
Mémoire de Stage

Les écoquartiers dans l'Ouest réunionnais : adaptation territoriale des modèles urbains durables ou reproduction de références extérieures ?

Réaliser par :

Noah Sorres

Master 1 Urbanisme et Aménagement
« Villes, Habitat et Transition Écologique »

Responsable pédagogique :

Fabrice Escaffre, Université Toulouse 2

Tuteur de stage professionnel :

Olivier Chevalier Directeur de service, DATPH, Territoire de l'Ouest

Année universitaire : 2024 – 2025

Remerciement

Je souhaite remercier du fond du cœur toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.

En premier lieu, je remercie hélène Lacassagne , Samuel Alphonsine et Ludovic Loricourt pour leurs précieux conseils, leur disponibilité et leur patience dans les réponses apportées à mes questions .

Je tiens à adresser un immense merci à mon tuteur de stage, Olivier Chevalier, pour la confiance qu'il m'a accordée, pour sa vision du métier qu'il a partagée avec moi et pour m'avoir permis d'effectuer ce stage au sein de son service.

Je remercie également Jean-Alfred Gerbandier pour sa disponibilité et pour avoir pris le relais en l'absence de M. Chevalier.

Mes remerciements s'adressent aussi à Fabrice Escaffre, mon responsable pédagogique, pour l'encadrement et les connaissances transmises durant cette année.

Et un grand merci à tout le service du DATPH pour leur accueil chaleureux et leur bienveillance.

Enfin, je n'oublie pas ma famille et mes proches, pour leur soutien, leurs encouragements et leur patience tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Sommaire

Introduction

I. Rapport de stage : expérimenter la planification urbaine durable dans une intercommunalité réunionnaise

- I.1. Une intercommunalité au cœur des enjeux de transition : le Territoire de l'Ouest
- I.2. Le territoire ouest : entre contraintes physiques et dynamiques de développement
- I.3. Missions de stage au sein de la DATPH
- I.4. Analyse réflexive : apport du stage à une lecture critique des projets

II. Analyse problématisée : les écoquartiers dans l'Ouest réunionnais, entre modèle et adaptation

- II.1. Cadre théorique : circulation des modèles et territorialisation des politiques publiques
- II.2. Bibliographie critique : entre utopie écologique et urbanisme opérationnel
- II.3. Méthodologie d'analyse : croiser données de terrain et grille critique
- II.4. Étude de cas : les écoquartiers ouest réunionnais à l'épreuve de la durabilité

Conclusion

Bibliographie

Annexes

Introduction

La transition écologique constitue aujourd'hui un impératif structurant des politiques publiques territoriales et de la fabrique urbaine. Face à l'urgence climatique, à l'érosion de la biodiversité et aux inégalités sociales croissantes, les collectivités locales sont appelées à inventer de nouvelles manières d'habiter et de produire la ville. Dans ce contexte, l'urbanisme durable s'impose comme une orientation incontournable, traduite en France par la multiplication d'outils de planification (SCoT, PLUi, PCAET) et par le développement de démarches exemplaires telles que les écoquartiers¹. Ceux-ci sont présentés comme des laboratoires de la ville de demain, combinant sobriété foncière, performances énergétiques, gestion raisonnée des ressources et participation citoyenne. Pourtant, leur transposition dans des territoires aux spécificités marquées, comme La Réunion, qui cumule les contraintes de l'insularité, d'un relief montagneux et fragmenté, de microclimats contrastés, d'une forte pression démographique et foncière ainsi que de vulnérabilités environnementales, soulève des interrogations sur leur capacité d'adaptation et leur pertinence locale.

L'Ouest de La Réunion constitue un terrain particulièrement fécond pour interroger ces dynamiques. Avec près d'un quart de la population de l'île, soit environ 221 000 habitants et un territoire marqué à la fois par de fortes pressions foncières, des risques naturels récurrents et une grande diversité socio-spatiale, cette intercommunalité est confrontée à des défis intenses en matière d'aménagement durable. Depuis plus de vingt ans, le Territoire de l'Ouest

1 Quartier aménagé selon une démarche globale de développement durable, intégrant sobriété énergétique, mobilités douces, gestion durable des ressources, mixité sociale et participation des habitants (Ministère de la Transition écologique, 2012, *Référentiel ÉcoQuartier*).

(ancien TCO) s'est engagé dans une trajectoire ambitieuse de planification et de projets structurants, parmi lesquels l'ÉcoCité² et plusieurs opérations d'écoquartiers. Ces démarches visent à répondre simultanément aux besoins en logement, aux impératifs de transition énergétique et à l'adaptation aux aléas climatiques, tout en valorisant une identité territoriale insulaire singulière.

C'est dans ce contexte que s'inscrit mon stage au sein de la Direction de l'Aménagement du Territoire, de la Planification et de l'Habitat (DATPH) du Territoire de l'Ouest. Cette immersion m'a permis de participer concrètement à la mise en œuvre de projets urbains et de comprendre de l'intérieur la complexité institutionnelle, technique et politique de la planification intercommunale. Les missions qui m'ont été confiées : préparation et organisation d'une revue de projet pour l'ÉcoCité Phanoce, suivi de dossiers de ZAC, rédaction de projets de délibération ou encore contribution à un appel à financement m'ont offert un double regard. D'une part, celui de l'apprenti praticien confronté aux réalités opérationnelles de l'urbanisme durable ; d'autre part, celui du chercheur en formation, amené à analyser ces expériences à l'aune des référentiels académiques et des débats critiques sur la durabilité.

Ce mémoire entend donc articuler ces deux dimensions. La première partie restitue le contexte institutionnel et territorial de l'Ouest réunionnais, les missions de stage et les apports de cette expérience en termes de compétences et de compréhension des marges de manœuvre des collectivités locales. La seconde partie propose une analyse problématisée des projets d'écoquartiers de l'Ouest, mobilisant d'une part les cadres théoriques de la *circulation internationale des modèles urbains* (Robinson, 2011 ; Healey, 2013), qui interrogent la diffusion et l'appropriation différenciée de références d'aménagement à travers divers contextes, et d'autre part ceux de la *territorialisation des politiques publiques* (Faure et al., 1995 ; Pasquier, 2012), qui mettent en évidence la manière dont les dispositifs nationaux ou globaux sont réinterprétés par les acteurs locaux. L'objectif est de questionner dans quelle mesure ces projets traduisent une réelle adaptation territoriale des modèles urbains durables ou, au contraire, s'inscrivent dans une reproduction partielle de références extérieures.

La problématique centrale peut ainsi être formulée de la manière suivante : en quoi les écoquartiers développés dans l'Ouest réunionnais constituent-ils une hybridation³ réussie entre référentiels nationaux et réalités insulaires ?

Afin d'y répondre, la démarche adoptée combine l'expérience de terrain issue du stage, l'analyse documentaire des instruments de planification et une mise en perspective théorique nourrie par la littérature scientifique. Cette approche permet de croiser immersion professionnelle et regard critique, dans une perspective à la fois réflexive et opérationnelle. Elle vise à mettre en lumière les tensions mais aussi les potentialités offertes par la territorialisation de la transition écologique dans un espace insulaire, tout en contribuant à une réflexion plus large sur l'appropriation locale des modèles urbains durables.

2 dispositif national lancé en 2009 par le Ministère de la Transition écologique pour soutenir des projets urbains d'envergure, intégrant les principes de la ville durable (sobriété énergétique, mobilité, biodiversité, inclusion sociale) à l'échelle métropolitaine ou intercommunale (Ministère de la Transition écologique, *Appel à projets ÉcoCité*, 2009)

3 Dans le champ de l'urbanisme, l'hybridation désigne le processus par lequel des modèles, normes ou pratiques circulant à l'échelle nationale ou internationale se recomposent avec les spécificités locales (sociales, culturelles, environnementales), produisant ainsi des formes originales contextualisées (Amin, 2004 ; Healey, 2013) .

I. Rapport de stage : expérimenter la planification urbaine durable dans une intercommunalité réunionnaise

I.1. Une intercommunalité au cœur des enjeux de transition : le TCO

I.1.1 Présentation générale du Territoire de l'Ouest

Le Territoire de l'Ouest s'inscrit dans un contexte régional marqué par une croissance démographique soutenue, d'environ +0,4 % par an au niveau de La Réunion entre 2015 et 2021, couplée à une urbanisation littorale prédominante, puisque l'ensemble des pôles urbains se concentre sur la frange côtière qui, en 2006, accueillait déjà près de 60 % de l'urbanisation totale. En particulier, le littoral ouest présente une densité démographique de 449 habitants/km², nettement supérieure à la moyenne insulaire estimée à 332 habitants/km². Cet environnement fait du TO un laboratoire idéal pour observer et expérimenter des formes innovantes d'aménagement durable. Sa position stratégique, à la jonction de la RN1 qui relie le Nord au Sud de l'île et dessert directement le port de commerce et la zone industrielle du Port, ainsi qu'à proximité des zones d'activités majeures de Cambaie, Savanna et de la zone portuaire, renforce la nécessité d'une planification intégrée capable d'anticiper les besoins en logement, en mobilité et en infrastructures publiques tout en préservant les ressources naturelles. Le TO dispose également d'une diversité paysagère exceptionnelle, un littoral densément urbanisé concentrant les activités économiques et touristiques, des zones de pentes marquées par l'étalement résidentiel et la présence de cultures comme la canne à sucre, et des Hauts à dominante rurale et forestière, soumis à de fortes contraintes topographiques et climatiques qui impose des approches différenciées dans la conception des politiques d'aménagement.

Le Territoire de l'Ouest s'inscrit dans une trajectoire historique où la croissance littorale, la contrainte topographique (pentes marquées, ravines) et les aléas naturels (cyclones, submersions) conditionnent les formes urbaines. À l'échelle intercommunale, la recherche d'équilibres entre attractivité économique, qualité de vie et sobriété foncière structure désormais la planification de long terme. La conversion progressive des friches (portuaires, industrielles) en quartiers mixtes et l'intégration d'une trame verte et bleue visant à préserver les continuités écologiques et paysagères témoignent d'un basculement vers une logique de ville plus compacte et résiliente. Le TO joue un rôle d'interface entre les communes et les politiques régionales et nationales (SRADDET, loi Climat & Résilience), notamment via le SCoT révisé, le PLH et le PCAET. Cette articulation multi-niveaux permet d'accéder à des cofinancements (État, Europe) et de sécuriser les opérations stratégiques de long terme, tout en adaptant les référentiels nationaux au contexte insulaire tropical.

Le Territoire de l'Ouest (TO), anciennement Communauté de communes de la Côte Ouest (CCCO) fondée en 1996 puis Territoire de la Côte Ouest (TCO) en 2001, a officiellement adopté sa nouvelle dénomination de Territoire de l'Ouest en 2023. Située sur la côte ouest de l'île de La Réunion, cette intercommunalité regroupe cinq communes : Le Port (siège), La Possession, Saint-Paul, Saint-Leu et Les Trois-Bassins. Avec près de 218 000 habitants (INSEE, 2023) répartis sur une superficie de 537,2 km², le TO constitue la première intercommunalité de La Réunion en termes de population, représentant près de 24 % de la

population départementale. La commune centre en est Saint-Paul, qui seule compte plus de 106 000 habitants, soit presque la moitié de la population totale du Territoire de l'Ouest

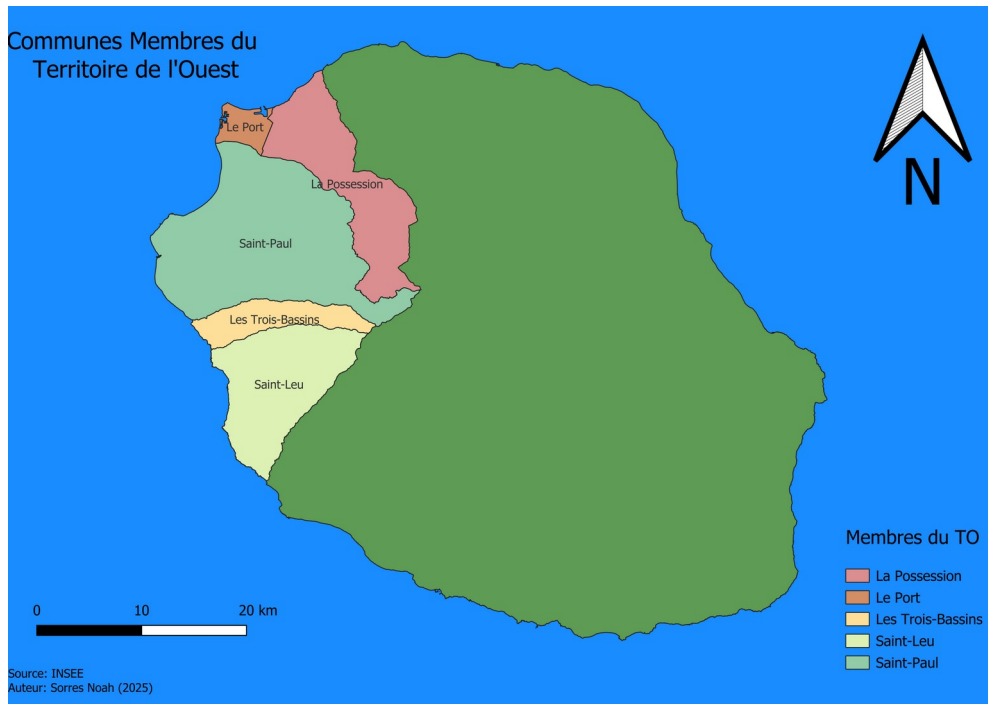


Figure 1 : Carte des communes membres du TO.

Le TO bénéficie du statut d'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, c'est-à-dire une structure intercommunale regroupant plusieurs communes afin d'exercer en commun des compétences transférées (urbanisme, habitat, mobilité, développement économique, environnement), et disposant de ressources fiscales propres. Ce statut lui confère autonomie financière et compétences renforcées. Le conseil communautaire, composé de 64 élus désignés par les conseils municipaux, est présidé depuis 2020 par Emmanuel Séraphin. En tant que structure pivot, le TO coordonne les politiques publiques locales, en alignant les orientations de l'État, des communes membres et des partenaires privés autour des enjeux de transition écologique et de planification urbaine durable.

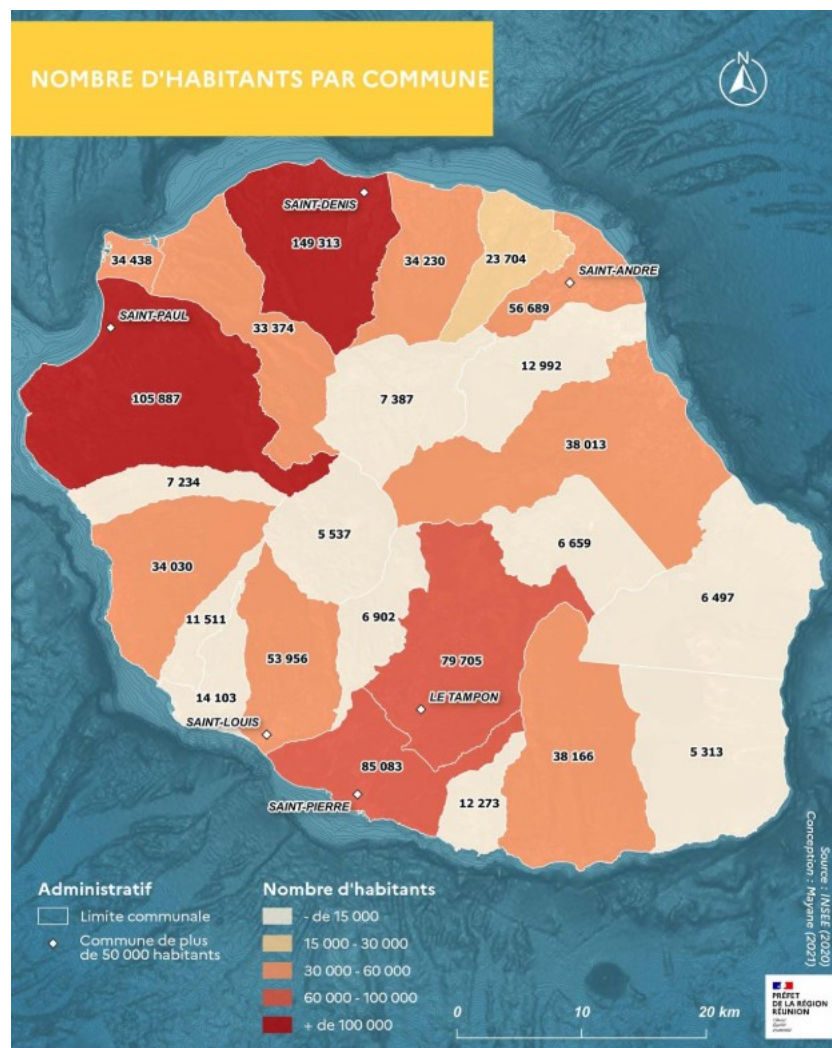


Figure 2 : Carte de la population par commune (2021)

I.1.2 Compétences institutionnelles et planification

Au-delà des compétences formelles, le TO mobilise des leviers complémentaires : maîtrise foncière (via EPF, SAFER, SEM), clauses environnementales dans les ZAC, conventions-cadres avec bailleurs et aménageurs, et dispositifs de concertation continue.

L'intercommunalité peut ainsi conditionner la production de logements, fixer des objectifs de performance environnementale (bioclimatique, ENR, gestion des eaux) et mutualiser les coûts d'équipements structurants (écoles, parcs, pôles d'échanges).

Depuis sa création, le TCO exerce des compétences obligatoires (aménagement de l'espace communautaire, développement économique, équilibre social de l'habitat, politique de la ville) et facultatives (gestion des déchets, voirie intercommunale, environnement, équipements culturels et sportifs). Pour structurer la croissance durable de son territoire, la collectivité pilote plusieurs documents stratégiques. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Ouest, actuellement en cours de révision, fixe les grandes orientations à horizon 2040 en matière d'urbanisme, de mobilité et de développement durable. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2019-2025 définit des objectifs de mixité sociale et de rénovation énergétique pour répondre à la demande croissante de logements. Enfin, le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), en voie d'adoption pour la période 2025-2031, vise la neutralité carbone

via l'amélioration de l'efficacité énergétique, la promotion des mobilités douces et la préservation de la biodiversité.

Par ailleurs, la Charte paysagère, adoptée dès 2007, oriente l'intégration des projets d'aménagement dans le paysage ouest-réunionnais, favorisant la cohérence visuelle entre territoires littoraux et hauts. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Ouest complète ces outils en organisant la gestion durable des ressources hydriques, depuis la protection des captages jusqu'à la coordination des usages agricoles et urbains au sein de la nappe phréatique.

I.1.3 Projets structurants portés par le TCO

Les projets structurants du Territoire de l'Ouest s'appuient sur des études d'impact multi-critères (environnement, mobilité, socio-économie), des schémas directeurs thématiques (eau, énergie, nature en ville) et une programmation phasée à 10–15 ans. Des comités de pilotage inter-collectivités assurent l'alignement des calendriers et des financements, garantissant une gouvernance multi-acteurs.

Parmi ces projets, l'ÉcoCité « Cœur d'Agglomération », lancée dès 2003 et labellisée en 2009, constitue le démonstrateur le plus emblématique de la stratégie territoriale. Son périmètre de 5 000 hectares, couvrant La Possession, Le Port et Saint-Paul, prévoit à terme la construction de 35 000 logements et la création de 20 000 emplois, ainsi que le développement d'un pôle d'activités, d'infrastructures de mobilité (voies cyclables, bus en site propre préfigurant un réseau ferré) et la requalification d'anciens sites militaires comme celui de Cambaie. Cette opération illustre la volonté d'inscrire l'Ouest dans le réseau des grandes métropoles durables françaises, mais pose aussi la question de la faisabilité dans un contexte marqué par la rareté foncière, la vulnérabilité aux risques naturels et la dépendance persistante à la voiture individuelle.

