

VILLE DE NOUMEA

DIRECTION DE L'AMENAGEMENT
DE L'ESPACE ET DU
DEVELOPPEMENT URBAIN

Service du Développement Urbain

SM

N° 2015/119

1157

P 420



NOTE EXPLICATIVE

DE SYNTHESE

OBJET : Validation du Schéma d'Organisation d'Ensemble préalable à l'ouverture à l'urbanisation des zones AUB indicées du secteur Magenta aérodrome

P.J. : - 1 projet de délibération
- 1 projet de SOE

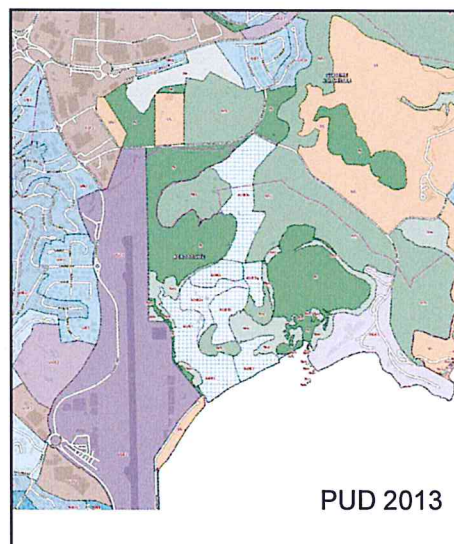
I/ Présentation de la problématique des zones AU indicées

Dans le cadre de son Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) approuvé par l'Assemblée de la province Sud le 30 mai 2013, la Ville de Nouméa a défini les conditions d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbanisation future indicées. Celles-ci nécessitent l'élaboration de différents documents en plusieurs étapes :

1. Un Schéma d'Organisation d'Ensemble (SOE)

- Il répond à une réflexion globale sur l'occupation et l'utilisation du sol compatibles avec les vocations arrêtées sur ces zones, ainsi qu'avec les orientations d'aménagement exposées dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et définies au PUD.

- Le SOE comprend un rapport de présentation et des documents graphiques qui, par analyse thématique, exposent un état des lieux, le respect des perspectives de développement durable de la commune, les grandes options et les orientations d'urbanisme (énergie, déplacements, déchets, eau, paysage...), le maillage et la hiérarchisation des voies, le potentiel d'urbanisation et les besoins en équipements publics induits à réaliser sur la zone.



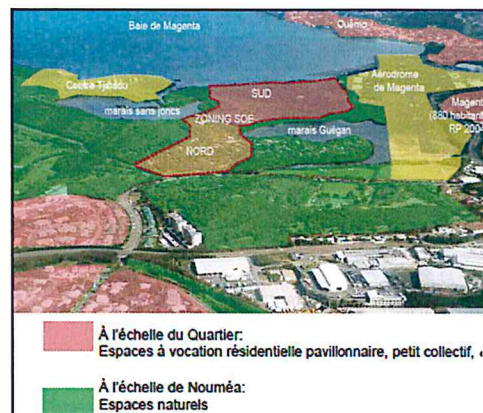
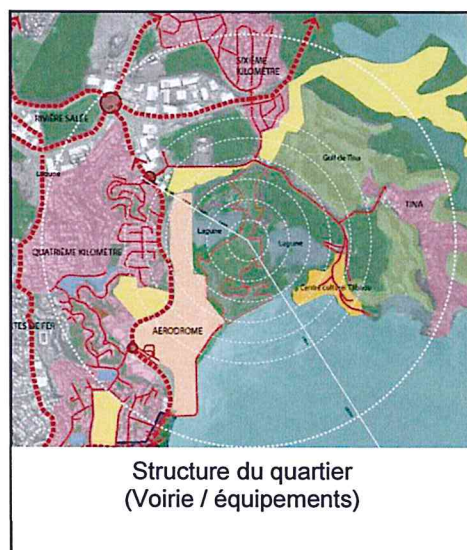
2. Le ou les Plan(s) d'Aménagement de Secteur (PAS) confirme(nt) ou ajuste(nt) les orientations contenues dans le SOE. Il précise les caractéristiques et la mise en œuvre du secteur qui doit être ouvert progressivement ou simultanément à l'urbanisation par permis de lotir ou permis de construire, après la réalisation des équipements d'infrastructure et de superstructure adaptés au potentiel de développement du secteur.

II/ Problématique et enjeux de la zone AUB indicée du secteur Magenta Aéroport

Afin de répondre au développement de la Ville de Nouméa et d'apporter une nouvelle offre pour satisfaire les besoins de logements sur son territoire, la Ville de Nouméa a fait élaborer par un bureau d'étude le SOE de la zone AUB indicée du secteur Magenta Aéroport.

Dans le cas de cette zone AUB indicée du Plan d'Urbanisme Directeur de la Ville de Nouméa, il revient à la Ville d'élaborer un SOE sur l'ensemble du périmètre et répondre ainsi à une stratégie globale d'aménagement durable.

Le diagnostic territorial de la zone fait apparaître deux niveaux d'enjeux : un premier à l'échelle de Nouméa par la préservation d'espace naturel participant du grand paysage et un deuxième sur la nécessité d'organiser le développement résidentiel harmonieux à l'échelle de la zone au regard des contraintes dues aux infrastructures et à l'exploitation commerciale de l'aéroport de Magenta.



Dès lors, les principales obligations détaillées dans le SOE consistent à organiser la connexion des infrastructures à court terme pour les réseaux divers et à long terme pour la voirie afin de garantir les accès nord et sud de la zone, tout en s'assurant de la capacité des équipements à répondre aux nouveaux besoins créés. Ces éléments ont été concertés lors de la phase d'élaboration du SOE avec les différents propriétaires impactés compte tenu des besoins en équipement identifiés aux différentes échéances d'ouverture à l'urbanisation.

Par ailleurs et selon l'analyse des différents éléments nécessaires au bon développement de la zone et études des projets sur la zone, il apparaît les conclusions suivantes :

En termes de capacités de développement immédiat, les réseaux actuels de toutes natures (eau usée, eau potable, énergie, etc.) peuvent supporter l'ouverture à l'urbanisation.

L'ensemble des eaux usées sera obligatoirement raccordé au réseau séparatif pour être traité par la station d'épuration Baie Sainte Marie.

En termes d'équipements publics, la réglementation urbaine du PUD induit des droits à construire qui ne génère pas de besoin spécifique, hormis une organisation des transports vers des groupes scolaires qui est à prévoir. Le facteur limitant est la capacité d'absorption du trafic créé par les opérations privées de logements sur le carrefour Gervolino / Martinet.

Au regard des contraintes, il est nécessaire de prendre en compte la proximité de l'aérodrome dans le développement urbain en l'accompagnant de dispositions réglementaires à fixer par les aménageurs et promoteurs, et de faire la promotion de formes urbaines adaptées dans les orientations d'aménagement pour préserver le grand paysage.

Il est enfin porté à la connaissance les points de vigilance suivants :

- La nécessité de sécuriser et contrôler le squat pour éviter son expansion et sauvegarder le patrimoine naturel.
- La nécessité d'étudier le devenir du marais Guégan avec l'hypothèse d'un canal vers le marais sans joncs dans le cadre de l'actualisation du schéma directeur d'assainissement.
- Le devenir de l'aérodrome à moyen terme, avec l'augmentation du trafic aérien et des nuisances induites ou sa délocalisation sur Tontouta.
- Les voies en impasse dans les programmes de résidences privées, y compris réseaux et espaces collectifs d'accompagnement, ne seront pas prises en charge par la Ville, mais ils doivent répondre aux usages et normes en vigueur.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant, il est proposé au conseil municipal la validation du SOE ci-joint, premier document permettant l'ouverture à l'urbanisation en zone AUB indicées du PUD de la Ville de Nouméa du périmètre concerné, préalablement à l'approbation des différents PAS.

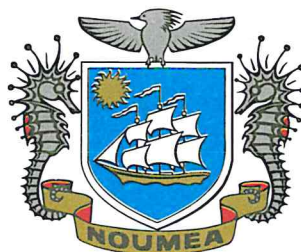
Tel est l'objet du projet de délibération ci-joint que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.

Nouméa, le 27 août 2015

La Députée-Maire,

Sonia LAGARDE





VILLE DE NOUMEA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Haut-Commissari: la République
en Nouvelle-Calédonie

11 SEP. 2015

CONTRÔLE DE LEGALITE

L'an deux mil quinze, le jeudi 10 septembre à 10 heures, le conseil municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Sonia LAGARDE, Députée-Maire.

