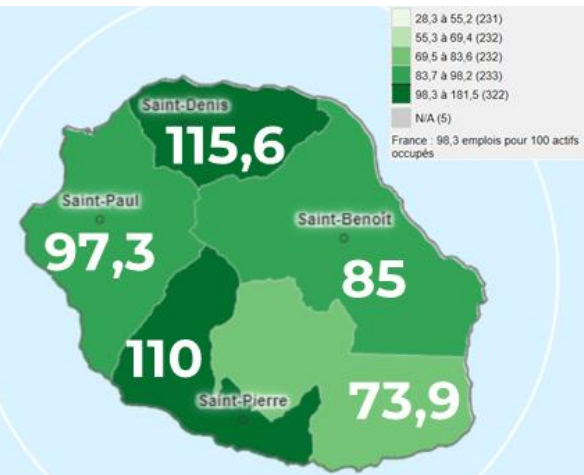


## Une déconnexion entre les zones d'emplois et d'habitat- Une sphère productive à réinvestir par la Nouvelle économie

Une **polarité marquée** par un taux d'emploi plus important sur la CINOR et la CIVIS,.

Une **spécificité sur la TCO** : avec un **taux de polarité sur le Port supérieur à celui de Saint-Denis (120)**

### Indice de concentration de l'emploi (emplois pour 100 actifs occupés) 2019



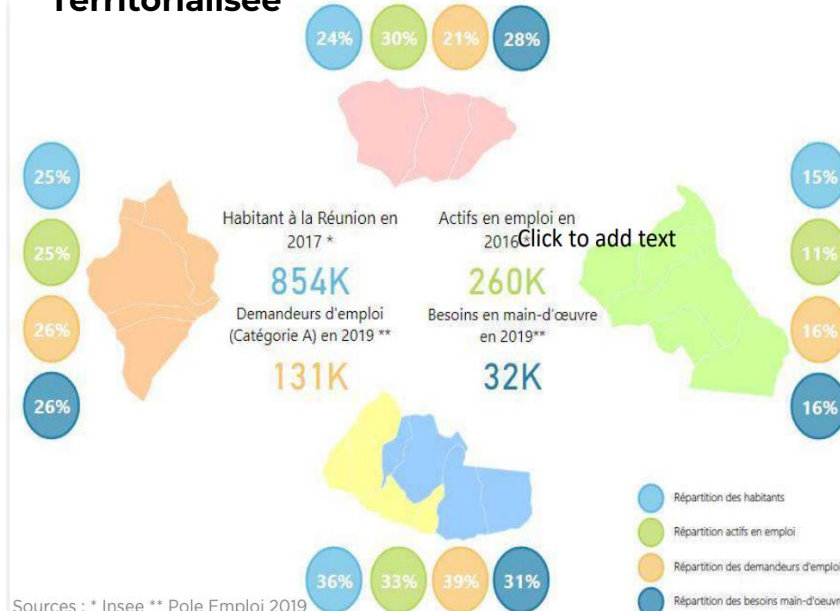
Source : INSEE

### Décorrélation territoriale entre offres et demandes d'emplois

Freins mobilités d'accès à l'emplois

Un **taux de chômage préoccupant** (18% en 2021), enjeu majeur pour être un territoire productif