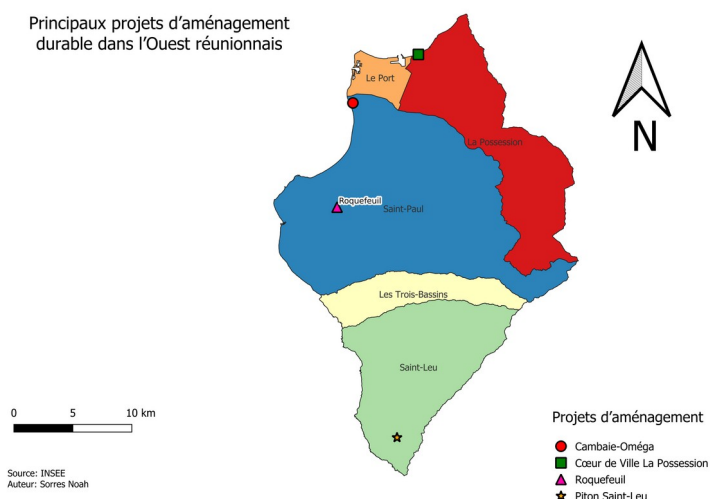


Figure 3 : Carte avec des projets d'aménagement durable dans l'Ouest réunionnais

Le projet de Gestion intégrée de la mer et du littoral (GIML), mené entre 2013 et 2015, a représenté une expérimentation territoriale innovante visant à mettre en cohérence les politiques terrestre et marine sur un continuum allant du Maïdo à l'Ermitage. Il a permis d'instaurer un diagnostic partagé et de nouvelles pratiques de concertation. Toutefois, son

caractère expérimental et limité dans le temps soulève la question de la capacité des institutions locales à pérenniser ce type de démarches intégrées au-delà des financements ponctuels.

Le Plan de Mobilité 2026–2036, actuellement en concertation, traduit une anticipation stratégique face à la congestion croissante et à l’urgence climatique. Son objectif est de fluidifier le trafic, promouvoir les transports en commun, favoriser les déplacements doux et réduire la dépendance automobile. Mais son efficacité dépendra de l’acceptabilité sociale des changements de pratiques et de la capacité à surmonter les contraintes topographiques qui freinent l’essor d’alternatives crédibles à la voiture.

Enfin, le projet de Sentier Littoral Ouest, déployé sur environ 57 km entre La Possession et Saint-Leu (dont 20,5 km déjà aménagés), vise à instaurer un parcours piéton-vélo continu, respectueux de l’environnement et valorisant le patrimoine naturel et culturel. Ce projet contribue à l’image d’un territoire attractif et durable, mais reste davantage orienté vers la valorisation touristique que vers la résolution des enjeux quotidiens de mobilité.

Dans leur ensemble, ces opérations traduisent une ambition forte de territorialisation des référentiels du développement durable. Elles mettent cependant en lumière les tensions entre modèles nationaux, fortement prescripteurs, et réalités locales insulaires, marquées par des contraintes géographiques, foncières et sociales spécifiques. Elles constituent ainsi des cas d’étude pertinents pour analyser l’hybridation entre références externes et adaptations territoriales.

I.1.4 Enjeux territoriaux de l'Ouest

Le Territoire de l’Ouest doit d’abord faire face à une forte pression foncière, conséquence d’une croissance démographique régulière. Sa population est passée d’environ 207 000 habitants en 2013 à 218 000 en 2022, soit une progression d’environ 0,6 % par an, conjuguée à la rareté du foncier disponible. Cette situation oblige l’intercommunalité à mettre en place des politiques foncières ambitieuses en partenariat avec l’Établissement Public Foncier de la Réunion, la SAFER et les SEM, afin de constituer un portefeuille foncier public suffisant et tenter de contenir la hausse des prix.

En matière d’habitat, le Programme Local de l’Habitat (PLH) 2019-2025 constitue la feuille de route du Territoire. Il prévoit la construction de 10 800 logements sur la période, répartis selon l’armature territoriale (cœur d’agglomération, pôles secondaires, villes-relais, bourgs et territoires ruraux). Le PLH décline également des objectifs en termes de rénovation, de diversification et de mixité sociale, en articulation avec le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan d’Action Foncier Intercommunal.

Sur le plan environnemental, le Territoire de l’Ouest affiche une ambition forte de transition écologique et de sobriété foncière en intégrant la trajectoire du « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) dans ses documents de planification. Cela implique une réduction progressive du rythme d’artificialisation d’ici 2031 et un objectif de neutralité foncière à l’horizon 2050, en privilégiant la densification et la reconversion des friches plutôt que l’extension urbaine.

La congestion routière récurrente entre les hauteurs et le littoral, notamment sur les axes RN1 et RN1A, rend indispensable le développement de mobilités alternatives. Le Plan de Mobilité 2026-2036, actuellement en concertation, prévoit la mise en place d’un réseau de bus à haut

niveau de service, le développement de pistes cyclables continues et de cheminements piétons sécurisés, ainsi qu'une politique de stationnement visant à réduire la dépendance à la voiture, qui représente encore plus de 80 % des déplacements quotidiens.

Ces outils de planification traduisent une stratégie structurée de territorialisation du développement durable. Ils reflètent non seulement la volonté du Territoire de l'Ouest d'articuler des référentiels nationaux avec les contraintes locales, mais aussi sa capacité à innover face à la pénurie foncière, aux défis climatiques et aux besoins en logement.

Ces enjeux territoriaux ne se limitent pas à des contraintes : ils représentent également des leviers d'innovation urbaine. Par exemple, la rareté foncière pousse à expérimenter des solutions de densification douce et de reconversion des friches, tandis que l'exposition aux risques climatiques encourage l'intégration systématique de solutions fondées sur la nature, comme la valorisation des ravines en corridors écologiques pour assurer la continuité entre montagne et littoral, la restauration des zones humides littorales (par exemple l'Étang de Saint-Paul) afin de renforcer la régulation naturelle des crues, la replantation d'espèces littorales protectrices telles que les filaos pour limiter l'érosion côtière, ou encore la création d'îlots de fraîcheur urbains grâce à la plantation d'espèces endémiques adaptées aux microclimats dans les projets d'aménagement. La conjugaison de ces défis alimente une dynamique locale où l'adaptation au changement climatique, la gestion raisonnée des sols et l'amélioration de la qualité de vie sont pensées de manière transversale. La multiplicité des enjeux impose une coordination fine entre les services techniques, les décideurs politiques et les partenaires institutionnels. Dans cette optique, la mise en place d'instances de gouvernance multi-niveaux, associant les communes, l'intercommunalité, la Région et l'État, permet d'aligner les priorités et de mobiliser des financements croisés. De plus, les partenariats avec le secteur privé, notamment dans le cadre de projets d'aménagement mixtes, peuvent constituer un levier important pour accélérer la réalisation des infrastructures nécessaires, tout en respectant les engagements environnementaux fixés par les documents de planification. La pression foncière est particulièrement marquée dans l'Ouest : le prix médian du mètre carré au Port atteint environ 2 400 euros en 2023, soit une hausse de près de 40 % en cinq ans. L'étalement urbain historique se manifeste par une expansion pavillonnaire le long des pentes depuis les années 1980, qui a grignoté progressivement les terres agricoles et favorisé la dissémination de l'habitat. Enfin, la topographie du territoire constitue une contrainte forte : les pentes de l'Ouest s'élèvent du littoral jusqu'à près de 2 900 mètres d'altitude en seulement quelques kilomètres, structurées par un réseau dense de ravines et de reliefs volcaniques abrupts. Ces trois réalités imposent de repenser les formes urbaines, en combinant densification qualitative et désimperméabilisation des sols. La gestion du risque (cyclonique, inondation) devient un principe d'aménagement : îlots de fraîcheur, noues paysagères, bassins de rétention, plantations endémiques et dispositifs d'ombrage structurent la fabrique urbaine. L'acceptabilité sociale des formes denses exige une attention aux usages, aux ambiances et aux proximités (écoles, commerces, santé).

1.1.5 La Direction de l'Aménagement du Territoire, de la Planification et de l'Habitat (DATPH)

Depuis les années 1960, la planification réunionnaise évolue d'un urbanisme de rattrapage⁴ centré sur la production rapide de logements sociaux et d'équipements publics (scolaires, hospitaliers, routiers) pour répondre à la forte croissance démographique et au déficit historique en infrastructures vers un urbanisme davantage structuré et durable. Les Plans d'Occupation des Sols (POS) des années 1980-1990, puis les SCoT et PLU, intègrent progressivement des préoccupations nouvelles liées au paysage, aux risques naturels et à la sobriété foncière. À partir de 2010, la montée en puissance des objectifs climatiques (PCAET) et la structuration d'un référentiel ÉcoQuartier conduisent à une hybridation entre savoir-faire vernaculaires (case créole traversante, ventilation naturelle) et normes nationales. Depuis 2021, l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et la loi Climat & Résilience imposent un changement d'échelle dans la planification territoriale : intensifier les centralités, reconverter les friches et renaturer certains espaces artificialisés sous-utilisés, comme la zone de Cambaie à Saint-Paul, autrefois occupée par des activités industrielles non réglementées et des dépôts de matériaux polluants. Le projet "Défi Héva"⁵ illustre cette approche : il vise à dépolluer et traiter ces terrains pour les transformer en un pôle économique durable, dans une logique de reconversion écologique et de densification maîtrisée.

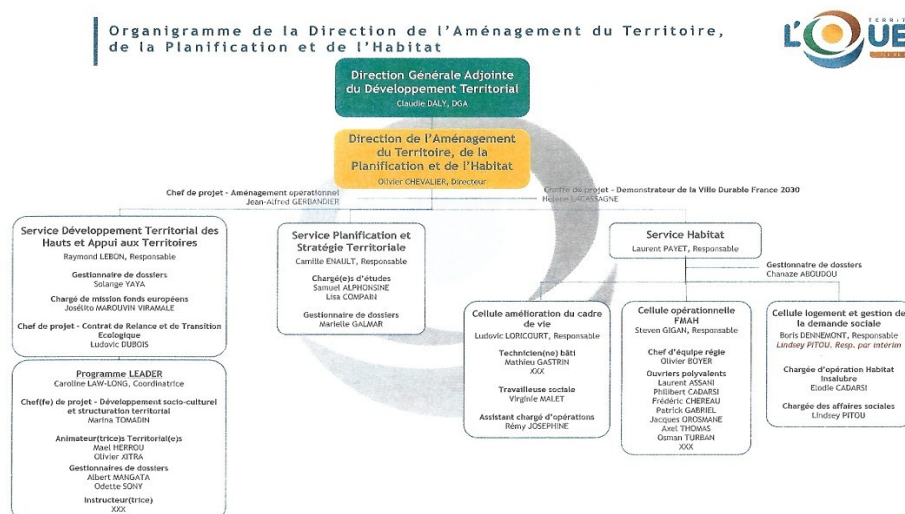


Figure 4 : Organigramme de la direction de l'Aménagement du Territoire, de la Planification et de l'Habitat

- 4 Urbanisme de rattrapage : désigne une phase de planification tournée vers la réponse urgente à des besoins fondamentaux, notamment en logements sociaux, infrastructures scolaires, sanitaires et routières, afin de combler un déficit historique lié à la forte croissance démographique et à la modernisation accélérée du territoire réunionnais. Voir : AGORAH (2010), *L'urbanisation de La Réunion : dynamiques historiques et enjeux contemporains* ; INSEE Réunion (2015), *Cinquante ans de croissance démographique et d'urbanisation à La Réunion*.
- 5 Le Défi Héva est un programme de recherche-action spécifique à La Réunion, initié en 2019. Il vise à expérimenter la dépollution et la reconversion de friches industrielles et foncières, comme à Cambaie (Saint-Paul), afin de transformer ces espaces dégradés en pôles de développement durable,

La DATPH est la direction technique du TCO en charge de la planification, de l'habitat et de l'aménagement. Rattachée à la DGA Développement territorial, elle est organisée en plusieurs services (habitat, planification, développement des hauts). Ses missions principales incluent :

- l'élaboration et le suivi du SCoT et du PLH,
- la coordination des études d'impact et dossiers de ZAC,
- l'appui à l'élaboration des PLU/PLUi,
- le suivi de la politique de la ville,
- la gestion des observatoires du foncier et de l'habitat,
- l'animation des partenariats avec les services de l'État (DEAL, DDTM), les agences techniques (ADEME), les bailleurs sociaux et les bureaux d'études.

La DATPH traduit les orientations stratégiques du TCO en outils opérationnels. Elle constitue un levier majeur pour mettre en œuvre les politiques publiques d'urbanisme, de logement, d'environnement et de mobilité à l'échelle intercommunale.

I.2. Le territoire ouest : entre contraintes physiques et dynamiques de développement

I.2.1 Géographie, démographie, risques naturels et mutations urbaines

La configuration spatiale du territoire, marquée par une alternance entre zones urbanisées et espaces naturels préservés, offre un terrain d'expérimentation pour des stratégies de planification différenciée. Cette approche permet de concevoir des réponses spécifiques aux réalités microclimatiques, aux risques naturels et aux dynamiques socio-économiques propres à chaque secteur. Dans l'hémisphère Sud, l'optimum d'orientation des bâtiments vers le nord modifie les schémas classiques d'îlots et d'implantation. Les gradients de pluviométrie (600–4 000 mm/an) et de température (du littoral aux Hauts) doivent se traduire en zonages techniques : matériaux, débords de toitures, brise-soleil, ventilation croisée, végétalisation résiliente. Depuis les années 2010, la cartographie fine des microclimats, développée par l'Université de La Réunion et intégrée dans les travaux de l'AGORAH puis du PCAET du Territoire de l'Ouest, alimente la localisation des équipements sensibles (écoles, santé) et la définition de corridors de fraîcheur. Le périmètre de l'Ouest réunionnais s'étire le long de la façade littorale, depuis la rade du Port jusqu'aux limites administratives de Saint-Leu, avant de s'élever progressivement vers les Hauts, culminant à près de 500 m d'altitude. Cette géographie contrastée se manifeste d'abord par un littoral densément urbanisé, où cohabitent activités portuaires au Port Ouest, tourisms balnéaires à Saint-Leu et noyaux urbains à Saint-Paul. Plus en amont, la zone de pente, notamment à La Possession et aux Trois-Bassins, est marquée par un maillage de ravines et d'étroites parcelles de canne à sucre, plus en amont, dans les versants élevés de Saint-Leu, les espaces sont largement caractérisés par une activité agricole vivrière, une végétation diversifiée et une présence forestière importante. Environ 20

% de la superficie communale correspond à des terres arables, 11 % à des prairies et herbages à usage agricole, 9 % à des forêts de feuillus et 12 % à des landes et broussailles. Cette ruralité se traduit par une urbanisation faible et diffuse, limitée à quelques écarts et hameaux, sur un relief accidenté aux pentes soutenues, exposé à des risques naturels tels que les glissements de terrain et l'érosion.

Les micro-climats réunionnais jouent un rôle déterminant dans l'organisation spatiale et les usages du territoire : sur quelques centaines de mètres, la pluviométrie peut passer de moins de 800 mm/an sur les côteaux exposés aux alizés à plus de 3 000 mm/an sous le vent des hauts massifs. Cette variabilité climatique influence la répartition des cultures, privilégiant la canne à sucre en plaine et les cultures vivrières plus diversifiées en altitude. Elle conditionne également les méthodes de construction et d'aménagement : dans les secteurs humides, les matériaux résistant à l'humidité et les toitures en pente sont privilégiés, tandis que dans les zones plus sèches, la végétalisation doit être adaptée pour limiter l'évapotranspiration. Les ravines bénéficient d'un micro-climat frais et humide qui favorise la biodiversité endémique, mais accroît le risque de mousson et de glissement de terrain, imposant une gestion rigoureuse des berges et des replantations de ripisylves. En ville, ces écarts thermiques expliquent l'implantation de parcs urbains dans les quartiers denses, offrant des poches de fraîcheur pendant les épisodes de fortes chaleurs. Pour la planification, il est donc indispensable de cartographier ces micro-climats afin d'orienter la localisation des équipements sensibles, la collecte des eaux pluviales et l'aménagement des espaces verts selon les profils locaux de température et d'humidité. L'intégration de ces données climatiques fines permet enfin de mieux anticiper les effets du changement global et de renforcer la résilience des communes face aux aléas météorologiques .

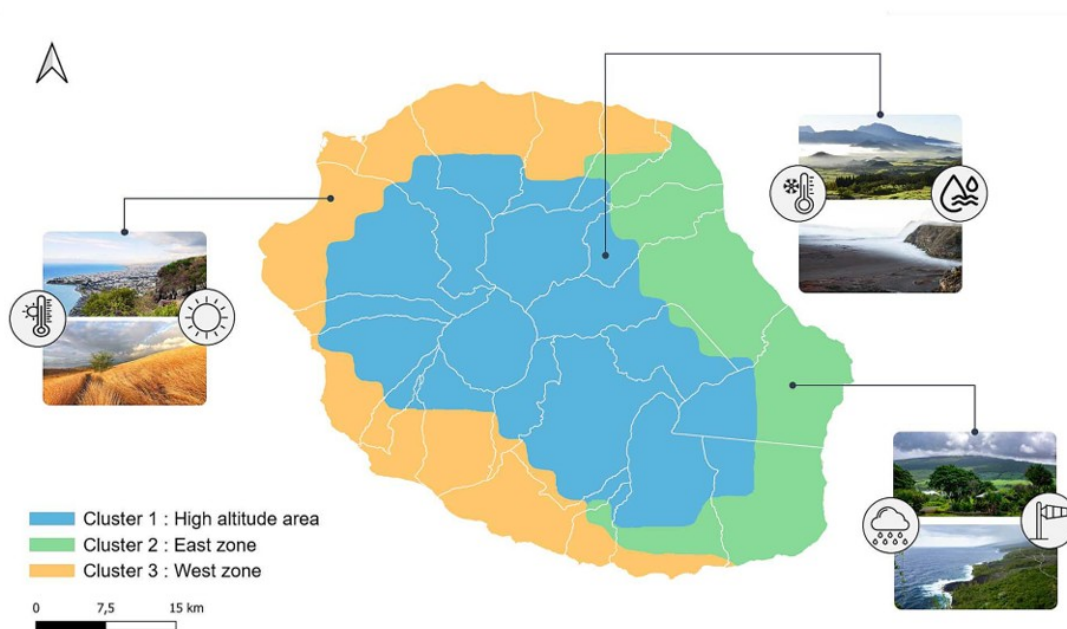


Fig. 4. Cluster visualization and climatic features illustration.

Figure 5 : Carte des micro-climats à la réunion

Le cadran solaire réunionnais présente des caractéristiques spécifiques liées à la position de l'île dans l'hémisphère Sud et à sa situation quasi équatoriale : le soleil, passant au nord à son zénith, décrit un arc plus élevé dans le ciel, avec une amplitude solaire quotidienne plus constante tout au long de l'année qu'en métropole. Ainsi, l'angle d'incidence des rayons solaires varie peu entre solstice et équinoxe, ce qui influe directement sur l'orientation optimale des bâtiments et des panneaux photovoltaïques, orientés vers le nord pour capter un rayonnement maximal. En comparaison, en métropole, le soleil reste toujours au sud à midi et son parcours est plus incliné, nécessitant des ajustements saisonniers plus marqués dans la conception architecturale et les dispositifs d'ombrage. Cette différence de cadran solaire impose à La Réunion de privilégier des dispositifs architecturaux (auvents, persiennes, brise-soleil) adaptés à une exposition constante, tout en orientant les circulations piétonnes et les espaces extérieurs de manière à bénéficier d'une lumière naturelle optimale et d'une ventilation croisée efficace.

L'insularité de La Réunion constitue un facteur structurant de ces dynamiques territoriales : éloignée de la métropole de près de 10 000 km, l'île se déploie selon des ressources limitées et un foncier contraint, ce qui renforce la pression sur chaque mètre carré disponible. Privées d'axes de contournement terrestre, les communes de l'Ouest ne peuvent repousser leur urbanisation vers des territoires voisins, obligeant à une densification raisonnée et à la reconversion des friches. Cette dépendance logistique se traduit par des coûts d'importation élevés pour les matériaux et une grande sensibilité aux ruptures de chaîne d'approvisionnement, notamment en période de crise sanitaire ou climatique. Par ailleurs, l'insularité impose une gestion autonome des ressources énergétiques et hydriques, incitant à l'innovation dans les énergies renouvelables (éolien, solaire) et à la collecte des eaux de pluie pour pallier les aléas d'approvisionnement. Enfin, la proximité de l'océan rend inévitable l'exposition permanente aux aléas côtiers et cycloniques, poussant autorités et aménageurs à élaborer des stratégies de résilience adaptées au contexte insulaire, où la préservation des milieux naturels et la sécurité des populations deviennent intimement liées à la capacité à vivre avec un territoire à la fois isolé et fragile.