ETAIENT PRESENTS :

DATE DE CONVOCATION 28.08.2015	Mme	Sonia LAGARDE	Mme	Karine DESTOURS
	Mme	Kareen CORNAILLE	Mme	Christine BELLET
	Mme	Chantal BOUYE	M.	Henri OUILLEMON
	M.	Daniel LEROUX	Mme	Laurène CASSAGNE
	Mme	Diane BUI-DUYET	M.	Patrick SENS
	Mme	Françoise SUVE	M.	Christophe DELESSERT
	M.	Dominique SIMONET	M.	Marc MANSEL
	Mme	Anne-Christine CHIMENTI	M.	Marc DESCHAMPS
	M.	Marc ZEISEL	Mme	Liliane CONDOUMY
	M.	Nicolas VIGNOLES	M.	André WAMO
DATE D'AFFICHAGE 04.09.2015	M.	Tristan DERYCKE	M.	Gilles UKEIWE
	M.	Pierre FAIRBANK	M.	Jean-Claude BRIAULT
	Mme	Valérie LAROCHE	Mme	Félicia BALLANGER
	M.	Alexandre MACHFUL	M.	Charles ERIC
	Mme	Janine BAJON	Mme	Marie-Jo BARBIER-PONTONI
	M.	Kalisito MUSUMUSU	Mme	Dominique KORFANTY

formant la majorité des membres en exercice.

ABSENTS EXCUSES :

Nombre de conseillers en exercice	:	53	M.	Jean-Pierre DELRIEU	M.	Christophe CHEVILLON
			M.	Philippe DUNOYER	Mme	Jinezi Annie QAEZE
			M.	Paul QAEZE	Mme	Charlène SOERIP
Nombre de présents	:	32	Mme	Patricia VAN RYSWYCK	M.	Gaël YANNO
Nombre de votants	:	52	Mme	Marie-Noëlle LOPEZ	Mme	Isabelle LAFLEUR
(20 procurations)			Mme	Martine LAGNEAU	M.	Philippe BLAISE
			Mme	Tuilogona O'CONNOR	Mme	Isabelle CHAMPMOREAU
			M.	Mathieu OUANEMA	Mme	Sonia BACKES
			Mme	Sabine KAGY	M.	Jonas TAOFIFENUA
			M.	Christophe OBLED	Mme	Francine BEYNEY
			Mme	Germaine NEWEDOU		

Madame Diane BUI-DUYET a été élue secrétaire de séance.

DELIBERATION N° 2015/1157
autorisant la validation du Schéma d'Organisation d'Ensemble préalable à l'ouverture à
l'urbanisation de la zone AUB INDICÉE du secteur Magenta Aéroport

Le conseil municipal de la Ville de Nouméa, réuni en séance publique, le 10 SEP. 2015

VU la loi organique modifiée n° 99/209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999,

VU la loi modifiée n° 99/210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal Officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999,

VU le code des communes de la Nouvelle-Calédonie,

VU la délibération modifiée de l'Assemblée Territoriale n° 74 des 10 et 11 mars 1959 portant réglementation de l'urbanisme en Nouvelle-Calédonie,

VU la délibération du Congrès de la Nouvelle-Calédonie n°24 du 8 novembre 1989 modifiant la délibération n° 74 des 10 et 11 mars 1959 susvisée,

VU la délibération n° 227/CP du 5 mai 1993 modifiant la réglementation de l'urbanisme en Nouvelle-Calédonie,

VU la délibération de l'Assemblée de la province Sud n° 21-2003/APS du 18 juillet 2003 relative aux plans d'urbanisme en Province Sud,

VU le Plan d'Urbanisme Directeur de la commune de Nouméa rendu exécutoire par la délibération de l'Assemblée de la province Sud n° 19-2013/APS du 30 mai 2013,

Vu la note explicative de synthèse n° 2015/119 du 27 août 2015,

La Commission de l'Urbanisme, des Transports et de l'Intercommunalité entendue en séance du 1^{er} septembre 2015,

Après en avoir délibéré,

D E C I D E :

ARTICLE 1^{er} /

Le Schéma d'Organisation d'Ensemble préalable à l'ouverture à l'urbanisation de la zone AUB Indignée du secteur Magenta Aéroport est validé par le conseil municipal.

ARTICLE 2 /

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication et de sa notification.

ARTICLE 3 /

La Députée-Maire est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire Délégué de la République pour la province Sud, publiée par voie d'affichage et notifiée à la province Sud.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, LE 10 SEP. 2015

POUR EXTRAIT CONFORME

NOUMEA, LE 11 SEP. 2015

La Députée-Maire,

Soma LAGARDE



DESTINATAIRES :

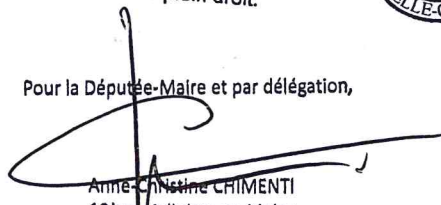
SUBD. ADMINIS. SUD	- 1
D.F.	- 1
D.G.S.T.	- 1
D.A.E.D.U. (S.D.U.)	- 1
PROVINCE SUD	- 1
AFFICHAGE	- 1



La Députée-Maire certifie que le présent acte
ayant été transmis le 11 SEP. 2015
au Commissaire Délégué
et notifié le 14 SEP. 2015
et ~~le~~ publié le 11 SEP. 2015
est exécutoire de plein droit.



Pour la Députée-Maire et par délégation,


Anne-Christine CHIMENTI
10ème Adjointe au Maire
chargée des finances

*Etude pour l'ouverture à l'urbanisation
de la zone AU de Magenta aéroport
Quartier Aéroport*

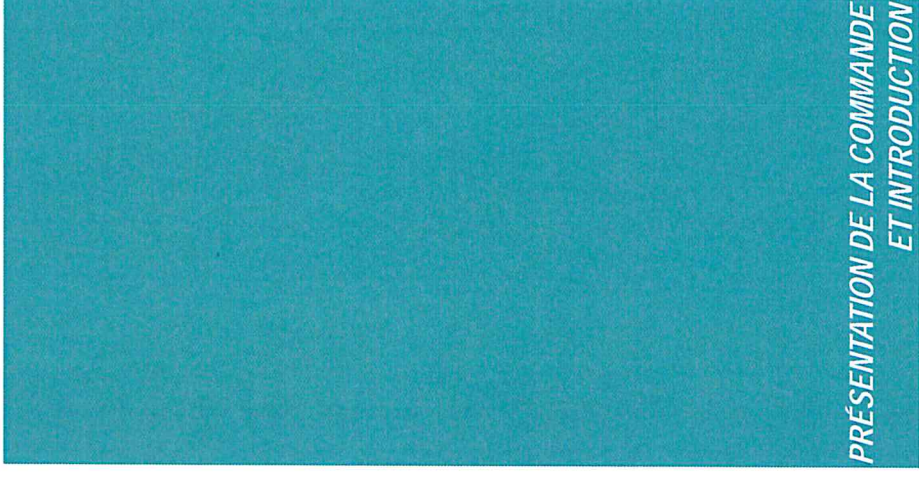
SCHÉMA D'ORGANISATION D'ENSEMBLE
SOE



Maîtrise d'ouvrage :
VILLE DE NOUMÉA
Juin 2015



A- PRÉSENTATION DE LA COMMANDE ET INTRODUCTION	Page 2
B- CARACTÉRISTIQUES DU SITE	Page 5
1- Contexte réglementaire et état des lieux	
2- Le Site d'étude	
C- DIAGNOSTIC	Page 11
D- ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS	Page 27
1- Vocation	
2- Habitat	
3- Environnement et Paysage	
4- Desserte, transports et déplacement	
5- Conditions d'aménagement	
6- Potentiel d'urbanisation et besoins en équipements publics	
7- Typologies et densité dans le quartier	
E- PHOTOS DE RÉFÉRENCE	Page 49



A- PRÉSENTATION DE LA COMMANDE ET INTRODUCTION

Périmètre géographique de l'étude

Le périmètre de l'étude comprend les terrains municipaux squattés le long de la rue Frouin, ainsi que le foncier dit « terrain GUEGAN » mitoyen à l'aérodrome de Magenta.

Question posée et objectif de l'étude

La Ville de Nouméa a la volonté de faire élaborer un SOE à l'échelle de l'ensemble des zones AU indicées, avec des secteurs pour permettre leur ouverture à l'urbanisation progressive et répondre ainsi à une stratégie d'aménagement durable.