### Vue d'ensemble Source : GPEC Territorialisée



Sources : \* Insee \*\* Pole Emploi 2019

### Une sphère productive à valoriser pour un regain productif du territoire- Nouvelle Economie

- Un PIB porté par la consommation des ménages et une économie de services tirée par la demande intérieure
- Une fragilité structurelle de la pérennité des entreprises réunionnaises, avec un tissu économique majoritairement composé de TPE et tourné vers les services et le commerce
- L'INDUSTRIE: Un poids industriel supérieur aux autres DOM (hors Guyane) , essentiellement porté par le secteur agroalimentaire
- L'AGRICULTURE, L'ENERGIE & ECONOMIE CIRCULAIRE : des enjeux d'autonomie générateur de leviers de réindustrialisation
- L'ARTISANAT : Un poids important dans l'économie de l'île (environ 1/3 des entreprises de la Réunion), présent dans l'ensemble des secteurs avec des situations plus ou moins fragilisées notamment dans le BTP, avec des enjeux d'innovation et de coopération pour renforcer les savoir faire
- LA CONSTRUCTION - Un secteur dépendant de la commande publique et en grande difficultés suite à la perte d'un tiers de marchés privés (conséquence directe de l'arrêt de la défiscalisation en secteur libre).
- LES TRANSPORTS INTERIEURS Dépendants de la construction et donc de la commande publique
- UNE INDÉPENDANCE NUMÉRIQUE: Avec l'arrivée du câble METISS, qui ouvre une nouvelle autoroute numérique vers les réseaux internationaux au large de l'Afrique, et les projets à court terme de DATA CENTER dans l'Ouest.
- DES RESEAUX ET LOGIQUES DE CLUSTERS/GRAPPES INSUFFISAMMENT DEVELOPPES - mais des structurations en cours ( Numérique, Energie, Aéronautique ...)

## Des espaces économiques concentrés avec un déséquilibre territorial, une stratégie foncière économique à définir

### Actuellement, 828 ha de ZAE répartis de manière déséquilibrée

- CINOR 197 HA > 24% > 24% habitants
- CIREST 59 HA > 7% > 15% habitants
- CASUD 19 HA > 2% > 15% habitants
- CIVIS 207 HA > 25% > 21% habitants
- TCO 346 HA > 42% > 25% habitants

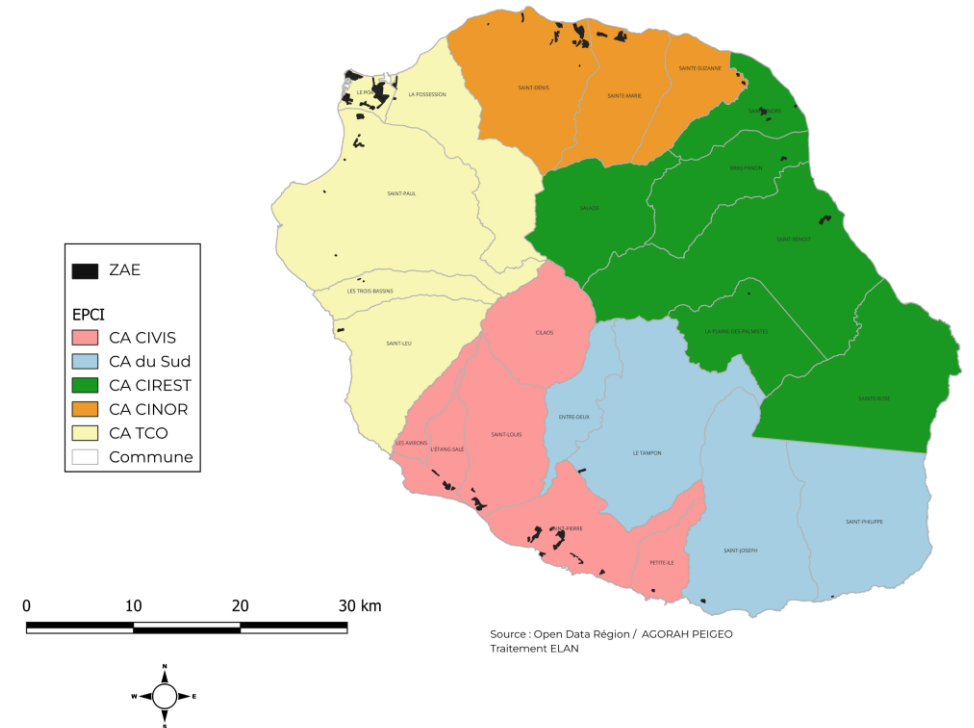
Dans le SAR 2011, **4 PAVR** pour l'équivalent de **385 hectares =** (AGORAH\_2020) avec des cibles foncières suivantes:

- ZAC Beauvallon - 45 ha à Saint-Benoît dont 30 en extension nouvelle,
- Zone industrialo-portuaire - 80 ha au Port en zone d'urbanisation prioritaire, selon le SAR 2011
- Zone de la Plaine de Duparc - 60 ha en extension nouvelle,
- Zone de Pierrefonds - 90 ha en zone d'urbanisation prioritaire et 10 en extension nouvelle,
- Zone de Cambaie - 100 ha à vocation économique sur les 300 ha en zone d'urbanisation prioritaire.

