faire l'économie d'une maîtrise du phénomène. Le SAR et les PLU<sup>2</sup> sont des outils essentiels pour délimiter l'urbanisation future, ainsi que son contenu. Le développement équilibré et durable de l'espace réunionnais ne peut pas tolérer la politique de coup par coup ou du laisser-faire. Il s'agit de trouver un juste dosage entre étalement urbain, densi-

---

<sup>2</sup> Plan local d'urbanisme.

fiction, satisfaction des aspirations de chacun, construction de logement sociaux, verticalisation durable, préservation de l'environnement...

Enfin, l'urbanisation, en particulier celle qui accompagnera l'implantation des futures infrastructures de circulation, impose une autre approche spatiale du Département. Le découpage Nord/Sud ou en quatre micro-régions est peut-être à reconsidérer. L'île ne pourra pas longtemps supporter la prééminence quasi exclusive d'un Nord-Ouest dominant. Cette situation peut être salutaire et forcer dès à présent la recherche de nouveaux équilibres.

Joël Ninon<sup>3</sup>

### Bibliographie

- Bauer, G. et J-M. Roux. *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris : Le Seuil, 1976. 192 p.
- Benoit, Philippe et Philippe Irrmann. *Enquêtes sur 23 millions de rurbains*. Paris : Nathan, 1989. 220 p.
- Dezert, B., A. Metton et J. Steinberg. *La Périurbanisation en France*. Paris : SEDES, 1991. 226 p.
- Jauze, Jean-Michel. *Dynamiques urbaines au sein d'une économie sucrière : la région Est-Nord-Est de la Réunion*, Paris : L'Harmattan, 1997. 398 p.
- Jauze, Jean-Michel et Joël Ninon. « Dynamiques et expressions de la périurbanisation à la Réunion ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°206 – 52<sup>e</sup> année (avril-juin 1999) : 143-68.
- Mayoux, J. *Demain l'espace. L'habitat individuel périurbain. Études prioritaires ministérielles*. Paris : La Documentation française, 1979. 323 p.
- Ninon J. « La Périurbanisation sur l'espace réunionnais ». Thèse de doctorat, Nice, 1995. 549 p.
- Ninon Joël. (2000). « L'expansion urbaine et le grand commerce à la Réunion ». *Mappemonde* n°59 (2000) : 22-25.  
[*Mappemonde* 3/00. 17 août 2007.  
< <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/Mappe300R.html>>.]
- Ninon Joël. « Les manifestations de la croissance urbaine : la périurbanisation à La Réunion. Un cas d'école pour le département : la périurbanisation sur la commune de La Possession ». *Travaux et Documents* n°20, Saint-Denis (décembre 2003) : 9-23.

---

<sup>3</sup> MCF en Géographie, CREGUR FLSH, Université de La Réunion.