Il est à noter qu'un privé a développé un schéma pour l'aménagement de la parcelle GUEGAN – lot n° 158 sis section AERODROME, dans le cadre d'un projet immobilier résidentiel d'environ 300 logements en six tranches.

Cependant, ce projet privé ne représente qu'une partie de la zone d'étude, il est donc nécessaire de disposer d'un SOE à l'échelle du secteur et non de la parcelle. L'autre propriétaire foncier impacté est la Ville de Nouméa.

Le SOE réalisé devra être élaboré en faisant abstraction du projet privé dont les intérêts peuvent différer de l'intérêt général à l'échelle du secteur.

Le SOE devra :

- Fixer les vocations des territoires au vu des déficits du quartier (en infrastructure, superstructure, assainissement, raccordements aux réseaux, parcs, école, ...) et des enjeux environnementaux et paysagers du site. En effet, les orientations d'aménagement et de développement urbain qui seront proposées dans ce secteur doivent permettre d'éviter, ou à défaut, de réduire, les impacts sur l'environnement et notamment sur les écosystèmes d'intérêt patrimonial tels que définis au code de l'environnement de la province Sud.

- Définir la trame viaire pour permettre le désenclavement de la zone et ne pas obérer la constructibilité des autres terrains au regard des voies actuelles de raccordement au quartier que sont les rues FROUIN et MARTINET. Le SOE de la collectivité définira les orientations d'aménagement durable pour permettre au pétitionnaire de réaliser un Plan d'Aménagement de Secteur (PAS) correspondant au lot n°158 sis section AERODROME.

Les thématiques traitées par le SOE de la zone AU seront les suivantes :

- a) Contexte : situation, occupation des sols, parcellaire
- b) Socio-démographie et logement
- c) Environnement et paysages
- d) Déplacements
- e) Réseaux divers
- f) Equipements et espaces publics

Les enjeux en termes d'environnement :

Le projet devra permettre la protection de l'environnement du site en prévoyant :

- a) la préservation de la mangrove et de la forêt sèche et de leurs capacités de développement ;
- b) l'utilisation d'espèces végétales endémiques ou respectueuses du milieu naturel pour la création d'espaces verts ;
- c) la préservation des arbres remarquables du site ;
- d) la conservation des points de vue depuis le quartier vers la baie ;
- e) l'intégration paysagère des bâtiments (co-visibilités avec le centre culture J.M. TJBAOU) ;
- f) le développement de cheminements piétons ou vélo dans une liaison verte Nord-Sud reliant la zone AU aux quartiers voisins ;
- g) l'intégration de la plage et de la zone de marais comme des éléments identitaires du quartier, accessibles, animés et agréables ;
- h) les aménagements (plantations, enrochements,...) devront être étudiés pour un moindre impact, si besoin dans le cadre d'une étude d'impact prévue par le code de l'environnement ;
- i) la prévention des risques naturels (notamment tsunami et glissements de terrains).



Le périmètre d'étude du quartier Magenta Aéroport

La programmation immobilière :

Le programme de construction devra permettre, dans le respect des enjeux environnementaux et paysagers, de :

- proposer une typologie de logements variée et favoriser les mixités au regard du tissu existant ;
- répondre à la demande en logement du quartier (typologie, taille, etc.) ;
- produire des logements en faveur des populations à revenus faibles ou intermédiaires en accession pour favoriser une appropriation du quartier ;
- définir les formes urbaines ;
- appliquer les principes de prévention situationnelle ;
- développer des activités commerciales adaptées aux besoins ;
- proposer une démarche de relogement pour la RHI et la décohabitation.

Le programme des constructions intégrera les principes de performance environnementale suivants :

- énergie : utilisation d'énergies renouvelables ;
- bio-climatisme : favoriser les logements traversant à ventilation naturelle, orientation des bâtiments pour favoriser l'ensoleillement ;
- déchets : prévoir des espaces de tri intégrés aux constructions ou des emplacements de collecte commune sur l'espace public ;
- eau : gestion des eaux pluviales sur site, réutilisation des eaux pluviales sur site, en particulier maîtrise des ruissellements.

Le maillage et les réseaux :

Les documents graphiques devront présenter les options pour :

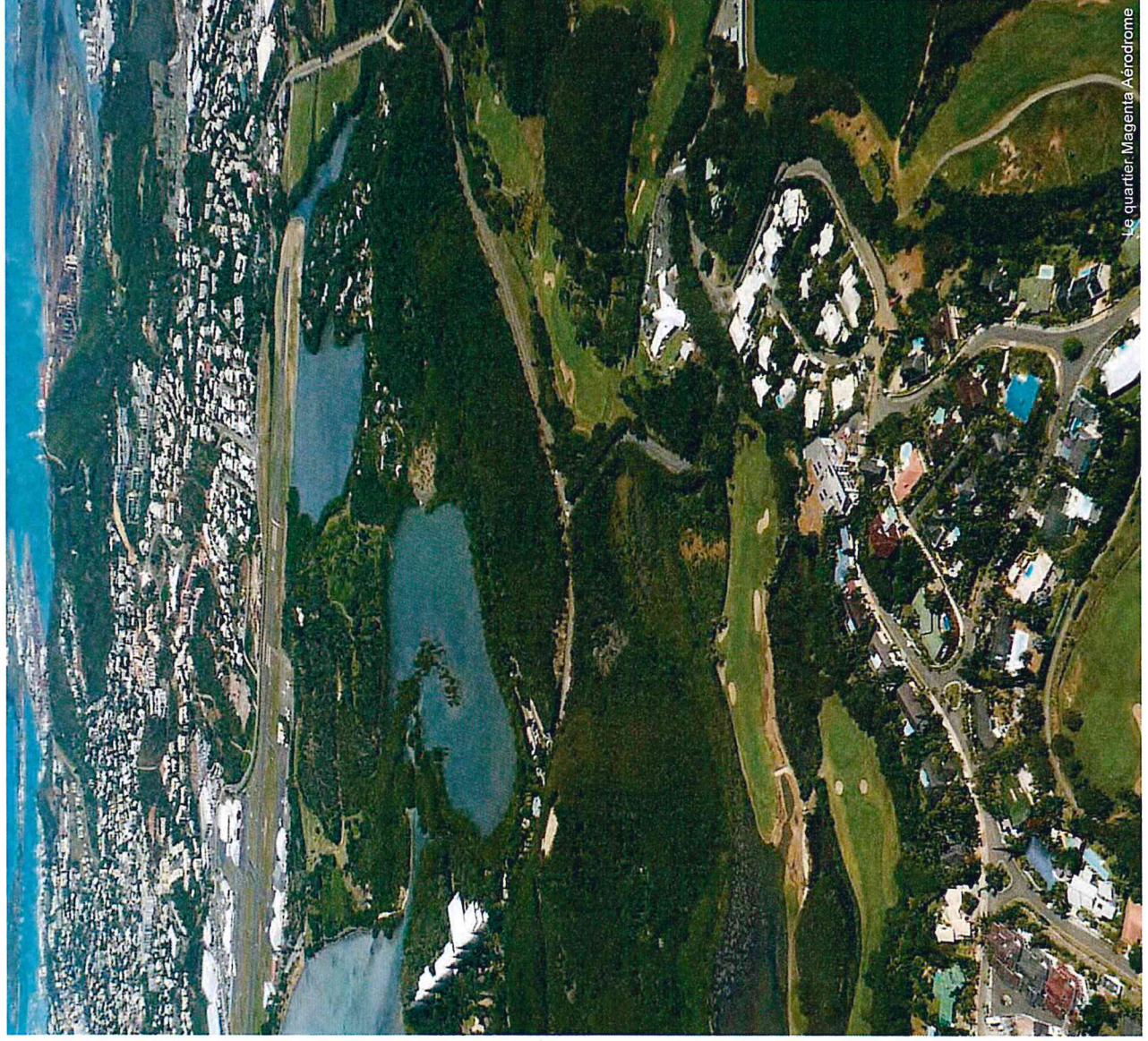
- un maillage viaire hiérarchisé, évitant les impasses et permettant un accès simple des secours et des services de proximité urbaine ;
 - permettre le raccordement de la globalité de la zone AU indiquée (réseau d'adduction d'eau potable, d'assainissement, d'électricité et de communication) par des réseaux suffisamment dimensionnés. Le traitement des eaux usées devra être étudié dans le cadre d'un raccordement à la station d'épuration de la Baie de Sainte-Marie ;
 - connecter les zones d'habitat entre elles par des axes piétons et cyclables confortables reliant les commerces et équipements de proximité et les espaces naturels ;
 - protéger les zones calmes d'habitat des nuisances sonores liées au trafic des voies nouvelles ou existantes et de l'aérodrome à proximité de la zone.
- Potentiel d'urbanisation et besoins en équipements publics induits à réaliser sur la zone :
- l'ouverture à l'urbanisation va générer l'arrivée d'un public scolarisable, la capacité d'accueil actuelle des écoles ou la construction d'une école est à étudier au regard de la production potentielle de logement et sa programmation dans le temps et par secteur ;
 - les maisons municipales de quartiers les plus proches se situent à Magenta et à Portes-de-Fer, une annexe de proximité pourrait être envisagée pour répondre aux besoins des jeunes du quartier.