Cette croissance démographique s'accompagne de profondes mutations urbaines qui transforment la morphologie de l'Ouest réunionnais. À La Possession et aux Trois-Bassins, les anciens bourgs ruraux connaissent une périurbanisation rapide : entre 2013 et 2022, leur population a progressé respectivement de +10 % et +7 %, portée par l'essor de lotissements pavillonnaires. Ces formes résidentielles répondent à une forte aspiration des ménages à l'accession à la propriété, mais elles s'implantent souvent en zones de pentes ou sur d'anciennes terres agricoles. Or, dans le Territoire de l'Ouest, l'espace agricole représente encore près de 35 % de la superficie communale, ce qui met en tension production vivrière et extension résidentielle. Ces dynamiques accentuent la dépendance à la voiture, qui représente plus de 80 % des déplacements quotidiens, et interrogent l'équité d'accès aux services urbains pour des populations de plus en plus dispersées.

À Saint-Paul, commune centre de l'intercommunalité, le projet de requalification « Cœur de ville » illustre une stratégie de densification et de rééquilibrage. Avec plus de 106 000 habitants, soit près de la moitié de la population du Territoire de l'Ouest, Saint-Paul concentre une grande part des besoins en logements et équipements. Le programme « Action Cœur de Ville », lancé en 2018, prévoit la réhabilitation de plusieurs centaines de logements anciens, la

modernisation des espaces publics et la création de nouvelles polarités commerciales et culturelles. Ce projet s'inscrit dans une logique de ville compacte, mais révèle aussi les tensions entre valorisation patrimoniale, attractivité économique et acceptabilité sociale d'une densité urbaine plus élevée, alors que 70 % du parc résidentiel reste constitué de maisons individuelles.

Le Port, quant à lui, illustre la dynamique de renouvellement urbain par la reconversion des friches industrielles et portuaires. Plus de 40 hectares de terrains anciennement liés à l'économie sucrière, aux entrepôts et aux activités manufacturières ont été identifiés comme réservoirs fonciers stratégiques. Leur transformation en quartiers mixtes intégrant habitat, équipements publics et zones d'activités constitue une opportunité majeure pour limiter l'étalement, mais suppose de relever des défis de dépollution, de financement et d'équilibre entre fonctions productives et résidentielles.

Enfin, la production de logements sociaux et intermédiaires a fortement progressé dans l'Ouest : le PLH 2019-2025 prévoit la réalisation de 10 800 logements sur la période, dont environ 40 % de logements sociaux. Ces opérations contribuent à diversifier l'offre résidentielle, dans un territoire où près de 28 % des ménages sont locataires du parc social. Toutefois, leur implantation en périphérie pose la question de la consommation foncière, de la ségrégation socio-spatiale et de la dépendance automobile.

Ces mutations, bien qu'hétérogènes, traduisent une même tension : comment concilier attractivité résidentielle, préservation du foncier agricole, valorisation du patrimoine urbain et reconversion des espaces dégradés, dans un contexte où la trajectoire ZAN impose une réduction de moitié du rythme d'artificialisation d'ici 2031 et la neutralité foncière en 2050. Elles illustrent concrètement le processus d'hybridation entre référentiels nationaux (ville compacte, renouvellement urbain, mixité sociale) et contraintes locales (pression foncière, relief accidenté, dépendance automobile), au cœur de la problématique de ce mémoire.

Enfin, l'Ouest est soumis à d'importants risques naturels : cyclones tropicaux générant vents violents et submersions marines, crues torrentielles accompagnées de glissements de terrain dans les ravines, et érosion côtière accentuée par les houles cycloniques. Ces aléas ont conduit les autorités à limiter l'urbanisation dans les zones inondables, à préserver des bandes végétales filtrantes le long des ravines et à renforcer les ouvrages de protection, tels que digues et bassins de rétention, afin de réduire la vulnérabilité des populations et des infrastructures.

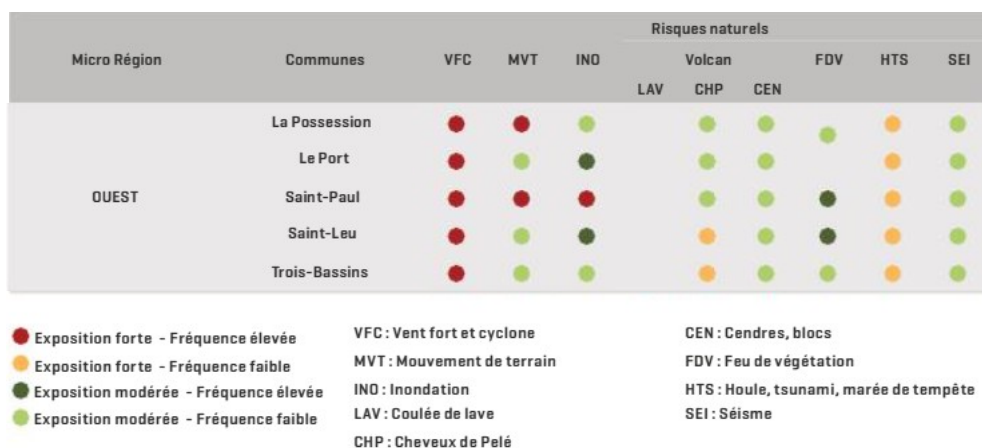


Figure 6 : Tableau des risque naturelle dans l’ouest réunionnais

I.2.2 Documents de planification mobilisés

L'articulation de ces documents constitue un véritable écosystème réglementaire, où chaque plan ou programme vient compléter et préciser les autres. Cette cohérence permet de guider l'action publique sur le long terme et de sécuriser les investissements, tout en laissant une marge d'adaptation nécessaire aux innovations et aux réponses aux urgences environnementales. Le Territoire de l'Ouest s'appuie sur un ensemble de documents de planification stratégique et opérationnelle pour coordonner ses ambitions de développement, tout en tenant compte des contraintes physiques et environnementales.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) fixe les orientations générales à un horizon de 20 ans et a été prescrit pour révision par délibération du Conseil communautaire du 16 décembre 2022, afin d'intégrer explicitement les enjeux climatiques et les aléas naturels. Il définit notamment les zones dédiées à l'urbanisation, les secteurs à préserver pour leur valeur écologique et les grands axes de mobilisation des mobilités douces.

Adopté le 16 décembre 2019, le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2019–2025 constitue la feuille de route du TCO pour la production de 5 000 logements neufs, dont au moins 40 % de logements sociaux. La programmation privilégie l'habitat collectif dans les centralités urbaines (Saint-Paul, Le Port, La Possession), tandis que l'habitat individuel et intermédiaire est concentré dans les pôles secondaires et les zones de pentes, afin d'assurer un équilibre entre densification et maintien d'une offre diversifiée. Le PLH organise également la résorption de l'habitat indigne à travers des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) déclinées par commune.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) 2025–2031, arrêté le 4 novembre 2024, décline la trajectoire nationale bas-carbone à l'échelle locale : il combine un volet atténuation, avec la rénovation énergétique des bâtiments et le développement des énergies renouvelables, et un volet adaptation, incluant la protection des zones inondables et la renaturation des ravines, pour viser une réduction de 22 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2031 et la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Parallèlement, la Charte paysagère, adoptée en juillet 2007, guide l'intégration architecturale et environnementale des projets à l'échelle des cinq communes. Elle fixe des recommandations précises sur le choix des couleurs et matériaux en fonction des unités paysagères identifiées : toitures en tôle ou en bardeaux sombres dans les Hauts pour limiter

l'éblouissement, palettes claires et végétalisées dans les zones littorales, mise en valeur des murs en pierre basaltique dans les bourgs anciens, intégration de haies vives et d'espèces endémiques dans les aménagements. Ces prescriptions se traduisent aujourd'hui dans les Plans Locaux d'Urbanisme par des règles différenciées selon que l'on se situe sur le front de mer touristique de Saint-Leu, dans les quartiers historiques de Saint-Paul ou dans les écarts agricoles des pentes.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Ouest, approuvé en juillet 2006, couvre un périmètre de près de 49 700 hectares incluant les ravines de Saint-Gilles, la plaine de Cambaie et l'Étang de Saint-Paul, principale zone humide de l'île. Il définit les volumes réservés pour l'eau potable et agricole, les zones humides protégées (Étang de Saint-Paul, étang de Bois-de-Nèfles) et les zones d'expansion de crue dans les bas de Saint-Leu et de La Possession. Ce document organise ainsi la gestion intégrée de la ressource entre usages domestiques, irrigation agricole et préservation écologique, en tenant compte des risques récurrents d'inondation et de submersion littorale.

Enfin, le Plan de Mobilité 2026–2036, élaboré dans le cadre d'une concertation publique de juillet à octobre 2024, esquisse les schémas directeurs des transports collectifs, des mobilités actives (marche, vélo) et de la gestion du stationnement. Il vise à décongestionner les axes littoraux et à renforcer l'accessibilité entre les communes et les hauteurs, tout en réduisant l'empreinte carbone des déplacements.

Chacun de ces documents, articulés et complémentaires, contraint les Plans Locaux d'Urbanisme communaux, fixe les critères d'éligibilité aux aides (État, Région, Europe) et précise les exigences techniques pour les opérations d'aménagement (ZAC, écoquartiers). Ils forment ainsi le cadre d'action du TCO, justifiant ses choix de densification maîtrisée, c'est-à-dire une augmentation du nombre de logements et d'activités principalement par la reconversion des friches, le renouvellement urbain et l'optimisation du tissu existant, tout en veillant à préserver la qualité de vie et à limiter la consommation de nouveaux espaces naturels ou agricoles. Concrètement, cela se traduit par la requalification des friches industrielles de Cambaie et du Port en quartiers mixtes, la revitalisation du centre-ville de Saint-Paul à travers le programme "Cœur de ville" qui densifie le tissu bâti tout en améliorant les espaces publics, ou encore par les projets de ZAC comme Oméga, qui concentrent les logements collectifs et les équipements dans les centralités plutôt que d'encourager l'étalement en zones de pentes.

I.3 Missions de stage au sein de la DATPH

I.3.1 Les missions

Durant mon stage au sein de la Direction de l'Aménagement, de la Planification et de l'Habitat (DATPH) du Territoire de l'Ouest (TCO), j'ai participé à diverses missions concrètes qui m'ont permis de m'impliquer activement dans les projets d'aménagement portés à l'échelle intercommunale.

L'une des principales missions qui m'a été confiée a consisté à organiser une revue de projet pour l'ÉcoCité Phaonce. Lancé au début des années 2000 et labellisé ÉcoCité en 2009, ce projet structurant couvre un périmètre de près de 5 000 hectares sur les communes de Saint-Paul, Le Port et La Possession. Il vise à terme la construction de 35 000 logements et la création de 20 000 emplois, en s'appuyant sur la reconversion de friches industrielles

(notamment à Cambaie) et sur le développement de quartiers mixtes associant habitat, activités économiques, espaces publics et infrastructures de mobilité. L'ÉcoCité se positionne comme un démonstrateur de la stratégie territoriale du TCO : elle répond à la trajectoire nationale du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en privilégiant la densification et la reconversion plutôt que l'étalement, elle anticipe les enjeux de transition énergétique à travers la promotion des énergies renouvelables et de la performance énergétique des bâtiments, et elle cherche à repenser la mobilité avec l'implantation de bus en site propre préfigurant un futur réseau ferré et la création de liaisons cyclables continues. En ce sens, l'ÉcoCité Phaonce cristallise les tensions entre référentiels nationaux (ville durable, mixité fonctionnelle, compacité urbaine) et contraintes locales (relief accidenté, vulnérabilité aux risques naturels, pression foncière).

J'ai été chargé de toute la logistique en amont de la revue de projet : réservation du bus pour les visites de site, réservation de la salle de réunion, prise de contact avec les participants (élus, techniciens, partenaires), rédaction et envoi des invitations, ainsi que la demande de matériel technique, notamment un amplificateur de voix. Le jour de l'événement, j'ai également assuré l'accueil des invités et veillé au bon déroulement de la journée, en lien avec les équipes du TCO.



Figure 7 : Carte du périmètre ZAC Cambaie-Oméga

En complément de cette mission, j'ai assisté à de nombreuses réunions internes et externes, ce qui m'a permis de mieux comprendre les processus de décision, les relations partenariales avec les services de l'État (DEAL, DDTM), les bailleurs sociaux, ainsi que le rôle des bureaux d'études dans les projets d'aménagement.

J'ai également contribué à la rédaction de projets de délibération, un exercice exigeant en termes de rigueur administrative. Ces délibérations sont des actes institutionnels votés en conseil communautaire, qui permettent d'autoriser ou de formaliser les engagements du Territoire de l'Ouest vis-à-vis de ses partenaires. Par exemple, j'ai travaillé sur une convention de partenariat et de cofinancement relative à l'aménagement de la Zone Industriale-Portuaire. Cette délibération visait à confier à la SPL Grand Ouest une étude pré-opérationnelle sur le dévoiement de la rue Jesse Owens et la définition du montage opérationnel de la ZIP, afin de libérer du foncier stratégique pour l'extension portuaire, sécuriser le parcours réglementaire et définir un plan de financement partagé entre le TCO, la Région et le Département. Ma contribution a consisté à relire et adapter les documents techniques pour les rendre conformes au format juridique attendu, tout en veillant à la clarté et à la précision du résumé présenté aux élus.

Enfin, j'ai participé à la préparation d'un dossier de demande de financement (Le Fonds Régional d'Aménagement Foncier et Urbain (FRAFU)) pour les phases pré-opérationnelles de l'EcoCité Phaonice. Mon rôle a consisté à rechercher des éléments justificatifs, relire les pièces constitutives et appuyer la formalisation du dossier selon les exigences de l'appel à projets.

Ces missions variées m'ont permis de renforcer mes compétences en coordination logistique, en gestion de projet et en rédaction administrative, tout en me familiarisant avec les enjeux concrets de la planification territoriale dans un contexte insulaire marqué par des contraintes géographiques et environnementales fortes.

3.2 Outils mobilisés et moyen mis à disposition

Au sein de la DATPH, j'ai pu m'appuyer sur une palette d'outils numériques pour mener à bien les différentes missions qui m'étaient confiées. Le logiciel QGIS constituait la plateforme principale de visualisation et d'analyse spatiale. Pour centraliser et partager ces mêmes données géographiques, le service dispose de DiGDiG, l'intranet interne de gestion et de diffusion des informations géographiques, qui garantit une mise à jour commune et sécurisée des couches SIG.

En parallèle, tous les documents de travail, rapports, délibérations, plans de projet étaient hébergés dans Zodiac, le cloud collaboratif du Territoire de l'Ouest, où chaque version était automatiquement historisée pour faciliter le travail en équipe. Lorsque des réunions à distance étaient nécessaires, nous utilisions Joy, la plateforme de visioconférence qui permettait aussi bien d'accueillir les partenaires externes (services de l'État, bureaux d'études) que d'organiser des ateliers interactifs avec les élus et techniciens.

Sur le plan méthodologique, la pratique des lectures croisées de documents m'a aidé à confronter études, données réglementaires et retours de terrain pour garantir la cohérence des préconisations. Enfin, pour toutes les tâches courantes de rédaction, de chiffrage et de présentation, la suite Office (Word, Excel, PowerPoint) restait incontournable : j'y préparais les projets de délibération, les tableaux de suivi de projet et les supports de restitution destinés aux réunions de pilotage.

4. Analyse réflexive : apport du stage à une lecture critique des projets

4.1 Ce que le stage révèle des marges de manœuvre des collectivités

Comment développer une vision stratégique à long terme lorsque les cadres politiques et administratifs se redéfinissent régulièrement ? Mon immersion à la DATPH du TCO a mis en lumière la position à la fois centrale et fragile de l'intercommunalité : en tant que chef d'orchestre entre l'État, les communes, les opérateurs privés et les citoyens, le TCO dispose d'une réelle capacité à concevoir des projets d'écoquartiers cohérents à l'échelle du territoire. J'ai pu l'observer à travers plusieurs missions : la revue de projet de l'EcoCité Phaonice, qui a réuni élus communaux, services de l'État (DEAL, DDTM), bailleurs sociaux et bureaux d'études autour d'un même diagnostic ; la rédaction de délibérations partenariales, qui traduisent institutionnellement les engagements du TCO avec la Région, le Département et le

Grand Port Maritime ; ou encore la préparation d'un dossier de financement (FRAFU), où la mise en cohérence entre priorités locales et critères régionaux a nécessité un travail de médiation et de coordination. Ces expériences m'ont montré concrètement comment l'intercommunalité assure ce rôle de mise en synergie des acteurs pour donner corps à une vision de long terme. Pourtant, cette latitude d'action reste conditionnée par des équilibres politiques précaires : j'ai pu constater, au fil des réunions et de la préparation des délibérations, que certains arbitrages techniques (par exemple sur la répartition du foncier dans l'ÉcoCité Phaonce) étaient régulièrement discutés et parfois remis en cause en fonction des sensibilités politiques locales. Cette instabilité fragilise la continuité des grandes opérations. Dans ce contexte, l'élaboration d'une charte de continuité inter-mandat pourrait constituer un outil de sécurisation : elle permettrait de formaliser des principes partagés, validés collectivement par les communes membres et par l'intercommunalité, afin de lier durablement les équipes municipales successives aux orientations stratégiques adoptées. Une telle démarche renforcerait la crédibilité du TCO auprès de ses partenaires (État, Région, financeurs européens) et garantirait une meilleure stabilité des projets d'aménagement.

Ces observations générales se déclinent en trois types de freins majeurs que j'ai pu constater tout au long de mes missions.

4.2 Limites rencontrées et pistes d'amélioration

Temporalité politique :

Comment concilier la durée de vie d'un projet urbain souvent de l'ordre de 10 à 15 ans avec des mandats électoraux de six ans ? Lors de la préparation du projet de délibération pour l'ÉcoCité Phaonce, un changement d'équipe municipale est venu menacer le financement prévisionnel, obligeant les services à réajuster les arbitrages budgétaires en cours de route. Cette dissonance entre calendriers politiques et rythmes opérationnels complique la mise en œuvre des grands projets. En réponse, la mise en place d'une charte de continuité inter-mandat pourrait instaurer un cadre contractuel liant chaque nouveau mandat aux engagements antérieurs, réduisant ainsi le risque de désengagement ou de redirection intempestive des projets. Une telle charte n'aurait pas vocation à effacer la diversité politique inhérente à la vie démocratique, mais à garantir un socle de principes partagés (préservation du foncier agricole, adaptation climatique, cohérence des grandes opérations d'aménagement) sur lesquels les exécutifs successifs pourraient construire et décliner leurs propres priorités. Elle viserait donc moins à uniformiser les politiques qu'à sécuriser les fondements stratégiques de long terme, tout en respectant les marges d'interprétation et de mise en œuvre propres à chaque équipe municipale.

Cadre réglementaire :

Malgré le caractère stratégique des documents de planification (SCoT, PLUi, PCAET), leurs objectifs environnementaux apparaissent parfois plus déclaratifs que réellement contraignants. Ainsi, l'utilisation de matériaux biosourcés (bois local, bambou, matériaux recyclés), pourtant recommandée dans la charte paysagère et les guides ÉcoQuartiers, demeure difficile à mettre en œuvre dans les opérations d'aménagement, en particulier dans les ZAC, faute de procédures adaptées. Ce décalage entre prescriptions et application pratique limite la capacité d'innovation. Pour y remédier, la mise en place d'un dispositif d'expérimentation encadrée pourrait être envisagée : il offrirait la possibilité de tester ces solutions innovantes dans un cadre juridique sécurisé, en fixant des critères précis d'acceptation (performance énergétique, respect environnemental, viabilité économique), tout en garantissant la protection des milieux naturels et la maîtrise budgétaire.

Dépendance technique :

Le recours massif aux bureaux d'études externes pour réaliser diagnostics, études d'impact et concertations limite la capacité critique des services internes. Lors de la constitution du dossier FRAFU, j'ai relevé que nos questions restaient sans réponse tant que le prestataire n'avait pas livré ses rapports, entraînant des retards et une moindre maîtrise des arbitrages techniques. Pour pallier cette faiblesse, le renforcement d'un petit pôle interne d'expertise composé d'urbanistes, de géomaticiens et d'ingénieurs environnement permettrait non seulement d'accélérer les phases préparatoires, mais aussi de nourrir le dialogue avec les prestataires externes et d'ancrer une véritable culture de projet au sein de l'administration.