LE SRDEII 2022 a confirmé les espaces suivants

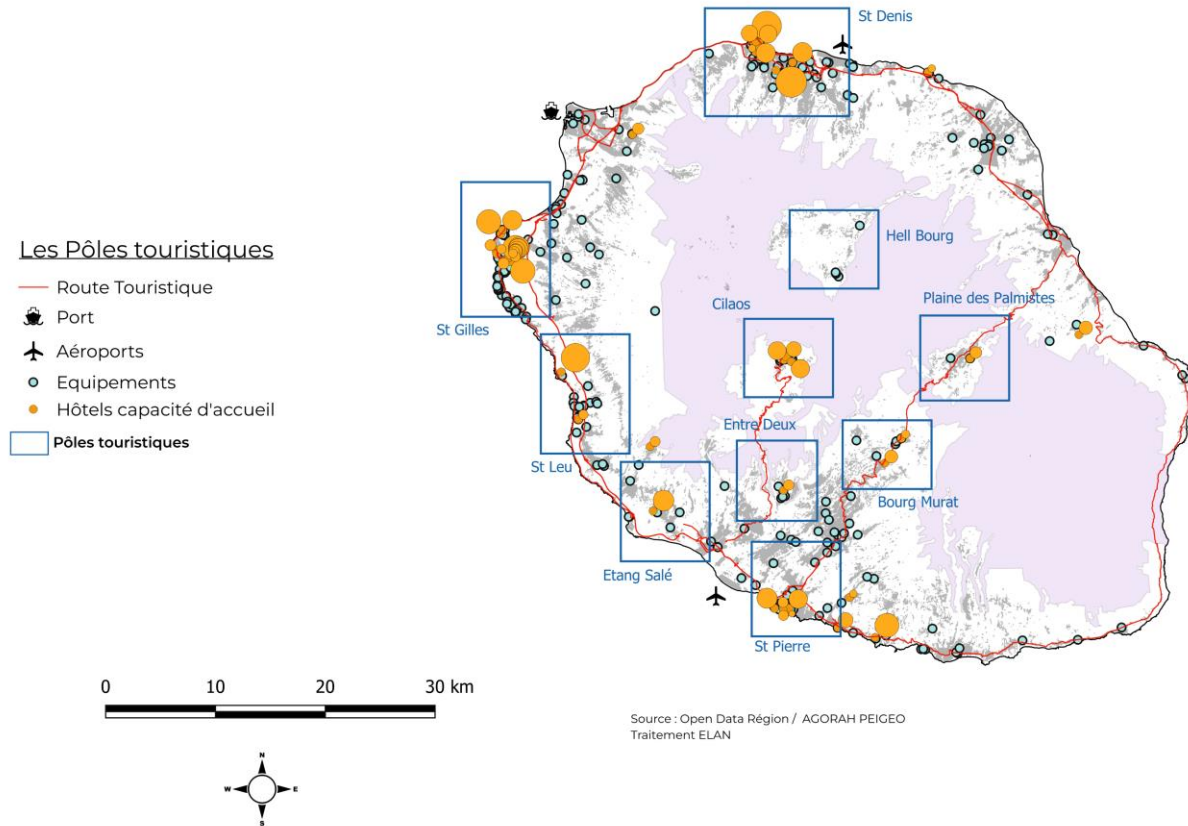
- La Plaine de Gillot dont La Zone arrière aéroportuaire (ZAA) « Pierre Lagourgue », au sein de cette Plaine de Gillot, doit être redynamisée,
- La Zone Arrière Portuaire (ZAP)
- La zone de BEAUVALLON
- La zone de PIERRFONDS

**SRDEII → Pas de projection quantitative des besoins en foncier et en immobilier** des différents domaines d'activités stratégiques liés à la Nouvelle Économie productive et à la stratégie de développement économique