L'aménagement extérieur :

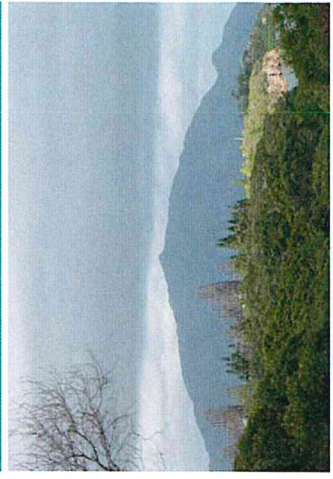
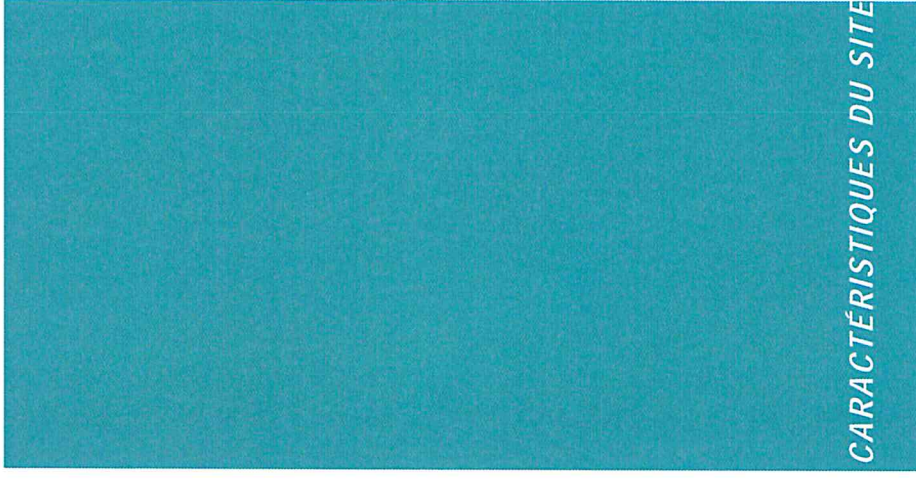
Le SOE définira la valorisation et la hiérarchisation des espaces publics au regard de leurs usages et vocations.

Le programme définira les éléments conduisant à la création d'un cadre de vie agréable en prévoyant entre autres pour les espaces végétalisés :

- l'aménagement des berges et leur mise en valeur et leur accessibilité par des cheminements piétons ;
- la végétalisation des stationnements, trottoirs et chemins piétons ;
- des espaces verts d'agrément dans les zones résidentielles ;
- une zone tampon entre les zones résidentielles et l'aérodrome.



Le quartier Magenta Aérodrome



B- CARACTÉRISTIQUE DU SITE

1- Contexte réglementaire et état des lieux

Les zones dites AU, couvrent des parties de territoire à caractère naturel peu ou pas équipées, et sont destinées à être ouvertes à l'urbanisation sous une échéance plus ou moins proche.

Le Plan d'Urbanisme Directeur institue des zones «AU strictes» d'urbanisation à long terme et des zones «AU indicées» d'urbanisation à moyen terme.

La zone AU «stricte» est destinée à être ouverte à l'urbanisation à long terme car sa vocation dominante n'a pas encore été arrêtée et parce qu'elle ne dispose pas des voies publiques et des réseaux nécessaires

La zone AU «indicée» est destinée à être ouverte à l'urbanisation à moyen terme sous conditions :

Les voies publiques, les réseaux d'eau potable, d'électricité, de télécommunication et le cas échéant d'assainissement existent à proximité et répondent aux besoins du développement de la zone.

L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à l'approbation par délibération du conseil municipal :

- du Schéma d'Organisation d'Ensemble (SOE)

- du Plan d'Aménagement

de Secteur (PAS) au fur et à mesure de la réalisation des équipements d'infrastructure et de superstructure nécessaires

Le SOE :

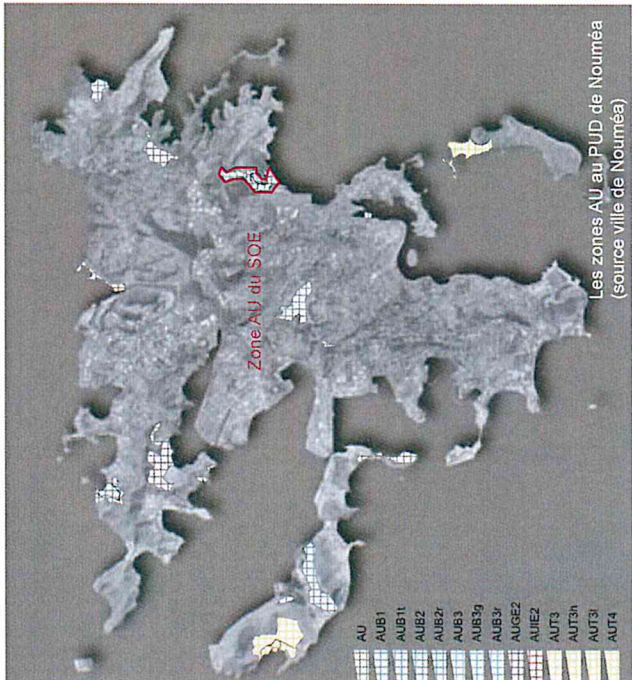
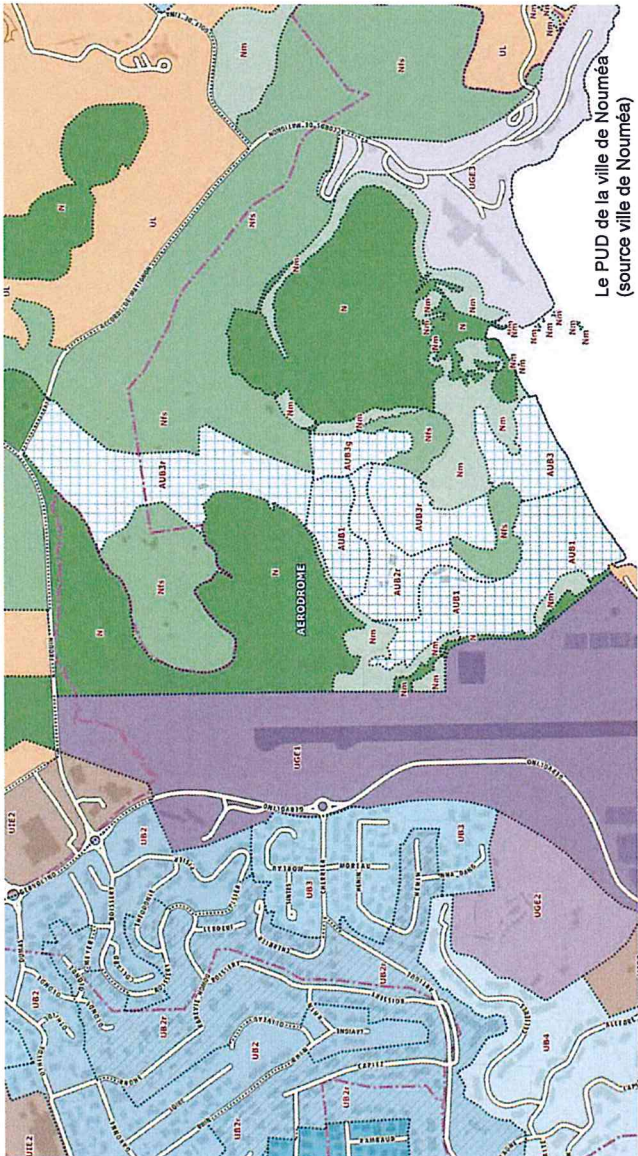
Il peut couvrir une ou plusieurs zones AU « indicées », dans leur ensemble, et définir un ou plusieurs secteurs à l'intérieur de la ou des zones concernées.

Il révèle une intégration de la ou des zones avec le développement de la commune par une réflexion globale sur l'occupation et l'utilisation du sol compatibles avec les vocations arrêtées sur ces zones, ainsi qu'avec les orientations d'aménagement définies au PUD.