En intégrant ces pistes d'amélioration, le TCO pourrait transformer ses contraintes en leviers de performance, assurant à la fois la pérennité de ses orientations stratégiques, la force normative de ses ambitions écologiques et l'autonomie technique de ses services.

Ce stage m'a permis de développer une palette de compétences à la fois analytiques, techniques et relationnelles, en lien direct avec mon parcours en urbanisme et aménagement.

Sur le plan méthodologique, ce stage m'a permis de mettre en pratique plusieurs outils d'analyse. J'ai ainsi travaillé sur l'analyse de documents réglementaires (SCoT, PLH, PCAET), mobilisés concrètement dans la préparation de notes internes et de projets de délibération. J'ai également appris à croiser les données de terrain avec les référentiels techniques et les discours d'acteurs, notamment lors de la revue de projet de l'ÉcoCité Phaonce où il a fallu confronter diagnostics environnementaux, contraintes de mobilité et attentes politiques. La conduite de réunions et d'échanges formels ou informels avec des élus, techniciens et partenaires a constitué une expérience proche des entretiens semi-directifs, m'amenant à adapter mon discours et mes questions selon les profils. Enfin, les visites de terrain (Cambaie, STEP, sentier littoral) m'ont permis d'affiner mon regard critique sur les espaces urbains, en observant la manière dont les usagers s'approprient les lieux, les ambiances créées et les choix matériels opérés dans les aménagements.

Sur le plan institutionnel, j'ai mieux compris la complexité de la gouvernance locale, l'articulation entre les échelles (communes, intercommunalité, État) et la place des techniciens dans les processus décisionnels. Cela m'a permis de me positionner plus clairement dans mon projet professionnel : je m'oriente vers un rôle d'accompagnement des collectivités locales dans la mise en œuvre de stratégies d'aménagement durable, à l'interface entre ingénierie de projet, médiation territoriale et évaluation des politiques publiques.

Ce stage a conforté mon intérêt pour les problématiques de territorialisation des politiques de transition écologique. J'y ai vu un levier essentiel pour réduire les écarts entre discours et réalité, entre intention stratégique et opération concrète. Il a également renforcé ma vigilance critique face aux injonctions descendantes et à l'usage parfois normatif de concepts tels que "ville durable" ou "écoquartier".

En somme, cette expérience de terrain m'a permis d'objectiver les tensions qui traversent les projets d'écoquartiers : entre ambitions environnementales et contraintes opérationnelles, entre référentiels standardisés et ancrage local. Elle m'a offert une posture analytique plus fine, mêlant immersion institutionnelle, recul critique et projection professionnelle. Le stage a donc non seulement nourri le contenu du mémoire, mais a aussi participé activement à la construction de mon identité professionnelle en tant que futur praticien de l'urbanisme durable.

II. Analyse problématisée : les écoquartiers dans l'Ouest réunionnais, entre modèle et adaptation

II.1. Cadre théorique : circulation des modèles et territorialisation des politiques publiques

II.1.1. Cadres théoriques de la circulation et du transfert de modèles

Comprendre la circulation des modèles implique de ne pas se limiter à un simple constat de transfert, mais de s'intéresser aux mécanismes sociaux, politiques et culturels qui conditionnent leur adaptation. Cela inclut les réseaux d'acteurs, la temporalité des projets, et la capacité des institutions locales à absorber ou transformer les référentiels importés. Dans le cas des écoquartiers, cette circulation des modèles s'opère à travers une combinaison d'outils réglementaires, de dispositifs de labellisation et de bonnes pratiques diffusées par les réseaux professionnels. Toutefois, la simple reproduction d'un modèle importé ne garantit pas son succès : elle doit être accompagnée d'un processus d'appropriation qui tienne compte des spécificités locales, qu'elles soient climatiques, sociales ou institutionnelles (Healey, 2013 ; McCann & Ward, 2011) . La notion de « circulation des modèles » en urbanisme renvoie à l'étude des processus par lesquels des formes, des normes et des instruments de planification voyagent d'un territoire à un autre, souvent via des réseaux d'experts, des labels ou des dispositifs de coopération internationale. Cette dynamique est particulièrement visible autour des écoquartiers, envisagés comme des modèles de développement urbain durable qui se sont diffusés globalement depuis la fin des années 1990.

Dans le cadre spécifique de l'Ouest de La Réunion, territoire marqué par des enjeux d'étalement urbain, de risque cyclonique et de biodiversité insulaire, il est crucial de questionner la mesure dans laquelle les écoquartiers sont adaptés localement, ou s'ils reproduisent un ensemble d'exigences standardisées issues de référentiels nationaux/internationaux.

Policy transfer

Le concept de *policy transfer* est utile pour comprendre la circulation des modèles urbains. Dolowitz & Marsh (2000) le définissent comme “un processus au cours duquel des connaissances sur les politiques, les dispositifs institutionnels ou administratifs, etc., dans un lieu/temps sont utilisées dans l'élaboration de politiques dans un autre lieu/temps”. Autrement dit, il s'agit d'un apprentissage organisationnel fondé sur l'échange d'information et la mise en œuvre de modèles éprouvés. Ces auteurs distinguent plusieurs degrés de transfert, allant de la simple reproduction (*copying*) à des formes plus complexes d'adaptation, comme la traduction (*translation*), la combinaison (*combination*) et l'hybridation (*hybridization*). Dans le cas des écoquartiers de l'Ouest réunionnais, ce cadre théorique permet de questionner si les projets relèvent d'un transfert mimétique de référentiels nationaux (copie partielle des critères du label ÉcoQuartier), ou s'ils témoignent d'une appropriation locale par hybridation, intégrant des spécificités insulaires telles que la gestion des microclimats, la prise en compte du risque cyclonique ou la valorisation des savoir-faire constructifs locaux

II.1.2. Territorialisation des politiques publiques

Dans ce processus, les spécificités climatiques, géographiques et culturelles de La Réunion jouent un rôle central dans la reformulation des objectifs initiaux, permettant de produire des versions contextualisées du concept d'écoquartier⁶. Ce concept, apparu à la fin des années 1990 en Europe du Nord (notamment avec les projets de Vauban à Fribourg en Allemagne ou de Hammarby Sjöstad à Stockholm), désigne à l'origine un modèle de quartier intégrant des principes de sobriété énergétique, de gestion durable de l'eau et des déchets, de mobilité douce et de mixité sociale. En France, il a été institutionnalisé à partir de 2008 avec le lancement de la démarche nationale ÉcoQuartier par le Ministère du Logement, puis renforcé en 2012 par la création d'un label ÉcoQuartier. C'est à ce moment que commence la circulation du modèle : de références européennes vers un cadre national, puis de ce cadre national vers les territoires locaux et ultramarins, dont La Réunion.

- La territorialisation traduit l'idée que les orientations générales (lois, labels, normes internationales) ne s'appliquent pas uniformément, mais sont réinterprétées selon les contraintes physiques, socio-économiques et culturelles de chaque territoire.
- En France, les documents cadres (PLU, SCoT, PCAET) constituent les instruments privilégiés de cette traduction : ils intègrent, par exemple, des objectifs de performance énergétique ou de densification, tout en tenant compte des reliefs, du climat et du patrimoine local.

Réunion et Ouest réunionnais

- Depuis 2008, la démarche Écoquartier impulsée par le Ministère du Logement est déclinée localement via un guide spécifique pour La Réunion, qui insiste sur la valorisation des ressources insulaires (eau de pluie, matériaux locaux) et la protection des milieux sensibles (Guide Écoquartier La Réunion).
- Le Territoire de l'Ouest (ancien TCO devenu TO en 2025) a formalisé ces enjeux dans son SCoT et son PCAET, en visant la réduction de la consommation d'espace et le renforcement des continuités écologiques face au risque cyclonique.

Policy mobilities

- McCann & Ward (2011) proposent de dépasser la métaphore du "transfer" en privilégiant celle de *mobilities*, afin de souligner la dimension socio-spatiale et politique des circulations : les objets et pratiques urbaines ne voyagent pas de façon neutre, mais sont "politicisés" par les acteurs qui les déplacent et les retravaillent en contexte local. Cette approche permet de mettre en lumière, dans le cas des écoquartiers de l'Ouest réunionnais, le rôle actif des urbanistes, élus et techniciens qui adaptent les prescriptions nationales (label ÉcoQuartier, normes environnementales) aux contraintes locales. Elle aide aussi à comprendre que la territorialisation de ces projets ne consiste pas seulement à appliquer un référentiel, mais à le reformuler : par exemple, la prise en compte des microclimats, du risque cyclonique ou des savoir-faire

6 Le concept d'« écoquartier » émerge à la fin des années 1990 en Europe du Nord, notamment avec les projets de Vauban à Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) et de Hammarby Sjöstad à Stockholm (Suède), conçus comme des démonstrateurs urbains de développement durable. En France, il a été institutionnalisé par la démarche nationale ÉcoQuartier lancée en 2008 par le Ministère du Logement et consolidée par la mise en place du label ÉcoQuartier en 2012.

constructifs (ventilation naturelle, matériaux endémiques) illustre cette capacité locale à transformer le modèle initial.

1.

II.1.3. Les écoquartiers : modèles et adaptations

L'analyse des écoquartiers réunionnais que je propose dans ce mémoire se concentre sur deux projets emblématiques portés par le Territoire de l'Ouest.

Le premier est l'ÉcoCité Phaonce, intégrée au projet de Cambaie-Oméga à Saint-Paul, Le Port et La Possession. Ce projet d'envergure couvre près de 5 000 hectares dont environ 76 hectares pour la ZAC Cambaie-Oméga. Il vise à terme la création de 35 000 logements et 20 000 emplois, en transformant d'anciennes friches industrielles et en développant des quartiers mixtes. Les enjeux incluent le déploiement de 5 km de pistes cyclables, l'implantation d'un bus en site propre préfigurant un futur réseau ferré, la mise en place de 5 hectares d'agriculture urbaine, la plantation de 80 000 végétaux et la prise en compte du risque cyclonique. Lancé dans les années 2000 et labellisé ÉcoCité en 2009, le projet a franchi une étape décisive en 2015 avec la validation juridique de la ZAC, puis en 2020 avec une concertation publique ayant rassemblé plusieurs centaines de contributions.

Le second est le projet « Cœur de ville » de La Possession. Présenté comme un modèle de ville-jardin, il s'appuie sur une démarche participative innovante, avec des consultations citoyennes pour le choix du mobilier urbain, la création d'une maison de projet et l'organisation d'ateliers de concertation. Son objectif est de revitaliser le centre-ville en combinant habitat, commerces, services et espaces publics de qualité, tout en intégrant des jardins partagés, des cheminements piétons et une forte place donnée aux espaces verts. Ce projet incarne une approche plus qualitative et sociale, misant sur la proximité et l'implication des habitants dans la fabrique urbaine.

Le choix de ces deux projets repose sur leur complémentarité. L'ÉcoCité Phaonce illustre une opération métropolitaine de grande ampleur visant à transformer durablement la structure urbaine de l'Ouest, tandis que le Cœur de ville traduit une démarche de requalification et de densification raisonnée au sein d'une centralité communale. Leur comparaison permet de mettre en évidence deux modalités de territorialisation du modèle ÉcoQuartier : l'une tournée vers la reconversion d'espaces stratégiques à grande échelle, l'autre vers la revitalisation et la participation citoyenne à l'échelle locale.

Modèle générique

Les principes structurants des écoquartiers sont :

1. Compacité urbaine et mixité fonctionnelle (logements, commerces, services)
2. Sobriété énergétique (bâtiments bioclimatiques, énergies renouvelables)
3. Gestion intégrée de l'eau et des déchets
4. Participation citoyenne tout au long du projet.

Plusieurs travaux ont souligné que les écoquartiers peuvent parfois devenir des "quartiers vitrines", davantage orientés vers la communication et l'obtention de labels que vers une transformation durable en profondeur (Souami, 2009 ; Emelianoff, 2007). Ces études pointent notamment le risque d'un déficit d'appropriation par les habitants, en raison de concertations limitées ou trop formelles (François & Moriset, 2011).

Cas de Cambaie-Oméga et Saint-Paul

- Cambaie-Oméga (76 ha) prévoit 1 700 logements, 5 000 m² d'activités, 5 km de pistes cyclables et une agriculture urbaine (5 ha), dans une zone à risque cyclonique modéré.
- La concertation (nov. 2020) a rassemblé plus de 700 contributions : préoccupations environnementales (plantation de 80 000 plants), désir d'une « identité créole », et attentes sociales (diversité de l'offre logement).

Le tribunal administratif a validé le projet en 2015, soulignant son intérêt général (15 000 logements à terme, 40 000 habitants) malgré les expropriations nécessaires.

II.1.4. Lacunes et perspectives

1. Si ce déficit d'évaluations post-livraison se retrouve déjà en métropole, plusieurs recherches montrent que les ambitions initiales des écoquartiers en matière de mobilités douces ou de participation citoyenne se traduisent rarement par des changements durables dans les usages (Souami, 2011 ; Emelianoff, 2013 ; Laigle, 2010). En revanche, dans les territoires ultramarins, ce problème est amplifié par une dépendance automobile plus forte, une participation citoyenne souvent plus fragile et une exposition accrue aux aléas climatiques, ce qui renforce l'incertitude quant à la pérennité des aménagements (Labussière, 2012).
2. Comparaison transversale : confronter Cambaie-Oméga à d'autres écoquartiers insulaires (Mayotte, Polynésie) pour identifier des modèles d'« adaptation insulaire ».
3. Approfondissement théorique : mobiliser les travaux de Temenos & McCann (2013) sur la dimension politique des mobilités de politiques et de Peck & Theodore (2015) sur le concept de « fast policy ».

II.1.5. Méthodologie

La réalisation de l'état de l'art s'est appuyée sur une démarche systématique de recherche et de sélection bibliographique visant à croiser les apports théoriques sur la circulation des modèles urbains, les réflexions institutionnelles relatives à la territorialisation des politiques publiques et les travaux appliqués aux écoquartiers et aux contextes insulaires. Afin de garantir la rigueur scientifique du corpus mobilisé, les sources ont été recherchées en priorité dans des bases académiques reconnues telles que Cairn, Persée, ScienceDirect ou HAL, permettant d'accéder à des articles évalués par les pairs dans le champ de l'urbanisme, de la géographie et des sciences politiques. Cette recherche a été complétée par l'exploitation de rapports institutionnels récents produits par le Ministère de la Transition écologique, le CEREMA ou l'ADEME, documents qui, bien qu'ils n'aient pas la même valeur académique, constituent des références incontournables pour comprendre les orientations nationales en matière de planification durable.

La sélection des références a suivi une logique thématique et temporelle. D'un point de vue thématique, trois axes principaux ont guidé le choix des documents : d'une part, les travaux sur la circulation des modèles urbains et la manière dont ceux-ci sont traduits dans des contextes variés (McCann et Ward, 2011 ; Temenos et McCann, 2013), d'autre part, les recherches portant sur la territorialisation des politiques publiques et la gouvernance environnementale locale (Lascoumes et Le Galès, 2004 ; Pinson, 2009), enfin, les analyses portant plus spécifiquement sur les écoquartiers, la planification durable et les expériences

ultramarines (Béal et Pinson, 2015 ; Garde et al., 2014). D'un point de vue temporel, la bibliographie s'est concentrée sur des publications postérieures aux années 2000, période correspondant à l'essor des démarches ÉcoQuartier en France et à la montée en puissance des enjeux de transition écologique dans les politiques urbaines, tout en intégrant certains textes fondateurs plus anciens sur l'urbanisme durable ou la circulation des modèles, utilisés comme appuis théoriques.

Le traitement des références n'a pas été limité à une simple recension, mais a impliqué un travail critique visant à identifier les convergences et divergences dans la littérature. Chaque document a été analysé au regard de sa méthodologie, de son champ d'application et de sa pertinence pour le contexte réunionnais, afin d'éviter une lecture purement descriptive. Par exemple, si certains auteurs insistent sur la tendance des écoquartiers à reproduire des modèles standardisés hérités des référentiels métropolitains (Béal et al., 2019), comme c'est le cas du quartier Confluence à Lyon ou de l'écoquartier des Batignolles à Paris, souvent critiqués pour leur forte dimension vitrine et leur dépendance à une labellisation nationale plus qu'à une appropriation locale, d'autres mettent davantage en avant les capacités d'innovation et d'appropriation contextuelle offertes par ces démarches (Garde et al., 2014). Des projets comme Vauban à Fribourg ou BedZED à Londres montrent ainsi comment les principes de l'écoquartier peuvent être adaptés à des conditions locales spécifiques, en s'appuyant sur des choix constructifs, des formes participatives ou des contextes réglementaires particuliers. Cette pluralité d'approches permet de nourrir la réflexion sur la problématique retenue, en confrontant la normativité nationale à la spécificité insulaire.

Enfin, la méthodologie de l'état de l'art a intégré une attention particulière à la dimension comparative. Les travaux portant sur d'autres territoires ultramarins (Mayotte, Antilles, Polynésie) ou sur des îles comparables en contexte tropical ont été mobilisés lorsque cela était possible, afin d'enrichir la mise en perspective et de questionner la spécificité du cas ouest réunionnais. Cette démarche comparative s'inscrit dans une logique d'« apprentissage croisé » telle que décrite par Dolowitz et Marsh (2000), où les transferts et adaptations de modèles urbains ne peuvent être compris qu'en analysant la circulation des politiques dans différents contextes.

Ainsi, l'état de l'art repose sur un corpus raisonné combinant sources académiques et institutionnelles, analysées de manière critique et contextualisées à l'aune de la problématique posée. Il ne vise pas seulement à présenter l'existant, mais à identifier les zones de débat scientifique, les lacunes empiriques et les pistes théoriques permettant d'alimenter l'étude des écoquartiers dans l'Ouest réunionnais.

II.2. Bibliographie critique : entre utopie écologique et urbanisme opérationnel

Ces constats invitent à dépasser une vision purement normative de l'écoquartier pour l'envisager comme un processus évolutif, capable d'intégrer des retours d'expérience et des innovations issues du terrain. La littérature sur les écoquartiers situe cet objet à l'intersection d'une ambition durable et d'une mise en œuvre souvent complexe. Dès les années 2000, Jabareen (2006) conceptualise la ville durable autour de critères tels que densité maîtrisée, mixité, qualité environnementale et modes légers de mobilité, positionnant l'écoquartier comme laboratoire à échelle réduite des aspirations globales incarnées lors des grandes

conférences internationales (ONU, 1992 ; 2015). Pourtant, dans la réalité, ces projets sont fréquemment confrontés à des arbitrages entre l'idéal écologique et la rentabilité économique ou les contraintes réglementaires (Emelianoff, 2014).

Cette tension est soulignée par Boutaud et Brodhag (2006), qui montrent que les écoquartiers sont souvent instrumentalisés comme des vitrines symboliques, alors même que les processus de conception et de construction restent calqués sur les modèles standardisés. De même, Levêque et Melin (2018) démontrent que des projets labellisés dans leur phase initiale peuvent souffrir, à la livraison, de déficits en performance énergétique, en biodiversité ou en inclusion sociale.

La gouvernance participe aussi à ce décalage. Pinson (2009) avance qu'un modèle efficace repose sur une gouvernance multi-acteurs où l'État, les collectivités, les opérateurs privés et les communautés dialoguent au long cours. Emelianoff (2007) insiste sur la nécessité d'une territorialisation des politiques publiques : un aménagement doit être pensé selon le contexte local pour éviter des redites mécaniques d'un modèle métropolitain. Concrètement, dans un territoire comme La Réunion, cela signifie adapter la conception architecturale et urbaine aux spécificités insulaires : orienter les bâtiments vers le nord pour optimiser le confort thermique, favoriser la ventilation naturelle traversante et l'usage de brise-soleil adaptés au climat tropical, limiter l'étalement sur les pentes en privilégiant la reconversion des friches littorales, et intégrer systématiquement la gestion des eaux pluviales, la résilience aux cyclones et la lutte contre l'érosion dans la programmation des projets. Cette posture est déterminante dans des territoires comme La Réunion, confrontés à des aléas climatiques, des configurations foncières spécifiques et des dynamiques socio-économiques singulières.

Dans ce contexte, la littérature institutionnelle et académique réunionnaise montre qu'une contextualisation est impérative. L'ADEME (2019) démontre que les principes de la construction durable doivent impérativement intégrer dès la phase de conception des éléments comme la ventilation naturelle, la gestion des eaux pluviales et l'orientation des bâtiments. Sans ces adaptations, les performances attendues s'effritent rapidement. Ropert et al. (2020) vont plus loin en ajoutant que la résilience aux cyclones ou inondations est un paramètre clé pour évaluer la durabilité des projets dans un contexte tropical.