**« A l'occasion de la révision du SAR, décliner la dimension spatiale du SRDEII dans un Schéma d'Aménagement économique régional et relancer la politique foncière, afin de maîtriser les conditions de valorisation du foncier contraint et faciliter la création de nouveaux espaces, y compris en envisageant la création d'une société foncière régionale »**

## Une décorrélation entre le poids territorial des emplois touristiques et la concentration de l'offre d'hébergement Une sous valorisation économique et sociale de notre potentiel touristique



- Un faible impact de l'économie touristique proportionnellement à d'autres territoires : un tourisme affinitaire important et un taux de retombée économique relatif plus faible
- Une **concentration de l'hébergement touristique et des nuitées** sur le Sud et l'Ouest posant la question de la transposition spatiale des capacités d'accueil touristique avec les flux projetés
- Un repositionnement vers les filières touristiques à fort potentiel **valorisant l'identité culturelle, la nature, les ressources agricoles, l'économie bleue**, qui questionne l'opportunité et les modalités d'aménagements et d'aménités associée et les espaces adaptés

**Des espaces naturels sensibles à forts enjeux de médiation et d'aménagements pour assurer leur intégrité** – avec des espaces stratégiques d'interfaces à valoriser – portes de parc, volcan, cirques, avec gestion des pics de flux à organiser

- Des stratégies de développement & d'aménagement des infrastructures d'accueil des flux touristiques (Aéroport, Port...) à mettre en cohérence avec les stratégies touristiques

## Un potentiel pour l'avenir en termes d'emploi de proximité, producteur de biens et services non délocalisables

Des **grandes familles de l'ESS historiques** qui portent la dynamique du secteur :

- **L'action sociale** (60% des emplois de l'ESS)
- **L'insertion par l'Activité Economique** (85 structures et 5700 emplois en insertion en 2022).

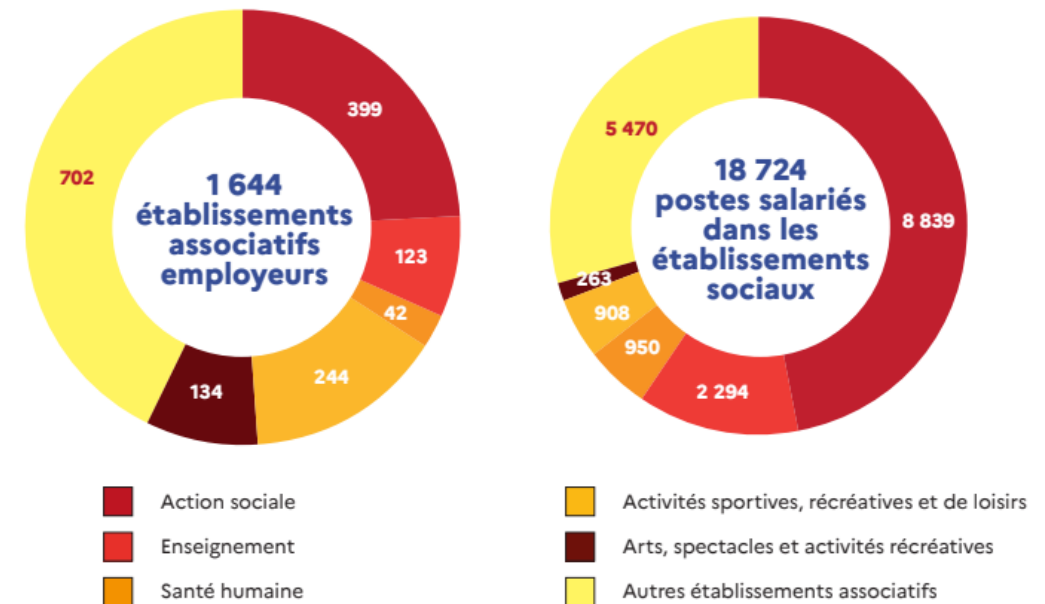
Des **secteurs d'activité dans l'ESS** avec de forts enjeux pour les années à venir :

- **Le vieillissement de la population et le rôle majeur des acteurs associatifs**
- **L'insertion par l'activité économique dont l'enjeu de l'emploi est fort sur les micro-régions**
- **Un potentiel de création d'activités innovantes, « laboratoires »** pour répondre aux défis environnementaux de demain

Le secteur de l'ESS : **premiers acteurs de la transition écologique de l'île.**

**L'économie circulaire** peut représenter un enjeu d'optimisation foncière des ZAE à travers la reconquête des friches de ces zones. Aussi sur le bassin de vie Nord de Saint-Denis à Sainte Marie notamment certaines ZAE ont aussi un usage d'habitat avec une forte proportion de logements et en font des zones résidentielles. (Agorah 2017).