L'enjeu est, de garantir une bonne intégration des futures constructions dans le tissu urbain existant, tant d'un point de vue paysager que fonctionnel, et de déterminer les orientations stratégiques (nombre de logements, équipements à créer, axes principaux à développer, éléments à mettre en valeur...). Les objectifs, orientations d'aménagement et exigences constituent la base du projet futur d'ouverture à l'urbanisation, et expriment la volonté politique des élus.

La Zone d'étude comprend (au regard du PUD) :

- ZONE UB1, zone résidentielle de forte densité
- ZONE UB2, zone résidentielle de moyenne densité
- ZONE UB3, zone résidentielle de faible densité, comprend UB3R / UB3G / UB3
- ZONE N, zone naturelle (comprend NFS), correspond aux zones naturelles qu'il convient de préserver en raison de leur valeur écologique liée à la présence de forêt sèche. Cette zone est constituée de poches de forêt sèche et de zones tampons permettant la protection et le développement des espèces de forêt sèche



Contexte stratégique: Créer des Centres de Quartier

Réduire les déplacements, permettre aux habitants des quartiers de trouver à leur porte commerces, services et animations constituent un objectif pour l'aménagement du territoire de Nouméa.

L'enjeu est de conforter ou de créer, dans les territoires identifiés de la commune, des espaces répondant à ces exigences de proximité : les centres de quartier dont la création est une innovation du PADD et du futur Plan d'Urbanisme Directeur. A l'échelle des quartiers, ils contribueront à vivifier l'idée du village dans la ville.

Ces centres s'organisent avec les composantes suivantes :

1. Infrastructures (voiries, assainissement, organisation de l'espace),
 2. Logements.
 3. Activités (emplois),
 4. Commerces / Services,
 5. Équipements (Socio-éducatifs, culturels, sportifs, desserte, ...).
- Les centres de quartier feront désormais l'objet de prescriptions d'urbanisme particulières afin de favoriser leur émergence.

En future zone UB1:

Une fois l'ouverture à l'urbanisation validée, les règles du PUD concernant la zone UB1 sont opposables aux dépôts de permis de construire.

Les dispositions opposables aux autorisations d'urbanismes sont :

- les dispositions communes à toutes les zones,
- les dispositions applicables à la zone UB1 sauf dispositions particulières

Sont autorisées :

- les constructions à usage d'habitat et de commerces,
- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- les ICPE compatibles avec la vocation de la zone,
- les espaces aménagés en pleine terre ne doivent pas être inférieurs à 15%
- l'emprise au sol des bâtiments ne doit pas excéder 50% de la propriété foncière
- COS non réglementé

En future zone UB2:

Une fois l'ouverture à l'urbanisation validée, les règles du PUD concernant la zone UB2 sont opposables aux dépôts de permis de construire.

Les dispositions opposables aux autorisations d'urbanismes sont :

- les dispositions communes à toutes les zones,
- les dispositions applicables à la zone UB2 sauf dispositions particulières

Sont autorisées :

- les constructions à usage d'habitat et de petits commerces/bureaux,
- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- les ICPE compatibles avec la vocation de la zone,
- les espaces aménagés en pleine terre ne doivent pas être inférieurs à 25%,
- l'emprise au sol des bâtiments ne doit pas excéder 40% de la propriété foncière
- COS non réglementé

En future zone UB3:

Une fois l'ouverture à l'urbanisation validée, les règles du PUD concernant la zone UB2 sont opposables aux dépôts de permis de construire.

Les dispositions opposables aux autorisations d'urbanismes sont :

- les dispositions communes à toutes les zones,
- les dispositions applicables à la zone UB2 sauf dispositions particulières

Sont autorisées :

- les constructions à usage d'habitat et de petits commerces/bureaux,
- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- les ICPE compatibles avec la vocation de la zone,
- les espaces aménagés en pleine terre ne doivent pas être inférieurs à 30%,
- l'emprise au sol des bâtiments ne doit pas excéder 30% de la propriété foncière
- COS non réglementé



Le quartier de Magenta aérodrome (source ville de Nouméa)



Vue aérienne sur la zone d'étude du SOE



Vue aérienne sur la zone d'étude du SOE

2- Le Site d'étude

Le quartier AÉRODROME est situé à l'Est de la Ville de Nouméa. Il se décompose en deux parties distinctes, séparées par l'aérodrome de Magenta :

- d'une part la frange Ouest où de l'habitat s'est développé à flanc de colline
- et d'autre part la frange Est constituant des réserves foncières et les zones naturelles.

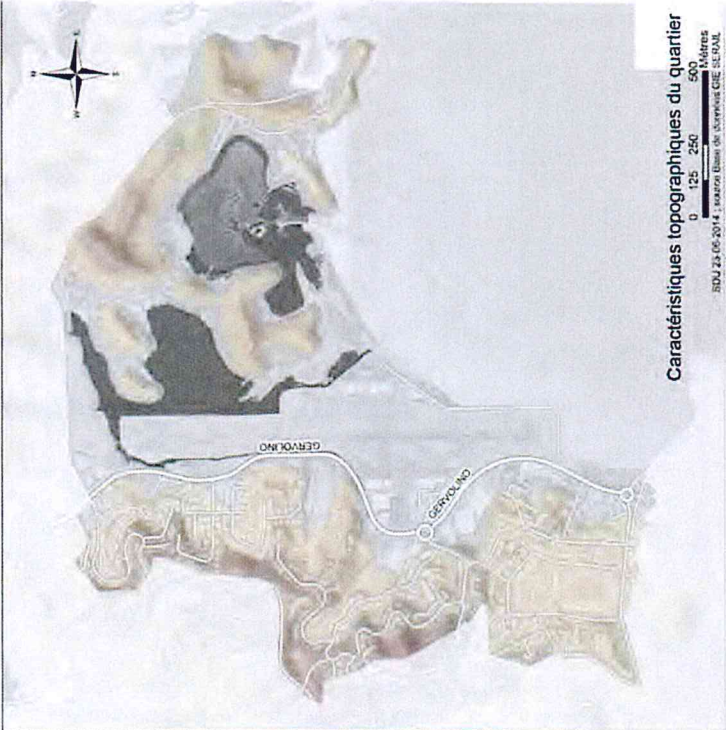
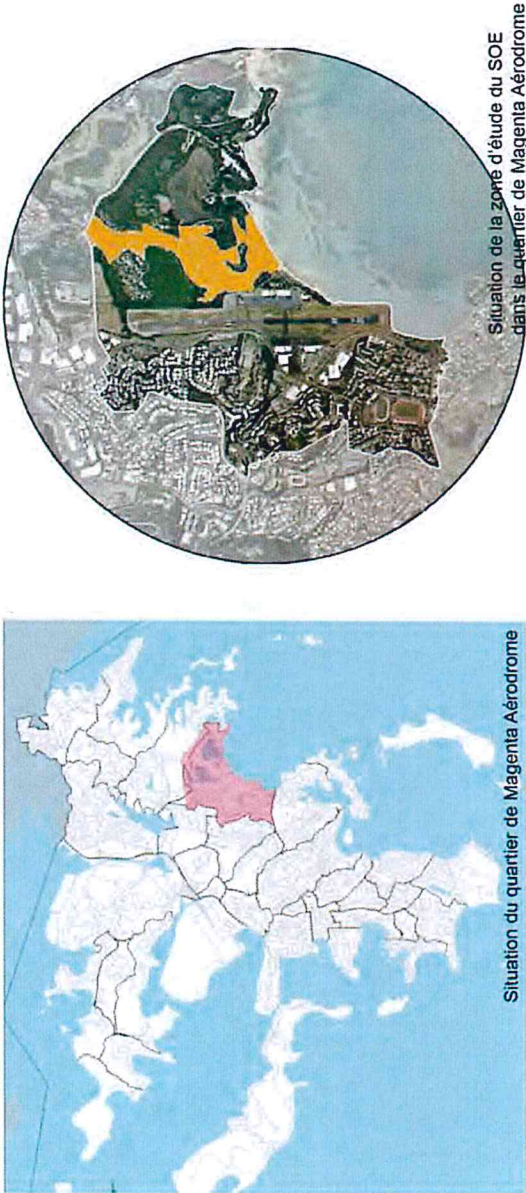
Compte tenu des limites des quartiers qui datent du 23 novembre 1982, et de l'évolution du territoire, certaines limites sont devenues obsolètes et de nouvelles limites sont à prendre en compte en termes de fonctionnement du territoire. Ainsi, le périmètre d'étude est délimité à l'Ouest par la limite actuelle du quartier AÉRODROME, inclue la zone UA2 le long de la rue GERVOLINO au Sud qui, bien que sur MAGENTA participe à la vie du quartier, intègre le Centre Culturel TJBABOU et sa voie d'accès comme limite Est, et s'appuie sur la rue FROUJIN pour la limite Nord. Ces deux dernières limites physiques, qui n'existaient pas en 1982, permettent de fixer des limites claires et identifiables à la zone d'étude.