À l'échelle ultramarine, Dubois et Doumenge (2017) montrent que les écoquartiers souffrent souvent d'un manque de ressources financières et d'une instabilité politique, produisant des projets fragmentaires plutôt que durables. En Guadeloupe, le projet « Cœur de ville durable », analysé par Béringuier (2016), illustre ce phénomène : malgré des lignes directrices claires en matière de mobilité douce et de mixité, l'absence de suivi stratégique et les obstacles administratifs ont limité l'impact du projet.

La notion de résilience apporte un éclairage essentiel. Dans le champ de l'urbanisme, la résilience désigne la capacité d'un territoire ou d'une communauté à absorber des chocs climatiques, sociaux, économiques tout en conservant ses fonctions essentielles et en s'adaptant pour renforcer sa durabilité future (Vale & Campanella, 2005). Autrement dit, un projet n'est véritablement durable que s'il intègre dès sa conception cette aptitude à anticiper et à répondre aux crises, qu'il s'agisse de cyclones, d'inondations ou de mutations socio-démographiques. Cela rejoint les préoccupations des urbanistes réunionnais qui cherchent à intégrer simultanément les défis du changement climatique et la pression démographique dans la conception des écoquartiers.

L'innovation urbaine, souvent invoquée, trouve elle aussi des limites. Evans et Karvonen (2016) décrivent l'écoquartier comme un laboratoire d'expérimentation sociale, environnementale et énergétique. Cependant, la diffusion de ces innovations à l'échelle du territoire dépend fortement de la robustesse des institutions et de la capacité d'évaluation empirique.

Le contexte réunionnais propose néanmoins des exemples de réelle adaptation technique. Le standard ECO DOM développé pour les climats tropicaux par Garde, Boyer, Celaire et Seauve (2012) repose sur des simulations thermiques rigoureuses avec le logiciel CODYRUN, sur l'élaboration de solutions passive de confort thermique ventilation naturelle, ombrage, conception bioclimatique et a été mis en œuvre dans près de 300 logements pilotes à La Réunion et dans d'autres départements ultramarins au cours des années 2000 et 2010, notamment à Saint-Denis, Saint-Paul et Le Port. Ces opérations ont permis de tester concrètement les principes de ventilation naturelle, d'ombrage et de conception bioclimatique. L'évaluation menée par Boyer, Miranville et Payet (2012) souligne que les habitants se sont globalement appropriés ces logements, en bénéficiant d'un meilleur confort thermique et d'une réduction de la consommation énergétique sans surcoût financier. Toutefois, cette appropriation a nécessité un accompagnement pédagogique et a révélé que certaines pratiques quotidiennes (usage de la climatisation, ouverture des fenêtres) devaient évoluer pour tirer pleinement parti des dispositifs passifs.

Par ailleurs, des démarches participatives émergent. Courdier (2024) introduit les simulations multi-agents comme outil de co-conception territoriale. En intégrant les comportements des habitants, des élus, des techniciens, cette approche rend visible la dimension collective de la résilience et de la durabilité. Dans une approche similaire, les living labs évoqués par Tchékémian (2022) permettent une co-construction en temps réel d'innovations urbaines, favorisant de facto l'adhésion et l'ajustement des projets.

Les travaux spécifiques à La Réunion montrent aussi combien l'habiter crée la façon des attentes. Junot et Praene (2021) explorent, via 55 entretiens semi-directifs et une analyse textuelle, la représentation du quartier idéal à La Réunion, révélant une préférence pour des formes d'habiter ouvertes, tournées vers l'extérieur, attachées à la nature et à la vie communautaire. Ces attentes remettent en cause l'acceptabilité de modèles urbains denses et en hauteur, car perçus comme contraires à la convivialité traditionnelle et à la cohésion sociale. Le paysage intervient ici non seulement comme contexte mais comme vecteur de sociabilité et citoyenneté (Émeline Bailly, 2014; OpenEdition, 2019), ce qui rend indispensable son intégration dans les écoquartiers réunionnais, notamment via des espaces publics traversants, des jardins collectifs ou des chemins doux, comme préconisé dans le SCoT Ouest (TCO, 2016).

Enfin, les démarches institutionnelles sur l'ensemble de la zone ultramarine dessinent une trajectoire ascendante d'appropriation technico-politique : Le programme RUP, mis en place par CDC Habitat depuis 2023, constitue un label expérimental propre aux Régions Ultrapériphériques de l'Union européenne. Il permet d'adapter les règles de construction en autorisant, à titre dérogatoire, l'usage de matériaux et de techniques non couverts par les normes européennes classiques mais pertinents dans les climats tropicaux, comme la brique de terre compressée ou la modélisation en soufflerie des vents dominants. L'objectif est de valoriser les savoirs locaux tout en garantissant la qualité et la sécurité des ouvrages. Ce dispositif illustre une hybridation productive entre innovations endogènes et exigences

globales, et ouvre la voie à une meilleure reconnaissance des spécificités ultramarines dans les politiques nationales et européennes du bâtiment.

II.3. Méthodologie d'analyse : croiser données de terrain et grille critique

Ce choix méthodologique vise à éviter une lecture décontextualisée des projets, en prenant en compte les réalités vécues par les acteurs et les habitants, et en confrontant les ambitions affichées aux résultats observables. L'un des apports majeurs de cette démarche est de favoriser une approche triangulée, où l'observation directe sur le terrain vient confirmer ou nuancer les données issues des entretiens et des documents réglementaires (Denzin, 1978 ; Yin, 2014). Cette posture, largement partagée dans les travaux de sciences sociales appliquées à l'urbanisme (Beaud & Weber, 2010 ; Dubois, 2012), permet d'éviter les biais liés à la seule analyse documentaire, souvent plus normative et moins sensible aux réalités pratiques.

De plus, cette approche est particulièrement adaptée aux contextes insulaires, où les ressources disponibles sont limitées et où les réseaux d'acteurs sont plus resserrés, ce qui facilite l'accès à l'information mais peut aussi introduire des biais. En intégrant ces précautions méthodologiques, il est possible de garantir une lecture plus fidèle de la territorialisation effective des politiques de développement durable. La méthodologie de cette partie vise donc à articuler rigueur académique, précision opérationnelle et contextualisation locale, en mobilisant une combinaison de cas d'étude soigneusement choisis pour croiser données quantitatives, qualitatives et réflexives.

La sélection s'est portée sur deux projets d'écoquartiers emblématiques de l'Ouest réunionnais. Le premier est la ZAC Cambaie-Oméga, intégrée à l'ÉcoCité Phaonce à Saint-Paul, inscrite dans une logique de reconversion de friches industrielles et de production à grande échelle de logements et d'emplois. Le second est le projet « Cœur de ville » de La Possession, centré sur la revitalisation d'une centralité communale dans une approche de ville-jardin et de participation citoyenne. Ces deux cas ont été retenus car ils présentent un degré d'avancement comparable, déjà engagé en phase opérationnelle, et parce qu'ils illustrent des contextes géographiques et sociaux différents : l'un s'inscrit dans un tissu métropolitain dense marqué par la rareté foncière, l'autre dans une centralité communale de taille plus réduite où la dimension participative est mise en avant. Cette comparaison permet d'analyser comment des projets portés par le même territoire intercommunal traduisent de manière différenciée la territorialisation des modèles d'écoquartiers.

Cette démarche s'appuie sur trois types d'outils méthodologiques complémentaires. D'abord, les entretiens semi-directifs, mobilisés auprès d'acteurs clés, ont constitué un matériau central. J'ai ainsi réalisé trois entretiens avec des agents du Territoire de l'Ouest (Direction de l'Aménagement, de la Planification et de l'Habitat) et un entretien avec un responsable de la maison de projet *Nouvo L'horizon* à La Possession. Ces échanges visaient à interroger les motivations, les arbitrages dans la mise en œuvre des projets d'écoquartiers. Ils ont permis de mettre au jour non seulement les intentions déclarées par exemple : « nous voulions faire un quartier exemplaire en matière d'eau, de mobilité et de lien social » mais aussi les obstacles perçus ou tolérés (« le coût des rénovations nous a contraints à réduire la diversité des logements »). Ce dispositif s'inspire des approches qualitatives décrites par Savard (2013), qui valorise la profondeur interprétative dans la compréhension des dynamiques de projet.

Ensuite, l'analyse documentaire constitue le second axe méthodologique, en scrutant les documents cadres (PLU, SCoT, référentiels Écoquartier, cahiers des charges opérationnels). Cette étape permet de retracer l'évolution du discours technique et normatif, depuis le label Écoquartier ou le guide local jusqu'à la traduction dans les prescriptions zonales et les cahiers des charges. Par comparaison avec la grille conceptuelle issue de l'état de l'art, cela révèle les inflexions, les omissions ou les innovations introduites une méthode classique chez Emelianoff (2007), qui avait proposé cette articulation entre textes normatifs et réalités locales.

Enfin, l'observation de terrain complète les données collectées : il s'agit de visiter les sites en construction ou livrés, d'analyser les aménagements (types de voirie, places publiques, systèmes de récupération d'eau, densité bâtie), de repérer les usages (présence d'habitants, pratiques des espaces communs, ambiances de vie) et de prendre la mesure de la matérialité des effets attendus. Cette dimension empirique rejoint l'approche ethnographique appliquée à l'urbanisme (Picon, 2014), où l'observation informelle alimente l'analyse critique.

Ces trois sources entretiens, documents, observations sont ensuite structurées à l'aide d'une grille d'analyse critique ancrée dans les concepts mobilisés. D'abord, il est essentiel d'interroger la provenance des indicateurs : proviennent-ils de référentiels internationaux (Agenda 21, Objectifs de Développement Durable, recommandations européennes en matière de construction durable), de normes nationales (label ÉcoQuartier, guides ministériels), de prescriptions régionales ou intercommunales (SRADDET, SCoT, PCAET), ou encore de choix locaux et associatifs propres aux maîtres d'ouvrage et aux habitants ? Ensuite, la grille introduit les dimensions suivantes :

- Performance⁷ environnementale : efficacité énergétique des bâtiments (isolation, orientation, utilisation de matériaux locaux ou biosourcés), gestion de l'eau (recyclage des eaux pluviales, infiltration, gestion durable des eaux), et préservation des sols et de la biodiversité (continuité écologique, limitation de l'imperméabilisation).
- Performance sociale : mixité fonctionnelle (logements diversifiés, commerces, équipements), accessibilité (distance aux transports en commun, cheminement piéton/cycliste, aménagements accessibles) et implication des usagers (existence d'espaces de dialogue post-livraison, autonomie de gestion par les habitants).
- Efficacité⁸ économique : coût global du projet (coût d'investissement, coûts d'exploitation), modes de gestion des ressources (mutualisation, participation communautaire, modèle économique des équipements collectifs).

Chacune de ces dimensions est doublée d'indicateurs tangibles à mesurer : par exemple, pour l'eau, le volume récupéré/enfoui en l/m²/an ; pour l'énergie, la consommation d'énergie primaire par m² ; pour la mixité, la proportion de logements sociaux vs. privés ; pour l'accessibilité, le temps de marche aux écoles ou commerces.

7 La notion de performance renvoie, en urbanisme durable, à la capacité d'un projet à atteindre les objectifs fixés dans différents domaines (environnemental, social, économique) selon des indicateurs mesurables. Elle exprime un niveau de résultat, par exemple en termes de réduction de consommation énergétique, de taux de logements sociaux, ou de continuité écologique.

8 La notion d'efficacité renvoie quant à elle au rapport entre les résultats obtenus et les moyens mobilisés pour y parvenir. Elle s'intéresse à la proportionnalité entre les coûts et les bénéfices générés, permettant d'évaluer si un projet produit ses effets de manière optimale au regard des ressources investies.

L'analyse transversale permet de dégager trois ordres d'interrogation critique. D'abord, quelles sont les forces et faiblesses techniques du projet par rapport aux standards du label ? Ensuite, comment ces performances se distribuent-elles dans l'espace, et comment les habitants en perçoivent-ils les bénéfices ? Enfin, à quel point ces dispositifs témoignent-ils d'une adaptation locale (territorialisation réussie) ou d'une simple reproduction formaliste d'un modèle importé (application partielle) ?

Cette méthodologie articulée offre ainsi une lecture partagée entre adhésion, adaptation et friction entre le modèle théorique et le territoire réel. Elle est conçue pour être suffisamment robuste (triangulation des sources) et souple (adaptation aux spécificités contextuelles), tout en étant profondément ancrée dans l'exigence académique du mémoire.

II.4. Étude de cas : les écoquartiers ouest réunionnais à l'épreuve de la durabilité

II.4.1. Présentation synthétique des projets retenus

Chaque projet retenu illustre une facette spécifique de la durabilité appliquée au contexte réunionnais.

- La ZAC Cambaie–Oméga (ÉcoCité Phaonce, Saint-Paul, Le Port, La Possession) : Avec une superficie de 76 hectares intégrée dans un périmètre global de près de 5 000 hectares, ce projet s'inscrit au cœur de l'ÉcoCité Phaonce, labellisée ÉcoCité en 2009. Il prévoit à terme environ 1 700 logements sur la ZAC Cambaie–Oméga et contribue à l'objectif global de 35 000 logements et 20 000 emplois de l'ensemble du périmètre. Le projet associe mixité fonctionnelle (habitat, activités, services), mobilité durable (5 km de pistes cyclables, bus en site propre, préfiguration d'un futur réseau ferré) et agriculture urbaine (5 hectares), tout en intégrant une requalification de friches industrielles et une prise en compte du risque cyclonique. Sa dimension stratégique tient à son ampleur, à la diversité des partenaires impliqués (État, Région, TO, SPL Grand Ouest, opérateurs privés) et à son rôle de démonstrateur pour les politiques de transition écologique dans l'Ouest.
[Insérer ici : carte du périmètre de l'ÉcoCité Phaonce ou plan de la ZAC Cambaie–Oméga]
- Le projet « Cœur de ville » de La Possession : Lancé en 2013 et porté par la commune de La Possession avec l'appui du Territoire de l'Ouest et de l'État, ce projet est conçu comme un modèle de « ville-jardin ». Il vise la revitalisation du centre-ville sur une trentaine d'hectares, en combinant habitat diversifié (incluant une part de logements sociaux), équipements publics de proximité (écoles, médiathèque, espaces sportifs), commerces, services et espaces publics végétalisés. L'originalité du projet tient à sa forte dimension participative : création d'une maison de projet, ateliers citoyens, consultations publiques sur le mobilier urbain et l'aménagement des espaces verts. L'objectif est de concilier densification urbaine, qualité de vie et identité créole, en favorisant la convivialité et la proximité.

Ces deux projets illustrent deux modalités complémentaires de territorialisation du modèle ÉcoQuartier. L'ÉcoCité Phaonce met en avant une opération d'envergure métropolitaine reposant sur la reconversion de friches et la planification stratégique à long terme, tandis que

le Cœur de ville de La Possession traduit une approche plus qualitative et sociale, centrée sur la participation citoyenne et la requalification d'une centralité communale. Leur comparaison permet d'évaluer la manière dont les référentiels nationaux (densité, sobriété foncière, mixité fonctionnelle) sont déclinés localement en fonction d'échelles, de contextes et de cultures urbaines différents. L'étude croisée de ces projets met en évidence des dynamiques communes, notamment la recherche d'un équilibre entre densité bâtie et qualité des espaces publics, l'intégration de dispositifs de gestion durable des ressources, et l'implication plus ou moins aboutie des habitants dans le processus décisionnel. Ces observations permettent de nourrir une réflexion plus large sur la manière dont les référentiels nationaux peuvent servir de socle tout en laissant place à l'innovation contextuelle. Dans le cadre de cette étude, trois opérations d'aménagement localisées dans l'Ouest de La Réunion ont été retenues comme terrains d'analyse, en raison de leur inscription explicite dans la démarche nationale ÉcoQuartier et de leur capacité à illustrer, chacune à leur manière, la tension entre prescriptions normatives et adaptation contextuelle. Ces projets, l'écoquartier de Cambaie–Oasis à Saint-Paul, le réaménagement durable de la ZAC de Roquefeuil à Saint-Gilles-les-Bains et l'opération d'habitat mixte de Piton Saint-Leu présentent en effet un intérêt cumulatif, en ce qu'ils combinent des localisations contrastées (littoral urbanisé, zone d'entrée de ville, plateau intermédiaire), des portages institutionnels pluriels (collectivités locales, intercommunalité, partenariats État–privé) et des temporalités de mise en œuvre allant de la phase de planification stratégique à celle de l'opérationnalisation concrète.

Ainsi, l'écoquartier de Cambaie–Oasis, identifié dès la fin des années 2010 comme un secteur stratégique dans les documents de planification du Territoire de l'Ouest (ex-TCO), s'inscrit dans un vaste projet de recomposition urbaine visant à articuler développement résidentiel, création d'une centralité tertiaire et requalification environnementale d'un site historiquement marqué par la présence d'activités industrielles. Le portage est ici clairement intercommunal, adossé à une contractualisation forte avec l'État via le dispositif ÉcoQuartier, ce qui suppose comme le souligne Mery et al. (2016) dans leur analyse des écoquartiers d'outre-mer une capacité à coordonner des enjeux de long terme avec des injonctions réglementaires et financières parfois décalées par rapport aux réalités locales.

À l'inverse, l'opération de Cambaie–Oméga, intégrée à l'ÉcoCité Phaonce, ne constitue pas un projet de ville nouvelle mais une requalification à grande échelle de friches industrielles et d'espaces artificialisés hérités de l'activité portuaire et manufacturière. Ce secteur, longtemps marqué par l'étalement, les entrepôts et les zones de stockage, est aujourd'hui reconverti en quartier mixte intégrant habitat, activités, équipements publics et agriculture urbaine. La démarche ÉcoQuartier intervient ici comme une tentative de recomposition d'un territoire existant : renaturation partielle, gestion des risques cycloniques, plantation de 80 000 végétaux, 5 hectares d'agriculture urbaine, et développement de 5 km de pistes cyclables. Ce type d'opération illustre ce que Choay (2009) qualifie de « palimpseste urbain », dans la mesure où une nouvelle trame écologique et sociale se superpose à un tissu hérité de fonctions industrielles, avec toutes les contraintes foncières, techniques et mémorielles que cela suppose.

Enfin, l'opération de Piton Saint-Leu se singularise par son implantation en zone intermédiaire, à l'interface entre littoral et Hauts, ce qui la confronte directement aux enjeux de pente, de gestion des eaux pluviales et d'intégration paysagère dans un contexte rural-urbain. Portée par la commune de Saint-Leu avec un appui technique de l'intercommunalité, cette opération d'habitat mixte vise à expérimenter des formes d'habitat groupé bioclimatique tout en maintenant une forte proportion d'espaces végétalisés. Elle reflète l'appropriation

progressive des référentiels nationaux de l'écoquartier par des acteurs municipaux, ce que Béal et Pinson (2015) décrivent comme un « processus d'infusion » des politiques environnementales dans les routines de l'urbanisme local.

Ces trois projets, bien que différents dans leur genèse et leur degré d'avancement, partagent un même fil conducteur : leur insertion dans la trajectoire de territorialisation des politiques publiques de développement durable, où la norme nationale ici le référentiel ÉcoQuartier est mobilisée à la fois comme levier de financement, outil de légitimation politique et grille d'évaluation des performances environnementales. La comparaison de ces cas permettra, dans les sections suivantes, de comprendre comment un modèle conçu pour un cadre hexagonal est reconfiguré à l'aune des réalités physiques, sociales et institutionnelles propres à l'Ouest réunionnais.

II.4.2. Déclinaison locale des principes nationaux

Ce processus illustre la capacité des acteurs locaux à s'appropriier des référentiels nationaux tout en les modulant selon les contraintes et opportunités propres au territoire. La transposition des 20 engagements de la Charte ÉcoQuartier dans le cadre des opérations ouest réunionnaises constitue un exemple éclairant de la tension entre normativité nationale et adaptation contextuelle. Par exemple, l'engagement relatif à la démarche et aux processus, impératif pour dérouler les étapes (conception, chantier, vie de quartier), trouve une traduction formelle dans la programmation d'ateliers participatifs à Cambaie-Oméga. La mise en place d'une concertation publique entre novembre et décembre 2020, qui a permis de recueillir plus de 700 contributions, y compris de la part d'élèves et collégiens, en est une illustration manifeste : les jeunes ont notamment imaginé une « cité inclusive » où animaux et personnes sans-abri seraient intégrés dans le quartier, ce qui témoigne d'une volonté d'incarner un urbanisme inclusif, ancré dans une mémoire collective et une identité locale (TCO, 2021).