L'emploi associatif en ETP à La Réunion : 6,8% dans l'emploi total en 2019



Sources : Insee, Flores 2019 ; base de données Séquoia de l'Acoss et des Ursaaf.

### Vie associative à la Réunion,

- **Trois pôles de création d'association** majeurs recensés (à l'échelle des arrondissements) : Saint-Pierre, Saint-Paul et Saint-Denis
- Les associations sont des **acteurs clés du territoire** qui contribue également fortement à l'emploi

## Les aéroports: 2 infrastructures au service du développement d'une filière en plein essor qui aura besoin de 1000 emplois supplémentaires dans les 3 à 5 prochaines années

UNE AMÉLIORATION  
PROGRESSIVE  
DES ACCÈS À L'AÉROGARE



- |                              |  |                                      |
|------------------------------|--|--------------------------------------|
| <b>HORIZON 2025</b>          | <b>HORIZON 2030</b>                    | <b>HORIZON 2040</b>                  |
| 1 Pôle d'Échanges Multimodal | 1 Reconfiguration du parc courte durée | 1 Requalification de la rue Guynemer |
| 2 Réseaux ferrés guidés      | 2 Parc relais P+R                      | 2 Second accès routier               |
|                              | 3-4-5 Voiries à construire             |                                      |
|                              | 6 Passerelle piétonne                  |                                      |



- En 2040, la SA ARRG projette **4 millions de passagers** et **39 000 tonnes de fret**
- La gestion de **l'accessibilité terrestre**, à partir de 3 M de passagers, est traitée dans le Schéma de Composition Générale (SCG) par la programmation d'un **nouvel accès** en Entrée/Sortie via un **franchissement de la Rivière des pluies à arbitrer avec l'aménagement d'un TCSP à haute capacité de transport.**
- Un **besoin foncier** selon le Schéma de composition général se traduisant par une **extension de la concession sur des terrains appartenant à la Région et à l'État.**



Un **aéroport à faible trafic** (100k passagers, 50 tonnes de fret /an) mais qui est **au cœur d'une plateforme économique à potentiel** qui doit trouver sa stratégie de redéploiement dans un territoire productif.

**Le GPMDLR: 2 sites qui s'étendent sur 181 ha pour la concentration à 100% des flux d'imports et qui s'inscrivent dans un Complexe Industriale-Portuaire (CIP) de 461 ha représentant 4820 emplois**

- 6 M de tonnes
- plus de 392 KEVP dont 103 KEVP en transbordement, soit près de 300 000 EVP (entrée + sortie) sur 2021

### Plan Stratégique à 2030:

- **8 M de tonnes**
- Traitement de **500 KEVP annuel**, soit une progression de + 25% sur 10 ans.
- L'accueil de **plus de 100 000 croisiéristes** par an.

⇒ **Un projet d'extension sur la ZAP (Zone Arrière Portuaire)** avec intégration d'une couronne logistique industrielle représentant un potentiel de 1800 emplois permettant :

- Augmenter les capacités de traitement du flux d'EVP en transbordement
- Faciliter la mutation du transport en flux tendu d'EVP vers un accroissement des capacités logistiques de transport de marchandises.

Une **problématique d'accessibilité à une zone qui concentre 100% des flux d'imports**:

- 3 millions de tonnes actuels d'import de marchandises dont:
  - 50 % en charbon et hydrocarbures
  - 50% de marchandises

## Enjeux d'un schéma d'armature logistique de distribution

**7 ports de pêche et de plaisance qui se répartissent autour de l'île et pouvant servir de levier au développement touristique et d'activités économiques, voire de mobilité**