Histoire

Créé sous cette appellation lors du découpage de 1982, ce quartier doit son nom à l'aérodrome qui occupe une grande partie de sa superficie. Il a été intégré dans le périmètre urbain en 1974 initialement appelé «plaine de Magenta», vaste plage de sable découverte à marée basse, où un hippodrome est aménagé.

L'hippodrome est transformé en aérodrome par les américains en 1942, et devient par la suite l'aérodrome de Nouméa pour les lignes intérieures.

La plage de Magenta, au sud de l'aérodrome, est séparée par la R.T. 14 par un agréable parc planté d'araucarias. Ce terrain avait été acheté en 1926 par la Municipalité pour en faire une aire de pique-nique et de détente.



Chiffres clés -		Aérodrome				TCMA de pop. 2004 - 09	
Population (ISEE 2009)	Population quartier	Population Nouméa	% Population	Evolution 2004-09	pop.		
4687	97 579	4,8%	8-34ans	+12,0%	8-34ans		
Pop. quartier	2160	46,1%	Pop. quartier	42,4%	Pop. Nouméa		
Superficie / Densité	229,7	20,4	Superficie (Ha) quartier	Densité (Hab./Ha) Nouméa	20,2		
Diplôme / Chômage	Pop. sans diplôme quartier	17,4%	Pop. sans diplôme quartier	Taux de chômage quartier	6,9%		
Ménages (ISEE 2009)	Taille moy. ménages quartier	3,1	Taille moy. ménages quartier	6 pers. et + / ménage quartier	21038		
Logements (ISEE 2009)	Ménages social quartier	59,7%	Ménages social quartier	19%	21,6%		



Le quartier Aéroport est constitué globalement d'espaces plutôt ouverts et généreux, offrant une bonne perception du grand paysage. La chaîne des Koghi jusqu'au massif du Mont Dore domine largement les vues lointaines, où le lagon apparaît dès que l'on prend un peu de hauteur en circulant sur le relief.

L'urbanisation du quartier, concentrée sur le versant de la colline, offre une dichotomie entre une perception très végétale lorsque l'on observe le grand paysage depuis la zone d'habitation, et à l'inverse, une zone urbaine plutôt dense lorsque l'on regarde cette même colline depuis la rue Gervolino qui longe le relief.

La rue Gervolino et la piste de l'aéroport marquent une limite entre un espace urbain dense constitué pour l'essentiel de lotissements et un espace composé de surfaces végétales conséquentes (golf, forêt sèche, mangrove) conférant à cette partie de Nouméa une image plus naturelle. Seul le lotissement Tina Golf en limite ouest du territoire considéré constitue une tache urbaine plus conséquente.

Cette présence naturelle constitue par ailleurs l'écrin vert dans lequel Renzo PIANO, architecte du centre culturel Jean Marie Tjibaou souhaitait placer son projet.

Enfin, le quartier est également caractérisé par une forte présence de l'eau. Le rivage très découpé, composé d'une succession de presqu'îles, et la géographie de la baie de Magenta confère une image particulière à cette partie de la Ville de Nouméa

Interprétation des orientations du PADD au quartier Magenta Aéroport: Vocation des territoires de la zone AU indicée:

À l'échelle de Nouméa:

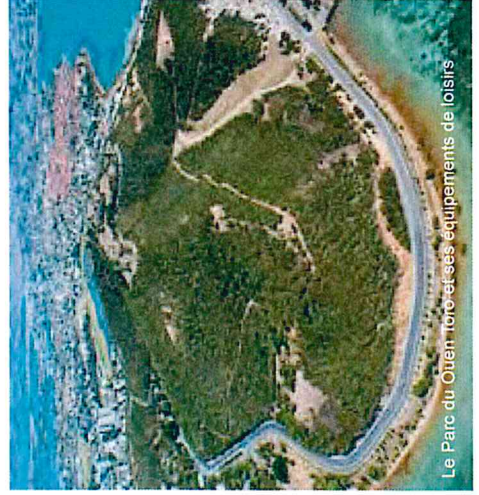
Espaces naturels

- Loisirs, type plaine de Sainte marie (aire de jeux, espaces libres)

- Naturel: parc, zone naturelle sensible, Mangrove, lagunes, aménagement type Ouen Toro

À l'échelle du Quartier:

Espaces à vocation résidentielle pavillonnaire, petit collectif



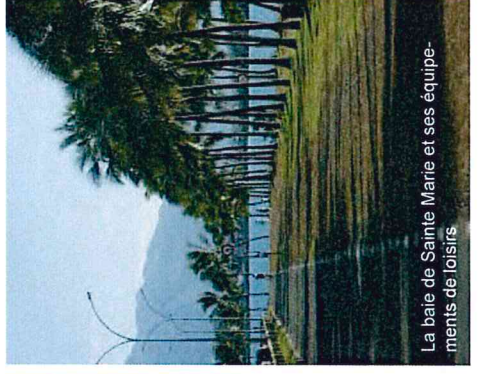
Le Parc du Ouen Toro et ses équipements de loisirs



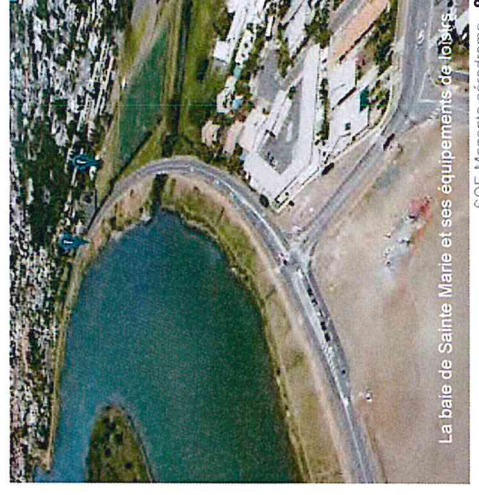
Le Parc du Ouen Toro et ses équipements de loisirs



Le Parc du Ouen Toro et ses équipements de loisirs



La baie de Sainte Marie et ses équipements de loisirs



La baie de Sainte Marie et ses équipements de loisirs

La zone AU du SOE de Magenta comprend des Habitats Sans Droits Ni Titres, dans la partie Nord à intégrer à l'ouverture à l'urbanisation :

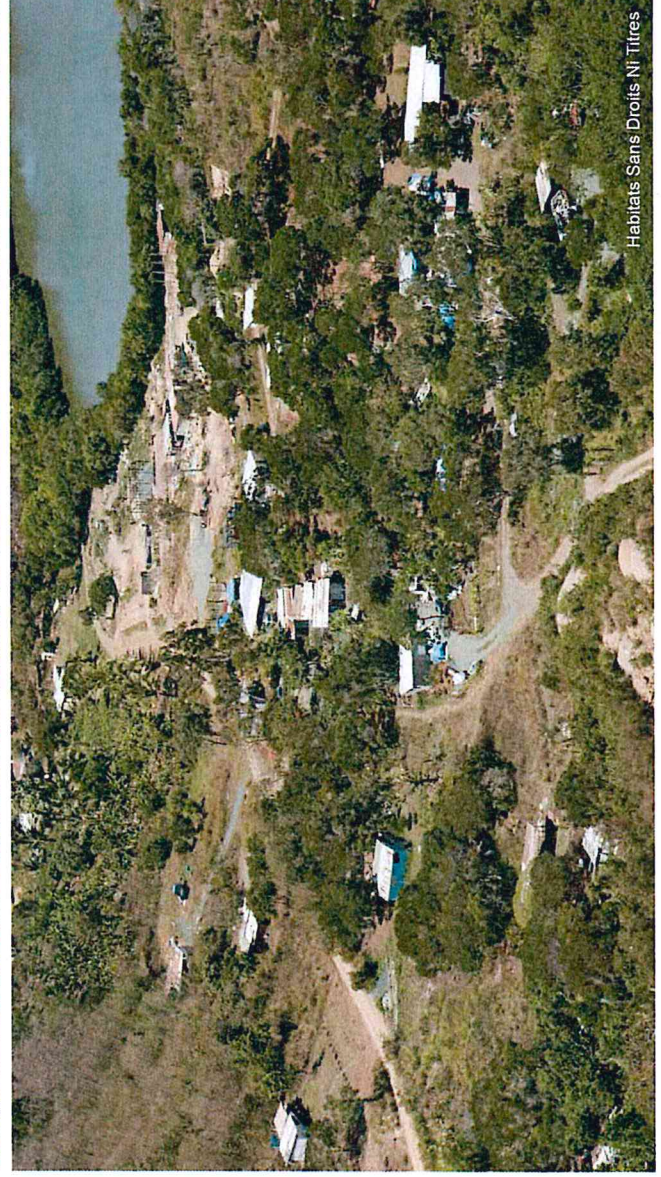
La politique de résorption de l'habitat insalubre sur le territoire communal de Nouméa vise à améliorer les conditions de vie des habitants concernés, à limiter l'impact négatif de cet habitat en termes d'image pour la Ville et à lutter contre le sentiment d'insécurité et d'injustice que peuvent provoquer chez les autres habitants les constructions spontanées.