Sur le plan du cadre de vie et des usagers, principe fondateur de la Charte, la déclinaison est à la fois ambitieuse et contraignante. L'ÉcoCité Phaonce, et plus particulièrement la ZAC Cambaie-Oméga, prévoit la construction de logements diversifiés destinés aux familles, aux personnes âgées et aux étudiants, ainsi qu'un pôle d'activités tertiaires et artisanales, des équipements scolaires et culturels (groupe scolaire, médiathèque, équipements sportifs), une plaine des loisirs, une cité de la gastronomie, des infrastructures vertes, et un parc d'agriculture urbaine sur 5 hectares (TCO, 2025). Ces aménagements cherchent à favoriser la mixité fonctionnelle, à renforcer les proximités et à préserver l'animation du quotidien autant d'objectifs clairement formulés dans le référentiel national.

L'engagement relatif au développement territorial prend une dimension stratégique à l'échelle de l'ÉcoCité Phaonce, conçue comme un cadre directeur insulaire et tropical, labellisée dès 2009 et portée sur cinq communes du TCO. Cette ÉcoCité ne constitue pas un objet d'étude distinct, mais bien le socle dans lequel s'inscrivent les projets d'écoquartiers locaux tels que la ZAC Cambaie-Oméga. Le dispositif a défini six axes fédérateurs ville des proximités, ville moteur, ville mobile et accessible, ville ludique et attractive, ville jardin, ville résiliente et économe qui structurent la conception des opérations d'aménagement. Ces axes se traduisent concrètement dans les projets d'écoquartiers par l'articulation entre continuité urbaine, mobilité, espaces verts et développement économique local (Eco Austral, 2017 ; Zinfos974, 2018).

Sur le plan environnemental et climatique, la Charte impose des principes de sobriété énergétique, de résilience, de gestion durable de l'eau et de renforcement des continuités

écologiques. Ces préconisations sont mises en œuvre à Cambaie-Oméga via la conception de constructions bioclimatiques, l'usage d'énergies renouvelables, le recyclage des eaux usées, la végétalisation des espaces publics ainsi que l'implantation stratégique de la trame verte (Ecoquartiers plateforme).

Les adaptations réunionnaises apparaissent particulièrement innovantes et culturellement significatives dès lors qu'elles valorisent l'héritage identitaire. Le président du TCO affirme que la construction bioclimatique est un prolongement du modèle créole traditionnel, la case créole traversante avec ses dispositifs passifs (ouvertures, portiques, porosité) conçus pour rester aérés par les alizés, auxquelles s'ajoutent aujourd'hui des approches plus techniques comme les modélisations aérodynamiques ou thermiques, ainsi que des essais en soufflerie en métropole pour optimiser les dispositifs de rafraîchissement naturel (Outremers360, 2023). Ainsi, les ambitions originelles prennent racine dans une culture vernaculaire revalorisée à l'aune des technologies actuelles.

On observe également une traduction progressive du principe de résilience dans les méthodes de conception, par l'anticipation de risques naturels et la mise en place d'aménagements adaptés : par exemple, le recours à des noues végétalisées pour infiltrer les eaux de pluies intenses. Si ce dispositif n'est pas spécifique aux territoires tropicaux, son usage y prend une importance particulière en raison de la fréquence des épisodes pluvieux extrêmes et du rôle des ravines dans l'écoulement des eaux. De même, la plantation d'espèces végétales indigènes, mieux adaptées à l'exubérance tropicale, et l'installation d'espaces publics conçus comme refuges climatiques traduisent des priorités renforcées dans les directives de planification durable applicables aux contextes insulaires.

Parmi les décalages observés, ceux liés à la mobilité douce sont particulièrement visibles. Les plans d'urbanisme prévoient plusieurs kilomètres d'itinéraires cyclables et un pôle d'échanges multimodal, notamment avec le futur prolongement de l'Axe mixte, afin de réduire la dépendance à la voiture (Ecocité plateforme). Toutefois, dans un contexte insulaire où la culture automobile est fortement ancrée et où les alternatives restent peu développées, l'usage effectif de ces infrastructures dépendra de politiques publiques complémentaires, politique tarifaire des transports, dispositifs de location vélo, sécurisation des parcours, ce qui constitue une limite fréquente à l'application idéale du principe d'écomobilité.

La participation citoyenne constitue un autre aspect central des engagements de la Charte. À Cambaie-Oméga, les ateliers participatifs y compris ceux destinés aux jeunes ont non seulement permis de recueillir des orientations sur l'identité et les usages du quartier, mais ont également contribué à fixer des engagements concrets sur la végétalisation, la maîtrise des coûts, les équipements publics (pôle vélo, maison du projet, groupe d'historiens pour la toponymie locale) (Mobil'Idées 2021; TCO 2021).

Enfin, le principe de longévité et d'amélioration continue, propre à l'étape 4 du label, reste une inconnue à ce stade. Bien que des engagements institutionnels soient pris, la mesure des effets sur le long terme notamment en termes d'usage, de gestion collective des équipements et de résilience reste à formaliser.

Engagement Charte ÉcoQuartier (France)	Traduction / adaptation à La Réunion (Ouest)
1. Démarche de projet participative	Ateliers en créole, médiateurs associatifs, implication des jeunes (ex. concertation Cambaie-Oméga 2020 avec 700 contributions).

Engagement Charte ÉcoQuartier (France)	Traduction / adaptation à La Réunion (Ouest)
2. Démarche de long terme et d'amélioration continue	Incertitude liée aux alternances municipales → proposition de chartes inter-mandats et suivi post-livraison encore limité.
3. Projet inscrit dans son territoire	Prise en compte des microclimats, du relief et de l'insularité (ventilation naturelle, gestion du risque cyclonique, dépendance logistique).
4. Densité et formes urbaines adaptées	Compacité contrainte par le relief → densification des friches (Cambaie, Le Port) plutôt qu'extension sur les pentes agricoles.
5. Mixité sociale et fonctionnelle	Objectifs PLH (10 800 logements dont 40 % sociaux) mais tensions liées à la hausse des loyers et à l'acceptabilité sociale de la densité.
6. Accessibilité et mobilité durable	Développement de BHNS, pistes cyclables et sentier littoral, mais dépendance automobile reste forte (>80 % des déplacements).
7. Qualité architecturale et urbaine	Valorisation du modèle créole : case traversante, toitures débordantes, brise-soleil → hybridation avec RTAA DOM.
8. Préservation de la biodiversité	Trame verte et bleue intégrée, restauration de l'Étang de Saint-Paul, corridors écologiques dans les ravines.
9. Gestion durable de l'eau	Noues paysagères, bassins de rétention surdimensionnés, récupération des eaux pluviales → adaptation au climat tropical.
10. Gestion des déchets	Déploiement du tri sélectif, expérimentation compostage collectif dans les écoquartiers (ex. Nouvo Lorizon, La Possession).
11. Sobriété énergétique	RTAA DOM : orientation nord, ventilation naturelle, bardages ventilés, panneaux solaires (potentiel élevé mais coûts d'importation).
12. Promotion des énergies renouvelables	Développement solaire photovoltaïque, micro-éolien en test, chauffe-eaux solaires largement diffusés dans le logement.
13. Réduction des émissions de GES	PCAET Ouest (2025–2031) : -22 % d'ici 2031 → intégration dans projets de ZAC (mobilité, bâti bioclimatique).
14. Adaptation au changement climatique	Intégration systématique du risque cyclonique, submersions, érosion littorale (filaos, zones tampons, relocalisation progressive).
15. Gestion économe du foncier	Objectif ZAN : reconversion de friches industrielles (Cambaie, Le Port) → raréfaction du foncier littoral = densification raisonnée.
16. Favoriser l'économie locale et circulaire	Mise en avant de matériaux locaux (bois, basalte, bambou), agriculture urbaine (5 ha à Cambaie-Oméga).
17. Santé et bien-être	Création d'îlots de fraîcheur, plantations endémiques, parcs urbains en quartiers denses → réduction des îlots de chaleur.
18. Cohésion sociale et culturelle	Valorisation d'une « identité créole » (toponymie, jardins partagés, case créole comme inspiration architecturale).

Engagement Charte ÉcoQuartier (France)	Traduction / adaptation à La Réunion (Ouest)
19. Gouvernance multi-acteurs	TO + SPL Grand Ouest + État + communes : gouvernance complexe, dépendante des financements européens et nationaux.
20. Rayonnement et exemplarité	Communication territoriale sur « ville tropicale durable », mais risque de projets-vitrines ; enjeu d'évaluations post-livraison.

Source : adapté du *Référentiel national ÉcoQuartier* (Ministère de la Transition écologique, 2012) et des documents du Territoire de l'Ouest (SCoT, PLH, PCAET, dossiers ZAC).

Figure 8: Déclinaison locale des principes nationaux.

II.4.3 – Innovations, transferts et adaptations

L'analyse des projets d'écoquartiers de l'Ouest réunionnais révèle un ensemble d'innovations techniques et organisationnelles, mais également des transferts partiels de modèles métropolitains, adaptés ou parfois contraints par les réalités insulaires et tropicales.

Du point de vue des innovations techniques, la mobilisation d'outils de conception bioclimatique apparaît comme un marqueur fort. À Cambaie–Oméga, la réglementation thermique, acoustique et aération spécifique aux DOM (RTAA DOM) se traduit par l'orientation des bâtiments vers le nord pour limiter les surchauffes, l'usage de protections solaires fixes et mobiles, et l'intégration de bardages ventilés qui favorisent la circulation d'air. Ces prescriptions normatives sont renforcées par des pratiques locales, comme les toitures à larges débords inspirées de l'habitat créole, qui assurent à la fois l'ombre et la protection contre les pluies cycloniques.

Dans le projet Cœur de ville de La Possession, l'accent est mis sur la végétalisation et l'usage de matériaux endémiques : plantations d'espèces locales résistantes à l'exubérance tropicale, ombrières végétalisées sur les espaces publics, et gestion de l'eau par infiltration directe via noues paysagères et bassins tampons. Ces dispositifs, plus opérationnels que symboliques, témoignent d'une volonté d'hybrider le cadre réglementaire national avec des réponses directement issues des conditions microclimatiques et des savoir-faire locaux.

Ces choix techniques ne se réduisent pas à des solutions de confort thermique : ils traduisent une véritable stratégie d'adaptation aux contraintes insulaires. La combinaison de normes importées (RTAA DOM, référentiel ÉcoQuartier) et de pratiques vernaculaires (ventilation traversante, matériaux biosourcés, organisation spatiale héritée de la case créole) illustre ce que Garde et al. (2014) décrivent comme une hybridation productive. Toutefois, des limites subsistent : certains habitants, habitués à la climatisation mécanique, peinent à s'approprier les dispositifs passifs ; de plus, le surcoût initial des matériaux biosourcés reste un frein à leur généralisation.

En matière de gestion des ressources, les écoquartiers ouest réunionnais se distinguent par une attention particulière à la récupération et à la valorisation des eaux pluviales, tant pour des usages domestiques non potables que pour l'irrigation d'espaces verts à faible consommation hydrique. Cette approche s'inscrit dans une logique d'économie circulaire, mais elle reste confrontée à des limites réglementaires et à des coûts d'entretien spécifiques au contexte

insulaire. De même, l'intégration d'îlots de fraîcheur végétalisés et de noues paysagères traduit une adaptation consciente aux enjeux d'îlots de chaleur urbains, problématique exacerbée par le microclimat chaud et sec de la côte ouest (cf. INSEE, 2022).

Sur le plan organisationnel, certains projets ont expérimenté des modes de gouvernance partenariale renforcée, associant, dès la phase de conception, collectivités locales, opérateurs privés et associations de quartier. Toutefois, si cette démarche s'inspire des recommandations nationales sur la participation citoyenne (Ministère de la Cohésion des territoires, 2018), sa mise en œuvre reste inégale : les temporalités électorales, la rotation des équipes techniques et les contraintes foncières freinent la continuité des dispositifs participatifs.

En ce qui concerne les transferts de modèles, on observe une circulation sélective des références : certaines solutions métropolitaines, par exemple la densification raisonnée autour de pôles de mobilité ou le recours à des matériaux biosourcés sont reprises presque à l'identique, tandis que d'autres, comme les réseaux de chaleur urbains, sont abandonnées en raison de leur faible pertinence technique ou économique dans le contexte réunionnais. Ces choix confirment que les processus de "policy transfer" (Peck & Theodore, 2015) ne sont ni linéaires ni intégralement reproductibles, mais passent par une "traduction"⁹ (Latour, 2006) et une réinterprétation à l'aune des contraintes locales.

Enfin, certaines adaptations peuvent être qualifiées d'innovations contextuelles dans la mesure où elles répondent à plusieurs critères : elles introduisent des dispositifs absents jusque-là dans les pratiques locales, elles apportent une réponse nouvelle à des contraintes récurrentes (climatiques, foncières, sociales) et elles possèdent un potentiel de transfert vers d'autres territoires ultramarins. Par exemple, la conception d'espaces publics multifonctionnels capables d'accueillir aussi bien des activités récréatives que des dispositifs de gestion de crise (zones de repli en cas de cyclone ou d'inondation) illustre cette créativité induite par la gestion du risque. Ces innovations, souvent discrètes dans les documents de communication, constituent néanmoins une composante essentielle de la durabilité réelle des projets, invitant à considérer les écoquartiers ultramarins non comme de simples "réceptacles" de politiques métropolitaines, mais comme des laboratoires d'expérimentation à part entière dans la fabrique urbaine contemporaine.

II.4.4 – Ajustements aux contextes géographiques, sociaux et politiques

L'implantation des écoquartiers dans l'Ouest réunionnais ne peut être comprise qu'à travers la prise en compte des contraintes et opportunités spécifiques à un territoire insulaire tropical soumis à la fois à des pressions foncières, à des aléas climatiques récurrents et à une forte hétérogénéité socio-spatiale. Sur le plan géographique, la rareté des terrains plats en zone littorale, combinée à la présence de pentes abruptes et à un risque cyclonique élevé, impose des choix d'implantation et de conception qui s'écartent parfois des standards métropolitains : ainsi, la compacité urbaine, souvent valorisée dans les référentiels nationaux (CERTU, 2011), doit ici s'articuler avec une gestion rigoureuse des eaux pluviales par noues et bassins de rétention surdimensionnés, et avec des orientations de bâtiments pensées pour maximiser la ventilation naturelle tout en limitant l'exposition aux vents dominants lors des tempêtes.

9 La notion de *traduction* est centrale dans la sociologie de l'Actor-Network Theory (ANT). Elle désigne le processus par lequel une idée, une technologie ou une politique est transformée lorsqu'elle circule entre différents acteurs et contextes : chaque acteur s'approprie la référence et la reconfigure en fonction de ses intérêts, contraintes et représentations (Latour, 2006).

Les ajustements sociaux s'avèrent tout aussi structurants. Dans un contexte marqué par des inégalités socio-économiques persistantes et un taux de pauvreté atteignant environ 36 % de la population contre 14 % en moyenne hexagonale (INSEE, 2023), les ambitions initiales en matière de mixité sociale se heurtent parfois à des tensions liées à l'acceptabilité des formes urbaines denses ou à la crainte de hausses des loyers. Les porteurs de projet, conscients de ces fragilités, ont souvent privilégié des dispositifs participatifs inspirés des démarches de co-construction¹⁰ (Sintomer, 2014), mais réadaptés au contexte local : réunions de quartier menées en créole, médiateurs issus des associations de terrain, ateliers de sensibilisation aux éco-gestes prenant en compte les réalités culturelles et économiques des habitants. Ces modalités permettent de dépasser une simple transposition de méthodes métropolitaines et d'ancrer l'écoquartier dans une logique d'appropriation progressive par la population.

Sur le plan politique, la gouvernance des projets reflète la nécessité de composer avec un enchevêtrement institutionnel spécifique aux outre-mer, où les compétences sont partagées entre communes, intercommunalités, Région et État, souvent dans un contexte de ressources financières limitées et de forte dépendance aux subventions nationales ou européennes. Les acteurs locaux doivent ainsi arbitrer entre le respect des exigences du label ÉcoQuartier, qui impose une évaluation selon un référentiel national, et l'intégration d'objectifs plus pragmatiques dictés par les urgences locales, comme la sécurisation des zones exposées aux submersions marines ou la création rapide de logements sociaux. Cette tension, que Peck et Theodore (2015) qualifieraient de « traduction contextuelle » d'un modèle nationale, se matérialise par des compromis : certains indicateurs du référentiel sont priorisés (gestion des ressources, résilience climatique), tandis que d'autres sont adaptés voire relégués (forte densité, mixité fonctionnelle) en raison des réalités foncières et culturelles du territoire.

En définitive, les écoquartiers ouest réunionnais se distinguent par leur capacité à hybrider un cadre normatif national avec des ajustements profondément ancrés dans le réel insulaire, illustrant ainsi ce que Bulkeley et Castán Broto (2013) décrivent comme une « urbanisation climatique située », où les politiques environnementales ne peuvent être comprises qu'à travers leur réinterprétation locale face aux contraintes physiques, aux dynamiques sociales et aux configurations institutionnelles propres à chaque territoire.

Conclusion

La réflexion conduite à travers ce mémoire a permis d'articuler l'expérience concrète d'un stage en collectivité territoriale et une analyse critique des projets d'écoquartiers dans l'Ouest de La Réunion. L'enjeu était de saisir, à partir d'une immersion au sein du Territoire de l'Ouest, comment des modèles urbains durables circulant à l'échelle nationale et internationale sont mobilisés, traduits et parfois réinventés dans un contexte insulaire marqué par des contraintes foncières, climatiques et socio-économiques fortes.

L'étude de cas a montré que les écoquartiers réunionnais ne sauraient être compris comme de simples déclinaisons mécaniques d'un référentiel national. Certes, la Charte ÉcoQuartier et ses vingt engagements constituent une base structurante, permettant de cadrer les objectifs de

10 La notion de co-construction des politiques publiques, appliquée notamment aux projets urbains, renvoie à l'idée que les habitants et les acteurs locaux participent non seulement à la consultation mais aussi à la formulation et à la mise en œuvre des décisions. Elle s'inscrit dans la continuité des travaux sur la démocratie participative (Bacqué & Sintomer, 2011 ; Blondiaux, 2008)

sobriété foncière, de performance énergétique ou encore de participation citoyenne. Toutefois, la mise en œuvre locale révèle un travail d'adaptation considérable. Les projets de Cambaie-Oasis, de Roquefeuil et de Piton Saint-Leu témoignent ainsi d'une hybridation entre les prescriptions normatives et les spécificités territoriales : orientation bioclimatique des bâtiments inspirée des cases créoles, dispositifs de gestion des eaux pluviales surdimensionnés face aux pluies torrentielles, ou encore intégration d'espaces publics multifonctionnels servant à la fois de lieux de vie et de refuges climatiques. Ces ajustements traduisent une véritable territorialisation des politiques publiques de durabilité, confirmant que les modèles importés ne prennent sens qu'à travers leur reformulation par les acteurs et les usages locaux.

Cependant, cette territorialisation se heurte à plusieurs limites. Les contraintes politiques et institutionnelles demeurent fortes : alternances électorales, dépendance aux financements nationaux et européens, multiplicité des échelles de gouvernance compliquent la continuité et la cohérence des projets. Les écarts entre ambitions affichées et moyens réels, entre discours sur la participation et implication effective des habitants, ou encore entre prescriptions réglementaires et marges d'expérimentation technique, illustrent les tensions qui traversent la fabrique de la ville durable. Ces limites ne doivent pas être interprétées comme des échecs, mais plutôt comme des révélateurs des conditions de possibilité d'une transition écologique située dans les Outre-mer. Elles invitent à penser la durabilité non comme une norme universelle à appliquer, mais comme une construction négociée et contextualisée.

Du point de vue du stage, l'immersion au sein de la Direction de l'Aménagement, de la Planification et de l'Habitat a constitué un observatoire privilégié de ces dynamiques. Les missions accomplies revue de projet, suivi de ZAC, préparation de délibérations et de dossiers de financement, ont permis de mesurer concrètement la complexité du travail intercommunal. Elles ont également mis en lumière la place stratégique mais fragile des techniciens, situés à l'interface entre orientations politiques, prescriptions réglementaires et contraintes opérationnelles. Cette expérience a ainsi enrichi ma compréhension des marges de manœuvre des collectivités et de la manière dont celles-ci négocient en permanence avec des injonctions contradictoires : accélérer la construction tout en réduisant l'artificialisation, répondre aux besoins sociaux tout en maintenant une exigence environnementale élevée, innover tout en restant dans les cadres normatifs existants.

Plus largement, le cas de l'Ouest réunionnais permet de tirer des enseignements pour l'ensemble des territoires ultramarins et insulaires. Loin d'être de simples périphéries où se reproduiraient des modèles venus de l'Hexagone, ces espaces apparaissent comme de véritables laboratoires de la transition. L'innovation ne réside pas seulement dans l'application de solutions techniques, mais aussi dans l'invention de modes de gouvernance adaptés à la fragmentation institutionnelle, dans l'expérimentation de démarches participatives tenant compte des réalités culturelles, et dans la reconnaissance d'un rapport particulier à l'espace, à la nature et au climat. À ce titre, l'analyse des écoquartiers réunionnais peut contribuer à enrichir la réflexion sur une « urbanisation durable située », ancrée dans les spécificités territoriales tout en dialoguant avec les standards internationaux.

En termes de perspectives, plusieurs pistes se dessinent. Pour le Territoire de l'Ouest, l'enjeu majeur sera de renforcer la continuité et la cohérence de ses politiques, en développant des outils garantissant une stabilité inter-mandat et en consolidant les capacités techniques internes pour réduire la dépendance aux bureaux d'études. Pour les projets d'écoquartiers, il s'agira de passer d'une logique de conformité aux labels à une logique d'évaluation continue

des usages, de la résilience et de l'appropriation sociale. Cela suppose de développer des dispositifs de suivi post-livraison et d'accompagner les habitants dans la gestion collective de leur quartier. Enfin, pour la recherche comme pour la formation, le cas réunionnais ouvre des perspectives fécondes de comparaison avec d'autres territoires insulaires, afin d'identifier des modèles d'adaptation transférables et de mieux comprendre la diversité des trajectoires de la ville durable.

D'un point de vue personnel et professionnel, ce travail a conforté mon intérêt pour l'urbanisme durable et pour l'accompagnement des collectivités locales dans leurs stratégies de transition. En m'exposant aux réalités institutionnelles et techniques de la planification intercommunale, il m'a permis de développer une posture à la fois critique et pragmatique, consciente des contraintes mais aussi des leviers d'action. Cette expérience nourrit mon projet de formation et d'insertion professionnelle : contribuer, en tant que futur praticien de l'urbanisme, à la construction de villes plus durables, inclusives et résilientes, en particulier dans des contextes insulaires et ultramarins où l'innovation se conjugue nécessairement avec l'adaptation locale.

En somme, ce mémoire a montré que les écoquartiers de l'Ouest réunionnais se situent à la croisée des chemins entre modèles importés et ancrages territoriaux. Leur étude révèle autant les limites des transferts standardisés que les potentialités d'une réinvention locale de la durabilité. Elle rappelle que la transition écologique, loin d'être un horizon unique et uniforme, est avant tout une pluralité de trajectoires territoriales, façonnées par les contextes, les acteurs et les usages. C'est dans cette diversité que se construit la pertinence des politiques urbaines et que se dessine, pas à pas, la ville durable de demain.

Bibliographie

Ouvrages

- Bacqué, M.-H. & Sintomer, Y. (2011). *La démocratie participative inachevée*. Paris : La Découverte.
- Blondiaux, L. (2008). *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*. Paris : Seuil.
- Denzin, N. (1978). *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*. New York : McGraw-Hill.
- Dubois, V. (2012). *La sociologie de l'action publique*. Paris : Armand Colin.
- Latour, B. (2006). *Changer de société, refaire de la sociologie*. Paris : La Découverte.
- McCann, E. & Ward, K. (2011). *Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global Age*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Peck, J. & Theodore, N. (2015). *Fast Policy: Experimental Statecraft at the Thresholds of Neoliberalism*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet*. Paris : Presses de Sciences Po.

- Sintomer, Y. (2014). *Le pouvoir au peuple. Jurys citoyens, tirage au sort et démocratie participative*. Paris : La Découverte.
- Souami, T. (2009). *Écoquartiers : secrets de fabrication*. Paris : Les Carnets de l'info.
- Vale, L. J. & Campanella, T. J. (2005). *The Resilient City: How Modern Cities Recover from Disaster*. New York : Oxford University Press.
- Yin, R. (2014). *Case Study Research: Design and Methods*. 5^e éd. Thousand Oaks : Sage.

Articles académiques

- Bailly, É. (2014). « Paysages et citoyenneté : repenser l'espace public ». *Développement durable et territoires*, 5(2).
- Béal, V., Gauthier, M. & Pinson, G. (2019). *Les écoquartiers en France : genèse, circulations et usages d'un modèle urbanistique*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Boyer, H., Miranville, F. & Payet, F. (2012). « Confort thermique et efficacité énergétique dans les logements tropicaux : bilan des opérations pilotes ECO DOM ». *Revue Internationale de Génie Civil*, 16(3), p. 45-62.
- Courdier, R. (2024). « Simulations multi-agents et co-conception territoriale ». *Revue Internationale de Sociologie Urbaine*, 29(1), p. 77-95.
- Dolowitz, D. & Marsh, D. (2000). « Learning from Abroad: The Role of Policy Transfer in Contemporary Policy-Making ». *Governance*, 13(1), p. 5-24.
- Emelianoff, C. (2007). « Les écoquartiers, laboratoire de la ville durable ». *Développement durable et territoires*, 8(2).
- Emelianoff, C. (2013). « Les écoquartiers français entre vitrine et laboratoire de la ville durable ». *Métropolitiques*, 12 mars.
- Evans, J. & Karvonen, A. (2016). *Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities*. London : Routledge.
- François, H. & Moriset, B. (2011). « Les écoquartiers : laboratoires du développement durable ou produits de communication urbaine ? ». *Revue Géographique de l'Est*, 51(1-2).
- Garde, F., Boyer, H., Celaire, R. & Seauve, J. (2012). « ECO DOM : retours d'expériences et enseignements ». *Revue Construction Durable Outre-mer*, 6(1), p. 21-38.
- Garde, F. et al. (2014). « Hybrider les normes et les pratiques : l'exemple de la construction durable tropicale ». *Energy Procedia*, 57, p. 2087-2095.
- Healey, P. (2013). « Circuits of knowledge and techniques: The transnational flow of planning ideas and practices ». *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(5), p. 1510-1526.

- Junot, J. & Praene, J. (2021). « Habiter créole et représentations du quartier idéal à La Réunion ». *Habitat et Société*, 31(2), p. 33-58.
- Labussière, O. (2012). « La durabilité en question : retours sur l'écoquartier de Grenoble ». *Flux*, 88-89, p. 42-55.
- Labussière, O. & Healey, P. (2013). « Transformations of urban environmental governance in France: From institutional innovation to political experimentation ». *Urban Studies*, 50(11), p. 2193-2211.
- Laigle, L. (2010). « La participation dans les écoquartiers : quelles pratiques et quels résultats ? ». *Développement durable et territoires*, 1(2).
- Mazeaud, A. (2012). « La co-construction des politiques publiques : promesses et ambivalences ». *Revue Internationale de Politique Comparée*, 19(4), p. 55-70.
- Ropert, P., Boyer, H. & Miranville, F. (2020). « Résilience climatique et durabilité dans les projets d'écoquartiers tropicaux ». *Revue de l'Aménagement durable*, 45(3), p. 61-82.
- Tchékémian, A. (2022). « Les living labs comme outils de co-construction urbaine ». *Innovation et Société*, 18(2), p. 95-112.

Articles et revues professionnelles

- Emelianoff, C. (2013). « Les écoquartiers français entre vitrine et laboratoire de la ville durable ». *Métropolitiques*, 12 mars.
- Souami, T. (2011). « Les écoquartiers en France : analyse critique d'un modèle ». *Urbanisme*, 379, p. 24-29.
- OpenEdition (2019). « Paysage et urbanité dans l'océan Indien ». *Géocarrefour*, 94(1).

Rapports et sources institutionnelles

- ADEME (2019). *Construction durable en climat tropical : recommandations et bonnes pratiques*. Saint-Denis : ADEME Réunion.
- AQC (2024). *Livre blanc sur la construction durable en Outre-mer*. Programme OMBREE. Paris : Agence Qualité Construction.
- CDC Habitat (2024). *Programme RUP : innovations constructives dans les Régions Ultrapériphériques*. Paris : CDC Habitat.
- Eco Austral (2017). « L'ÉcoCité Cambaie–Phaonce : laboratoire réunionnais de la ville durable ». *Eco Austral*, n° 328.
- INSEE (2023). *Tableaux de l'économie réunionnaise*. Saint-Denis : INSEE Réunion-Mayotte.
- Ministère de la Transition écologique (2012). *Référentiel national ÉcoQuartier*. Paris : Ministère du Logement.
- TCO (2016). *Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Ouest*. Saint-Paul : Territoire de l'Ouest.
- TCO (2025). *Dossier de présentation – ZAC Cambaie–Oméga / ÉcoCité Phaonce*. Saint-Paul : Territoire de l'Ouest.

- Zinfos974 (2018). « L'ÉcoCité de La Réunion, une ambition régionale ».

Sources en ligne et documents numériques

- DDRM Réunion (s.d.). *Les enjeux à La Réunion – Dossier Départemental des Risques Majeurs*. Disponible en ligne : https://ddrm-reunion.re/les-enjeux-a-la-reunion/?utm_source (consulté en août 2025).
- ÉcoCité Réunion (s.d.). *Les partenaires de l'ÉcoCité*. Disponible en ligne : <https://ecocite.re/les-partenaires/> (consulté en août 2025).
- Profil environnemental de La Réunion (2017). *Risques naturels – Profil environnemental de la Réunion*. Disponible en ligne : https://fr.readkong.com/page/risques-naturels-profil-environnemental-de-la-reunion-7502781?utm_source (consulté en août 2025).
- TCO – Territoire de l'Ouest (2021). *ZAC Cambaie-Oméga – Dossier de création*. Disponible en ligne : <https://www.tco.re/wp-content/uploads/2021/11/zac-co-dossier-de-creation-vf.pdf> (consulté en août 2025).
- TCO – Territoire de l'Ouest (s.d.). *Site institutionnel du Territoire de l'Ouest*. Disponible en ligne : <https://www.tco.re/> (consulté en août 2025).

Table des matières

Sommaire.....	1
Introduction.....	1
I. Rapport de stage : expérimenter la planification urbaine durable dans une intercommunalité réunionnaise.....	3
I.1. Une intercommunalité au cœur des enjeux de transition : le TCO.....	3
I.1.1 Présentation générale du Territoire de l'Ouest.....	3
I.1.2 Compétences institutionnelles et planification.....	5
I.1.3 Projets structurants portés par le TCO.....	6
I.1.4 Enjeux territoriaux de l'Ouest.....	8
I.1.5 La Direction de l'Aménagement du Territoire, de la Planification et de l'Habitat (DATPH).....	9
I.2.1 Géographie, démographie, risques naturels et mutations urbaines.....	11
I.2.2 Documents de planification mobilisés.....	14
I.3 Missions de stage au sein de la DATPH.....	16
I.3.1 Les missions.....	16
4. Analyse réflexive : apport du stage à une lecture critique des projets.....	18
4.1 Ce que le stage révèle des marges de manœuvre des collectivités.....	18
4.2 Limites rencontrées et pistes d'amélioration.....	18
II. Analyse problématisée : les écoquartiers dans l'Ouest réunionnais, entre modèle et adaptation.....	20
II.1. Cadre théorique : circulation des modèles et territorialisation des politiques publiques.....	20
II.1.1. Cadres théoriques de la circulation et du transfert de modèles.....	20
II.1.2. Territorialisation des politiques publiques.....	21
II.1.3. Les écoquartiers : modèles et adaptations.....	22
II.1.4. Lacunes et perspectives.....	23
II.1.5. Méthodologie.....	23
II.2. Bibliographie critique : entre utopie écologique et urbanisme opérationnel.....	25
II.3. Méthodologie d'analyse : croiser données de terrain et grille critique.....	27
II.4. Étude de cas : les écoquartiers ouest réunionnais à l'épreuve de la durabilité.....	29
II.4.1. Présentation synthétique des projets retenus.....	29
II.4.2. Déclinaison locale des principes nationaux.....	31
II.4.3 – Innovations, transferts et adaptations.....	34
II.4.4 – Ajustements aux contextes géographiques, sociaux et politiques.....	36
Conclusion.....	37
Bibliographie.....	39
ANNEXES.....	44

Résumé :

Ce mémoire analyse la manière dont les écoquartiers, instruments emblématiques de l'urbanisme durable, sont déclinés dans l'Ouest de La Réunion. Ce territoire insulaire, soumis à des contraintes fortes : relief accidenté, microclimats contrastés, exposition aux risques naturels, pression foncière et inégalités sociales, constitue un terrain privilégié pour interroger la capacité d'adaptation des modèles urbains importés.

À partir d'un stage au sein de la Direction de l'Aménagement, de la Planification et de l'Habitat (DATPH) du Territoire de l'Ouest, ce travail croise expérience professionnelle et réflexion académique. Il met en évidence le rôle de l'intercommunalité dans la mise en œuvre des projets d'aménagement durable et questionne la circulation des modèles urbains (ÉcoQuartier, ÉcoCité) et leur territorialisation dans un contexte insulaire.

L'étude de cas des projets Cambaie–Oméga (ÉcoCité Phaonce) et « Cœur de ville » de La Possession illustre deux modalités complémentaires : une opération métropolitaine de grande ampleur, centrée sur la reconversion de friches et la planification stratégique, et une démarche participative à échelle communale visant la requalification urbaine et l'affirmation d'une identité créole. Leur comparaison révèle les tensions entre prescriptions normatives (densité, sobriété foncière, mixité) et réalités locales (gestion du risque cyclonique, héritage architectural, acceptabilité sociale).

Ce mémoire conclut que les écoquartiers ouest réunionnais ne sont ni de simples reproductions des référentiels nationaux, ni des créations totalement endogènes. Ils traduisent une hybridation où l'innovation naît des ajustements aux contraintes physiques, sociales et institutionnelles. Ils apparaissent ainsi comme des laboratoires de la transition écologique insulaire, offrant des enseignements utiles à d'autres territoires ultramarins.

Mots-clés :

Écoquartiers / Transition écologique / Territorialisation / Urbanisme insulaire / La Réunion

ANNEXES

ANNEXE 1 : Chorem du Territoire de l'Ouest

OBJECTIF 1

Protéger et valoriser les espaces naturels, forestiers et agricoles

Des espaces porteurs de valeurs écologiques, paysagères et économiques :

- les espaces naturels protégés
- les autres espaces naturels, coupures d'urbanisation et espaces de continuités écologiques
- les milieux récifaux
- les zones humides
- les ravines
- les rivières pérennes
- les espaces agricoles

Des espaces à qualifier :

- les lisières urbaines
- la nature en ville

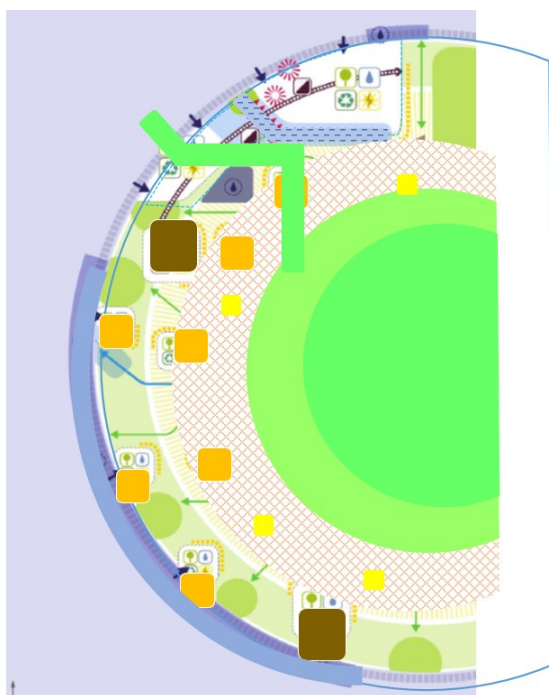
OBJECTIF 2

Ménager les ressources naturelles - Abattre les pressions et pollutions

- Diminuer les pressions et pollution sur les milieux récifaux et zones humides
- Étendre la gestion intégrée mer/littoral
- Une gestion précautionneuse de la ressource matériaux
- Diminuer les polluants atmosphériques et les nuisances sonores

Dans les espaces urbains :

- une qualité du cycle de l'eau (eau pluviale, assainissement)
- un meilleur traitement des déchets
- une augmentation des énergies renouvelables



OBJECTIF 3

Diminuer l'exposition aux risques

Dans les développements urbains, une prise en compte :

- des risques industriels
- de l'aléa submersion marine
- de l'aléa mouvement de terrain
- du risque inondation
- ▲▲▲ Préserver l'endiguement de la Rivière des Galets

ANNEXE 2: Projet de délibération Études pré-opérationnelle «Définition du montage opérationnel pour l'aménagement de la Zone Industriale portuaire »

Convention de partenariat et de cofinancement – Études pré-opérationnelle «Définition du montage opérationnel pour l'aménagement de la Zone Industriale-portuaire »

Résumé: Le Grand Port Maritime et le Territoire de l'Ouest ont décidé de confier un mandat d'étude à la SPL Grand Ouest afin de mener l'étude pré-opérationnelle et la définition du montage opérationnel pour l'aménagement de la zone industrielle-portuaire (ZIP). La convention de partenariat a pour but de formaliser le rôle de l'ensemble des collectivités concernées par l'étude.

Cotexte:

Depuis décembre 2010, le TO, la Région, le Département et le Grand Port Maritime exercent une gouvernance conjointe pour coordonner l'aménagement de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP). Cette démarche partenariale s'est progressivement structurée autour :

- d'un Comité stratégique (instances plénières de décision) garantissant l'orientation politique et la validation des grands équilibres du projet ;
- d'un Comité technique (instances opérationnelles) assurant le suivi des études et la coordination des maîtres d'ouvrage.

En décembre 2023, le Comité stratégique a approuvé un schéma d'aménagement de principe reposant sur quatre axes :

1. Le dévoiement de la rue Jesse Owens, qui libère jusqu'à 20 ha de foncier portuaire et instaure une « voie paysage » multifonctionnelle desservant la ZIP et délestant les RN 1 et RN 1001.
2. La structuration de la ZIP en trois secteurs (extension portuaire, zone mixte logistique/industrielle, zone interstitielle transitoire).
3. Un séquençage précis associant fin d'exploitation des carrières, implantation des bases-chantier de la NRL et premières implantations industrielles.
4. Une ambition d'innovation et de sobriété (photovoltaïque mutualisé, réutilisation des eaux usées, logistique mutualisée, entrepôts à haute performance énergétique).

Plusieurs études préalables (modélisation de trafic, schéma directeur des mobilités, diagnostics urbains, modélisation hydraulique et environnementale, VISUM) ont jeté les bases du pré-programme d'infrastructures.

Missions

Dans ce cadre, la Région et le Département ont confié au TO, qui l'a accepté, la réalisation d'une étude pré-opérationnelle de « Définition du montage opérationnel de la Zone Industriale-Portuaire » (mandat SPL Grand Ouest du 26 décembre 2024). Le TO pilote la passation et le paiement des marchés par l'intermédiaire de la SPL Grand Ouest, tout en veillant à ce que cette mission ne revête aucun caractère de maîtrise d'œuvre.

Objectifs de l'étude

Cette étude, d'une durée prévisionnelle de deux ans, a pour vocation de :

1. Sécuriser le parcours réglementaire (dossier de saisine, inventaire faune-flore, levés LIDAR et géomètres, état des réseaux, communication).
2. Identifier et comparer plusieurs montages opérationnels (procédures d'aménagement ou alternatives), au moyen d'un bilan coûts-avantages.
3. Établir un bilan financier détaillé (dépenses et recettes) pour différents scénarios programmatiques.
4. Construire un plan de financement prévisionnel distinguant par équipement, par maîtrise d'ouvrage et par calendrier de mobilisation des ressources (fonds propres, emprunts, cofinancements).
5. Définir les instances de gouvernance dédiées (rôles, relations contractuelles entre autorité concédante, aménageur, partenaires financiers, propriétaires fonciers et industriels).