L'ouverture à l'urbanisation de la zone Nord est conditionnée par la mise en place de procédures en vue de la résorption des Habitats Sans Droits Ni Titres, prioritairement assis sur du foncier public (8 ha sur le périmètre d'étude).

La zone d'habitat insalubre dans le périmètre du SOE, se compose de :

- 28 foyers présents en 2002
- 7 foyers en 2004
- 80 foyers en 2005
- environ 114 cabanes, 433 personnes (dont 162 de moins de 15 ans) réparties entre 171 familles. (Rapport squats Grand Nouméa - TNS- 2011)

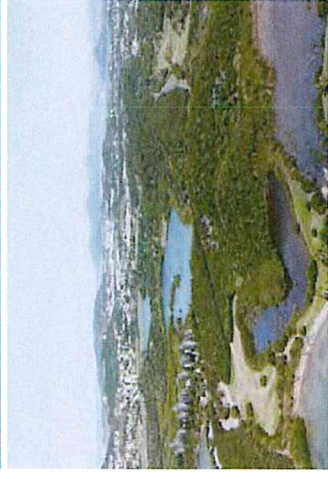
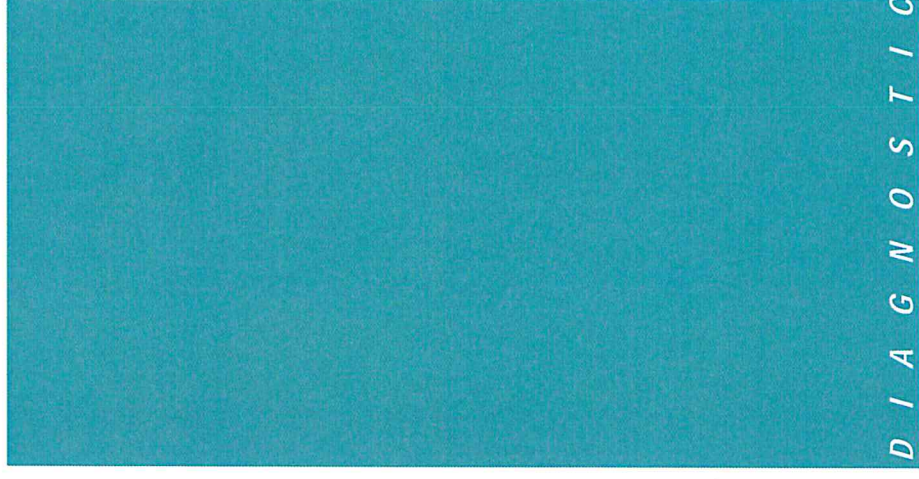
L'aménagement de la zone A1 et A2 NORD, est soumis à un planning et à des opérations de relogements, pour permettre à la ville de se ré-approprier la gestion de son foncier et de garantir une urbanisation assumée au sein du quartier (opérations de relogements, créations de typologies d'habitats adaptés aux besoins, réhabilitation du patrimoine naturel en lien avec la vocation des zones à urbaniser, suppression de plantations vivrières et recolonisation de forêt sèche) .



Habitats Sans Droits Ni Titres

Habitats Sans Droits Ni Titres

Habitats Sans Droits Ni Titres



C- DIAGNOSTIC

Dans la continuité de son nouveau PUD adopté le 30 mai 2013, la Ville de Nourmèa souhaite réaliser les schémas d'organisation d'ensemble (SOE), préalable nécessaire à l'ouverture des zones à urbaniser « indicées » de ce nouveau PUD. Un schéma d'organisation d'ensemble est à réaliser pour l'ouverture (AU) « indicées » du secteur Aérodrôme, en vue d'une adoption par le conseil municipal.

Contexte stratégique: les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

RÉSORBER L'HABITAT INSALUBRE

CRÉER DES CENTRES DE QUARTIER

« Réduire les déplacements, permettre aux habitants des quartiers de trouver à leur porte commerces, services et animations constituent un objectif pour l'aménagement du territoire de Nounméa. L'enjeu est de créer, dans les territoires identifiés de la commune, des espaces répondant à ces exigences de proximité : les centres de quartier dont la création est une innovation du PADD et du Plan d'Urbanisme Directeur. A l'échelle des quartiers, ils contribueront à organiser l'idée du « village dans la ville » ».

Ces centralités s'organisent avec les composantes suivantes :

1. Infrastructures (voies, assainissement, organisation de l'espace)
2. Logements,
3. Activités (emplois),
4. Commerces / Services,
5. Équipements (Socio-éducatifs, culturels, sportifs, desserte, ...)

Les centres de quartier feront désormais l'objet de prescriptions d'urbanisme particulières afin de favoriser leur émergence.

Contexte réglementaire : le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD)

Les zones dites AU, couvrent des parties de territoire à caractère non anthropisées ou/ et non équipées, qui sont destinées à être ouvertes à l'urbanisation sous une échéance plus ou moins proche.

«AU strictes» d'urbanisation à long terme et des zones «AU indicées» d'urbanisation à moyen terme.

La zone AU «stricte» est destinée à être ouverte à l'urbanisation à long terme car sa vocation dominante n'a pas encore été arrêtée et parce qu'elle ne dispose pas des voies publiques et des réseaux nécessaires.

La zone AU «indicee» est destinee à être ouverte à l'urbanisation à moyen terme sous conditions :
- des voies publiques, les réseaux d'eau potable, d'électricité, de télécommunication et le cas échéant d'assainissement existent à proximité et répondent aux besoins du développement de la zone.

L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à l'approbation par délibération du conseil municipal :
du Schéma d'Organisation d'Ensemble (SOE)