Périmètre et contenus

Le périmètre comprend :

- la zone mixte industrielle et logistique (≈ 60 ha hors extension portuaire) ;
- la zone interstitielle transitoire attenante à la plateforme portuaire existante.

La prestation se décompose en :

- une tranche ferme (cadre réglementaire, inventaires environnementaux et LIDAR, relevés géomètres, état des réseaux VRD, communication) ;
- plusieurs tranches optionnelles (évaluation environnementale, demandes de dérogations « espèces protégées », dossiers de déclaration de projet et d'autorisation environnementale unique, plan de gestion, cahier de prescriptions, passage caméra pour réseaux).

Financement prévisionnel

Le coût estimé de l'étude s'élève à 414 875 € HT (révisable ± 10 %). Sa répartition est la suivante :

- TCO : 33,33 % (138 292 €)
- Région : 33,33 % (138 292 €)
- Département : 33,33 % (138 292 €)

Cette étude vise à offrir aux parties une vision consolidée, opérationnelle et financièrement robuste, permettant d'engager la phase opérationnelle d'aménagement de la ZIP dans les meilleures conditions de gouvernance partagée.

La convention de partenariat a pour but de formaliser le rôle de l'ensemble des collectivités concernées par l'étude

ANNEXE 3 :Projet de délibération Études préliminaires «Dévoisement rue Jesse Owens, Zone Industriale-portuaire»

Convention de partenariat et de cofinancement – Études préliminaires «Dévoisement rue Jesse Owens, Zone Industriale-portuaire»

Résumé: Le Grand Port Maritime et le Territoire de l'Ouest ont décidé de confier un mandat d'étude à la SPL Grand Ouest afin de mener l'étude Études préliminaires et le Dévoisement rue Jesse Owens, Zone Industriale-portuaire (ZIP), La convention de partenariat a pour but de formaliser le rôle de l'ensemble des collectivités concernées par l'étude.

Contexte: Le Territoire de l' Ouest (TO), la Région et le Département, en partenariat avec le Grand Port Maritime de La Réunion, inscrivent le projet d'aménagement de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) dans une démarche EcoCité « insulaire et tropicale », visant à concilier :

- la compétitivité portuaire et la performance de la chaîne logistique réunionnaise,
- le développement d'activités industrielles, logistiques et de transformation,
- l'amélioration de la relation ville-port et la reconquête du littoral.

Après la validation, le 4 décembre 2023, d'un schéma d'aménagement de principe et la désignation d'une gouvernance partagée, l'un des jalons opérationnels prioritaires consiste en le dévoisement de la rue Jesse Owens : cette première étape permettra de libérer les 17 hectares contigus nécessaires à l'extension de la plateforme portuaire, tout en assurant une desserte structurante entre Le Port et La Possession.

Afin de définir précisément les modalités techniques, juridiques et financières de l'aménagement périphérique de la ZIP (environ 60 ha hors plateforme portuaire), la Région et le Département ont confié au TO, par convention signée le 26 décembre 2024, la réalisation d'une étude pré-opérationnelle « Montage opérationnel de la Zone Industriale-Portuaire ». La mission du TO, assurée par mandat à la SPL Grand Ouest, comporte :

- la définition du parcours réglementaire et des procédures d'aménagement,
- l'analyse comparée de différents scénarii (bilan coûts-avantages, montages juridiques et financiers),
- la consolidation d'un plan de financement et d'un échéancier de mobilisation des cofinancements,
- la proposition d'une gouvernance opérationnelle, précisant responsabilités et relations contractuelles entre TCO, Département, Région, communes, État, Grand Port et futurs aménageurs.

L'étude, d'une durée prévisionnelle de deux ans, couvrira :

1. le secteur destiné à accueillir la future zone d'activités mixte, industrielle et logistique ;
2. la zone interstitielle, temporairement à usage mixte, en attente d'affectation définitive ;

et intégrera les volets réglementaires (inventaires environnementaux, procédures de déclaration de projet et d'autorisation environnementale), techniques (relevés LIDAR, inventaire des réseaux VRD) et de concertation.

Cette phase préparatoire, estimée à 414 875 € HT, constitue le socle pour la mise en œuvre cohérente et partagée de la ZIP, garantissant l'articulation des compétences de chaque partie et l'adhésion de l'ensemble des acteurs au projet.

La convention de partenariat a pour but de formaliser le rôle de l'ensemble des collectivités concernées par l'étude.

ANNEXE 4: Démarche ÉcoQuartier

Mémo Profil Porteur de projet

1-Généralités et étapes



20 engagements
pour agir



Un label pour
valoriser



Un club pour se
rencontrer



Des outils pour se
former



La démarche ÉcoQuartier

- La démarche ÉcoQuartier est portée par le **Ministère de la Transition écologique**
 - Vise les projets d'aménagements **des acteurs de tous les territoires**
 - Favorise de nouvelles façons de concevoir, construire et gérer la ville durablement.
 - Intègre les enjeux et principes de la **ville et des territoires durables**
 - Offre à ses habitants un mode de vie répondant aux grands **enjeux du climat**, de la **biodiversité** et du **vivre ensemble**, en s'appuyant sur les **ressources locales**
 - **Met en réseau des collectivités et professionnels**
 - Valorise les **démonstrations** sur une plateforme
 - Organise les formations des collectivités et partenaires
 - Avec le soutien de votre correspondant Ville durable en DDT(M) ou DEAL ([Contact](#))
- Le statut d'ÉcoProjet permet de bénéficier **d'accompagnement** en ingénierie et financement

Démarche et
Processus

Cadre de vie et
Usages

Développement
Territorial

Environnement
et Climat



Les étapes de la démarche

Progression dans la labellisation

ÉcoProjet

Engagement dans la démarche

- ☐ Réunion d'information
- ☐ Lettre d'ambition
- ☐ Fiche opération
- ☐ Note d'opportunité
- ☐ Charte signée

Revue de l'ÉcoProjet

Le projet avant chantier

- ☐ Demande de revue
- ☐ Fiche opération
- ☐ 20 engagements
- ☐ Indicateurs
- ☐ Note de contexte
- ☐ Expertise
- ☐ Recommandations
- ☐ Résultat

ÉcoQuartier Livré



- ☐ Fiche opération
- ☐ 20 engagements
- ☐ Indicateurs
- ☐ Candidature
- ☐ Note de contexte
- ☐ Expertise
- ☐ Décision
- ☐ Résultat

ÉcoQuartier Vécu



- ☐ Fiche opération
- ☐ 4 axes d'évaluation
- ☐ Indicateurs
- ☐ Candidature
- ☐ Note de contexte
- ☐ Expertise
- ☐ Décision
- ☐ Résultat





L'engagement – Démarche ÉcoProjet

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/le-label/>

L'engagement dans la démarche par la signature de la charte ÉcoQuartier



L'engagement dans la démarche intervient lorsque le projet est en phase en amont, préférentiellement au stade des études préalables.

Le porteur de projet sollicite une rencontre auprès de la DDT(M)/DEAL pour lui présenter son projet et **dépose** sur la plateforme ÉcoQuartier **les éléments suivants** :

- Une lettre présentant le contexte de la demande et l'ambition politique pour le projet
- Des éléments descriptifs du projet (localisation et périmètre, grandes orientations programmatiques envisagées, ébauche de calendrier prévisionnel, etc.).

Sur la base de ces deux préalables, le référent de la DDT(M)/DEAL réalise une note comportant une description synthétique du contexte territorial et les premiers éléments d'analyse du projet pour les quatre dimensions du référentiel.

Il propose au porteur de projet de signer la **Charte ÉcoQuartier** qui **confère au projet le statut d'«ÉcoProjet»** et offre au porteur de projet la possibilité d'utiliser le logo associé pour la communication.

En annexe de la **Charte ÉcoQuartier**, le correspondant ville durable et le porteur de projet pourront préciser les actions de partenariat qui sont envisagées pour répondre aux besoins spécifiques du projet : visites de sites, échanges de pair à pair, mobilisation d'expertise, formation, ...

La **Charte ÉcoQuartier** n'est pas contraignante juridiquement. Le non-respect des engagements de la Charte n'interfère pas dans les procédures réglementaires : **la Charte est une démarche d'engagement volontaire**. Son rôle est d'inciter les parties prenantes d'un projet à se mobiliser pour réaliser un projet d'aménagement durable qui dépasse les seules contraintes réglementaires et qui se fixe des ambitions élevées en matière de transition environnementale, sociale et économique.

Quel que soit le porteur de projet, la **Charte** doit être signée par le représentant de la collectivité compétente en matière d'urbanisme et d'aménagement. Elle peut faire l'objet d'une délibération de la collectivité (conseil municipal ou communautaire) et d'une communication large.

La **Charte** expose :

- les grands principes de la démarche ÉcoQuartier ;
- les textes fondateurs de l'urbanisme et de l'aménagement durable ;
- les **20 engagements** du référentiel ÉcoQuartier ;
- les 20 indicateurs performantiels ;
- les étapes de la démarche ÉcoQuartier.

La Charte signée est valable **uniquement pour l'opération** que le porteur de projet souhaite faire labelliser. Cependant le porteur de projet est encouragé à suivre les principes de la Charte pour l'ensemble des projets d'aménagement de son territoire. En signant la Charte, le porteur de projet et ses partenaires rejoignent le **Club ÉcoQuartier**.

Le **statut d'ÉcoProjet** ouvre droit :

- à un accompagnement en ingénierie : accompagnement « sur mesure » du Cerema, Atelier des Territoires Flash de la DGALN, Ateliers locaux sur la résilience de France Ville Durable, Atelier Hors les Murs de la FPNRF, etc. ;
- à des formations gratuites et à des outils, notamment d'aide à la décision et d'autoévaluation (guide de l'aménagement durable numérique, méthode « Quartier Energie Carbone », etc.) ;
- à un recours facilité à certains financements, notamment ceux répertoriés sur l'application Aides Territoires.

Le statut d'ÉcoProjet est accordé pour une **durée de 3 ans** (reconductible plusieurs fois pour les opérations de grande ampleur), aux termes de laquelle le porteur de projet sollicite une revue d'ÉcoProjet.

Si le porteur de l'ÉcoProjet ne souhaite pas bénéficier de la revue d'ÉcoProjet dans les 3 ans suivant la signature de la charte, une nouvelle rencontre avec la DDT(M)/DEAL permet de reconduire le statut d'ÉcoProjet pour un délai de 3 ans, après analyse de la progression du projet dans la démarche et transmission de documents permettant d'apprécier cette progression (demandes reconductibles pour les opérations de grande ampleur).

Passé le délai de 3 ans, le statut d'ÉcoProjet peut être retiré en cas de non avancement, non-respect des engagements, modification substantielle du projet en répondant plus à la démarche ou absence de réponse aux sollicitations de la DDT(M)/DEAL.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



La revue d'ÉcoProjet

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/le-label/>

La revue d'ÉcoProjet



Dans un délai de 3 ans maximum après signature de la charte et avant le dépôt des autorisations administratives, le porteur de projet sollicite la DDT(M)/DEAL pour qu'elle organise une revue d'ÉcoProjet, afin de bénéficier de conseils et recommandations le guidant vers la labellisation.

Pour préparer la revue d'ÉcoProjet, le porteur de projet dépose sur la plateforme dédiée un dossier simplifié :

- les éléments de programmation urbaine, de stratégie foncière, les modalités prévisionnelles de montage opérationnel et financier ;
- les réponses synthétiques aux vingt engagements du référentiel EcoQuartier ;
- une première évaluation des cibles qu'il souhaite fixer pour les 15 indicateurs nationaux qui seront examinés pour une labellisation au stade du quartier « livré ».

La revue d'ÉcoProjet organisée de préférence sur site, associera les partenaires et acteurs locaux que la DDT(M)/DEAL et le porteur de projet jugeront pertinents au regard du contexte du projet et des experts.

Dans le mois suivant la revue d'ÉcoProjet, les deux experts formalisent auprès du porteur de projet leurs recommandations proposant les pistes d'amélioration et les points de vigilance du projet vis-à-vis des réponses aux vingt engagements et de l'atteinte des cibles fixées par le porteur pour les indicateurs.

Après cette revue, un nouveau délai de 3 ans est accordé pour la phase de chantier. Si le porteur de projet ne candidate pas au label Livré à la fin de ce délai, il sollicite une rencontre avec le correspondant ville durable du département pour reconduire le délai de 3 ans.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Le Label ÉcoQuartier Livré

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/le-label/>

L'ÉcoQuartier livré



Lorsque l'ÉcoQuartier est livré (ou quasi livré), le porteur de projet peut se porter candidat sur la plateforme ÉcoQuartier pour le label « ÉcoQuartier Livré ».

Le porteur de projet dépose son dossier de candidature sur la plateforme dédiée qui comporte les éléments suivants :

- les réponses aux vingt engagements du référentiel pour le label « ÉcoQuartier Livré » ;
- les performances atteintes au regard des cibles fixées par le porteur de projet pour les indicateurs nationaux définis dans le cadre de la démarche.

Une expertise est alors réalisée par 2 experts pour l'obtention du label « ÉcoQuartier Livré ».

L'expertise pour l'obtention de la labellisation repose sur l'instruction du dossier de candidature et une visite sur site par le binôme d'experts, afin d'évaluer la pertinence des réponses aux vingt engagements du référentiel (« ÉcoQuartier Livré »), ainsi que l'atteinte des cibles fixées par le porteur de projet pour les indicateurs nationaux.

Les conclusions des expertises sont présentées devant la commission locale, et débattues avec le porteur de projet et ses partenaires. L'avis de la commission locale peut soit proposer l'attribution du label, soit un ajournement de la décision avec une proposition d'accompagnement.

Le label « ÉcoQuartier Livré » est délivré par la commission nationale ÉcoQuartier sur proposition de la commission locale.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité



Le Label ÉcoQuartier Vécu

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/le-label/>

L'ÉcoQuartier Vécu



Trois ans après la livraison totale de l'opération et après l'obtention du label « ÉcoQuartier Livré », les projets engagés dans la démarche ÉcoQuartier peuvent prétendre au label « ÉcoQuartier Vécu » qui distingue les bonnes pratiques en matière d'évaluation et d'amélioration continue des projets.

Dès l'engagement dans la démarche, la charte ÉcoQuartier incite à la mise en œuvre de dispositifs d'évaluation et d'amélioration continue tout au long du projet (cf. engagement 5 du référentiel).

Une fois le projet finalisé, les acteurs du projet doivent suivre, évaluer et améliorer ce qui a été réalisé afin de vérifier la tenue des objectifs prioritaires dans le temps. Le label « ÉcoQuartier Vécu » incite à prendre en compte les retours d'expérience de tous : ceux qui ont conçu et réalisé le projet, ceux qui le vivent, et ceux qui en assurent la gestion.

Quatre axes structurent la labellisation « ÉcoQuartier Vécu » du projet :

- Axe 1 - **l'évaluation des objectifs prioritaires du projet** : les objectifs principaux du projet ont-ils été atteints ?
- Axe 2 - **le retour des habitants et des usagers** : comment les habitants se sont-ils appropriés le projet ?
- Axe 3 - **le retour des gestionnaires du quartier** : comment les gestionnaires appréhendent-ils le projet après trois ans de fonctionnement ?
- Axe 4 - **l'effet levier du projet** : les enseignements de ce projet ont-ils fait évoluer la manière de concevoir les projets d'aménagement sur le territoire ? Ont-ils inspiré d'autres territoires ?

Cinq indicateurs objectivent les performances de l'évaluation.

Le label « ÉcoQuartier Vécu » vient valoriser les méthodes, les dispositifs et les actions qui assurent la tenue des engagements ÉcoQuartier dans le temps, et qui mettent en perspective les usages projetés au moment de la conception et les usages observés dans la réalité.

Afin de guider les porteurs de projet dans leurs démarches d'auto-évaluation, des outils ont été réalisés dans le cadre des travaux du club ÉcoQuartier. Ils sont consultables dans le [centre de documentation](#) (recherche avec le tag « Évaluation »). Le référentiel national de l'évaluation donne par exemple des pistes méthodologiques pour chacun des engagements.

> [Consulter les documents « Évaluation » dans le centre de documentation du site](#)

Le porteur de projet dépose son dossier de candidature sur la plateforme dédiée, qui comporte les éléments suivants :

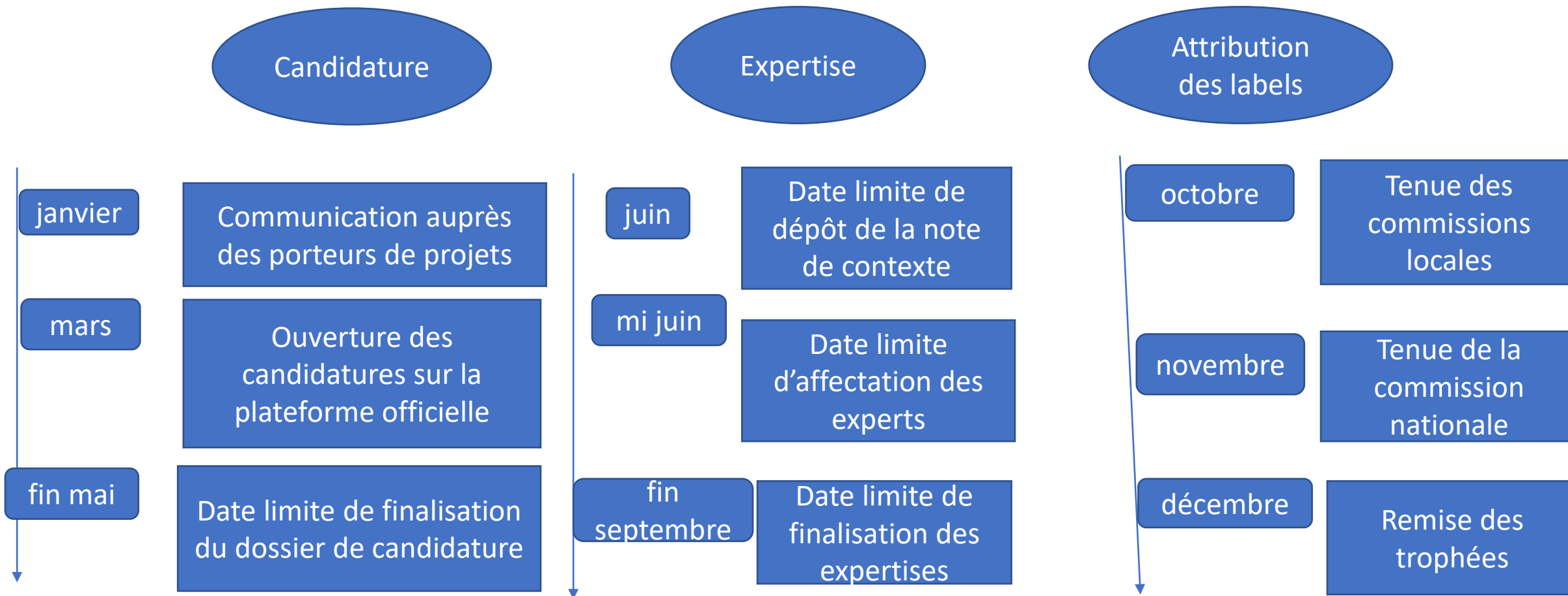
- les réponses aux quatre axes d'évaluation ; l'évaluation des objectifs prioritaires du projet,
- les performances atteintes au regard des cibles fixées par le porteur de projet pour les indicateurs nationaux définis dans le cadre de la démarche.

L'expertise pour l'obtention de la labellisation reposera sur l'instruction du dossier de candidature et une visite sur site par un binôme d'experts, afin d'évaluer la pertinence des réponses aux quatre axes d'évaluation, ainsi que l'atteinte des cibles fixées par le porteur de projet pour les indicateurs nationaux.

Les conclusions des expertises sont présentées devant la [commission locale](#), et débattues avec le porteur de projet et ses partenaires. L'avis de la commission locale peut soit proposer l'attribution du label, soit un ajournement de la décision avec une proposition d'accompagnement.

Le label « ÉcoQuartier Vécu » est attribué par la [commission nationale ÉcoQuartier](#) sur proposition de la [commission locale](#).

Calendrier de campagne



La campagne ne concerne que les labels, les ÉcoProjets se font au fil de l'eau



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Partenaires engagés