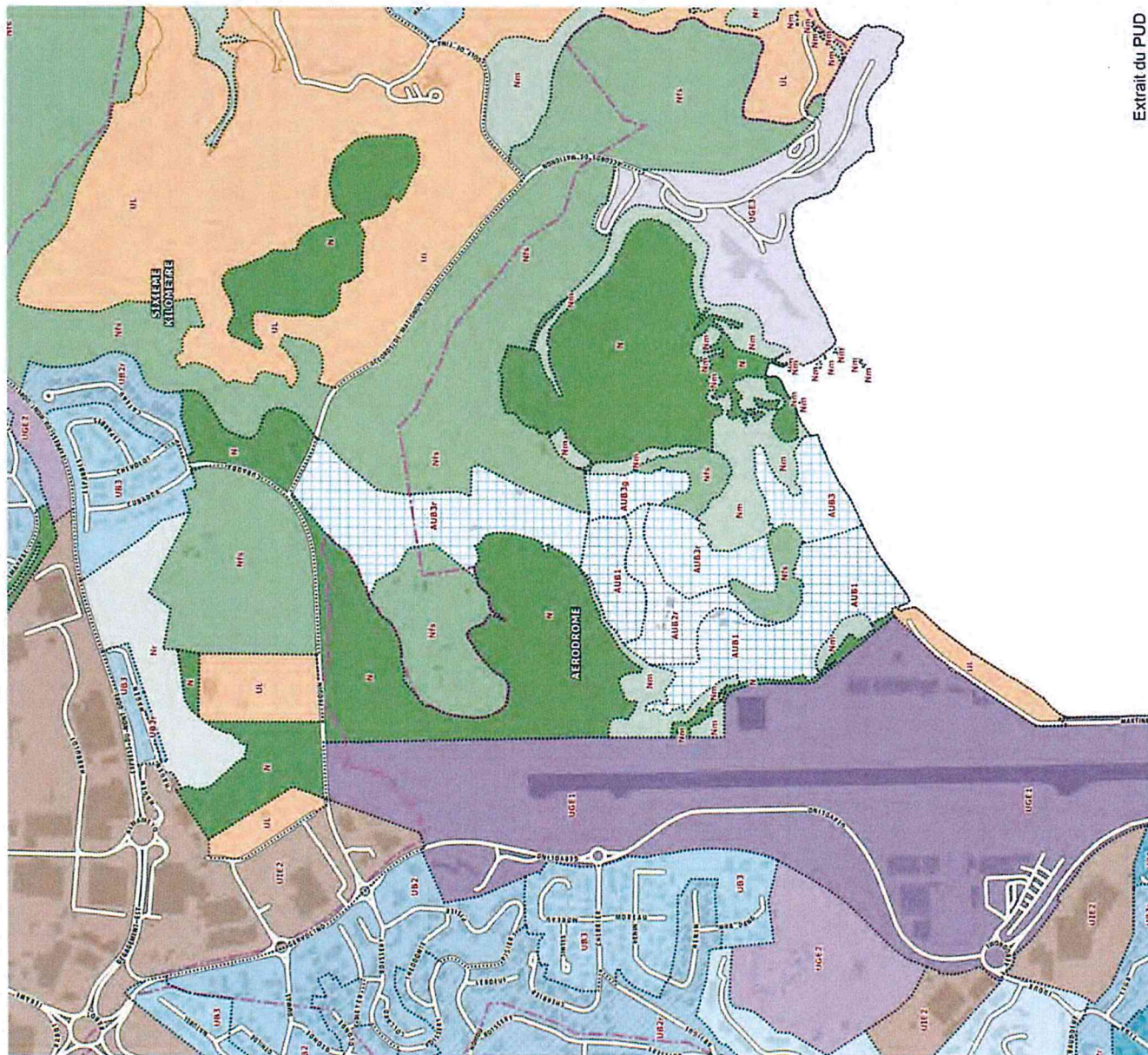
du Schéma d'Organisation d'Ensemble (SOE) au Plan d'Aménagement de Secteur (PAS) au fur et à mesure de la réalisation des équipements d'infrastructure et de superstructure nécessaires.

Le SOE

Le SOE répond à une réflexion globale sur l'occupation et l'utilisation du sol compatibles avec les vocations arrêtées sur ces zones, ainsi qu'avec les orientations d'aménagement exposées dans le PADD et définies au PUD.

Il peut couvrir une ou plusieurs zones AU «indiquées», dans leur ensemble, et définir un ou plusieurs secteurs à l'intérieur de la ou des zones concernées.

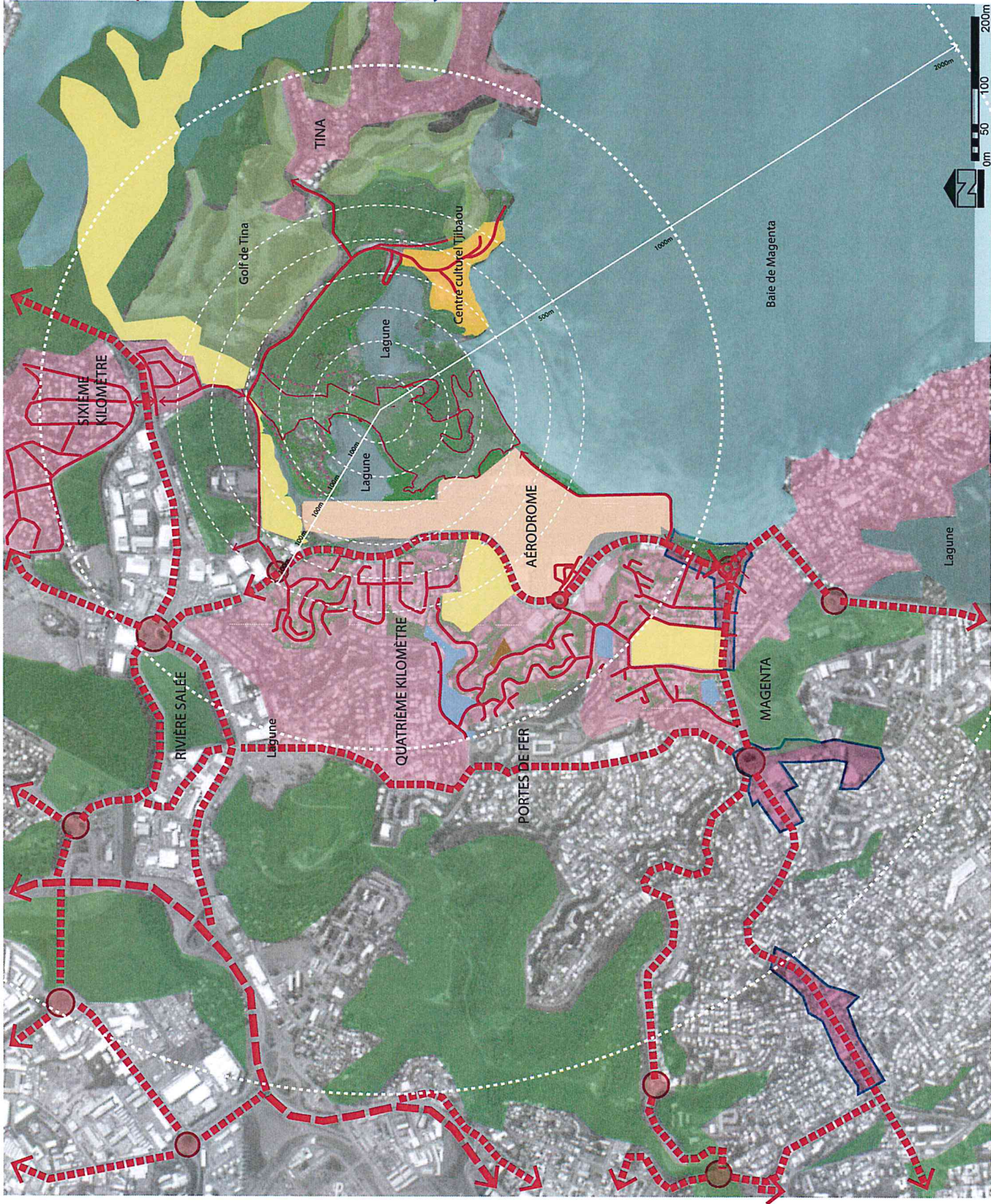
Il révèle une intégration de la ou des zones avec le développement de la commune. Le SOE apporte une réflexion globale sur les occupations et utilisations du sol compatibles avec les vocations arrêtées sur ces zones, ainsi qu'avec les orientations d'aménagement définies au PUD et les principes de développement durable.



Extrait du PUD

- SOE MAGENTA AÉRODROME**
1-ENJEUX - INTER QUARTIERS
ACCESSIBILITÉ
 - VOIRIE STRUCTURANTE
 INTER QUARTIER
 - VOIRIES SECONDAIRES
- ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE**
 - ESPACES VERTS / ESPACES NATURELS SENSIBLES
 - LAGUNE / MILIEU HUMIDE
 - GOLF
- HABITATS/COMPOSANTE URBAINE**
 - SQUATS (Habitats Sans Droit Ni Titre)
 - ZONES RÉSIDENTIELLES PROCHES
 - COEUR DE QUARTIER
- ÉQUIPEMENTS PROCHES**
 - SPORT
 - ÉCOLES
 - SOCIO CULTUREL
 - TRANSPORT: AÉRODROME, ÉQUIPEMENT DE DÉSERTÉ AÉRIENNE
 - EAU / ASSAINISSEMENT
- Zone AU Magenta Aéroport

La zone d'étude du SOE. est enclavée et doit pouvoir se connecter aux quartiers voisins, et proposer un développement urbain cohérent.



[illegible]

- La rue Henri martinet, est soumise à dérogation par la DGAC pour l'exploitation aéronautique (hauteur/gabarits, fréquence/nombre de véhicules jours)
- Un accord existe entre l'ADCK et Mr Guegan, validant le principe d'insertion dans le site du projet "colline Guegan"

SOE MAGENTA AÉRODROME

2-CONTRAINTES CONNUES NON RÉGLEMENTÉES

MAILLAGE

- MAILLAGE DIFFICILE

AÉRODROME DGAC

- CONTRAINTE ACOUSTIQUE LIÉE À L'EXPLOITATION AÉRONAUTIQUE (ÉTUDE EN COURS DGAC POUR LIMITATION DES DROITS À CONSTRUIRE)
- IMPORTANTE
- TRÈS IMPORTANTE

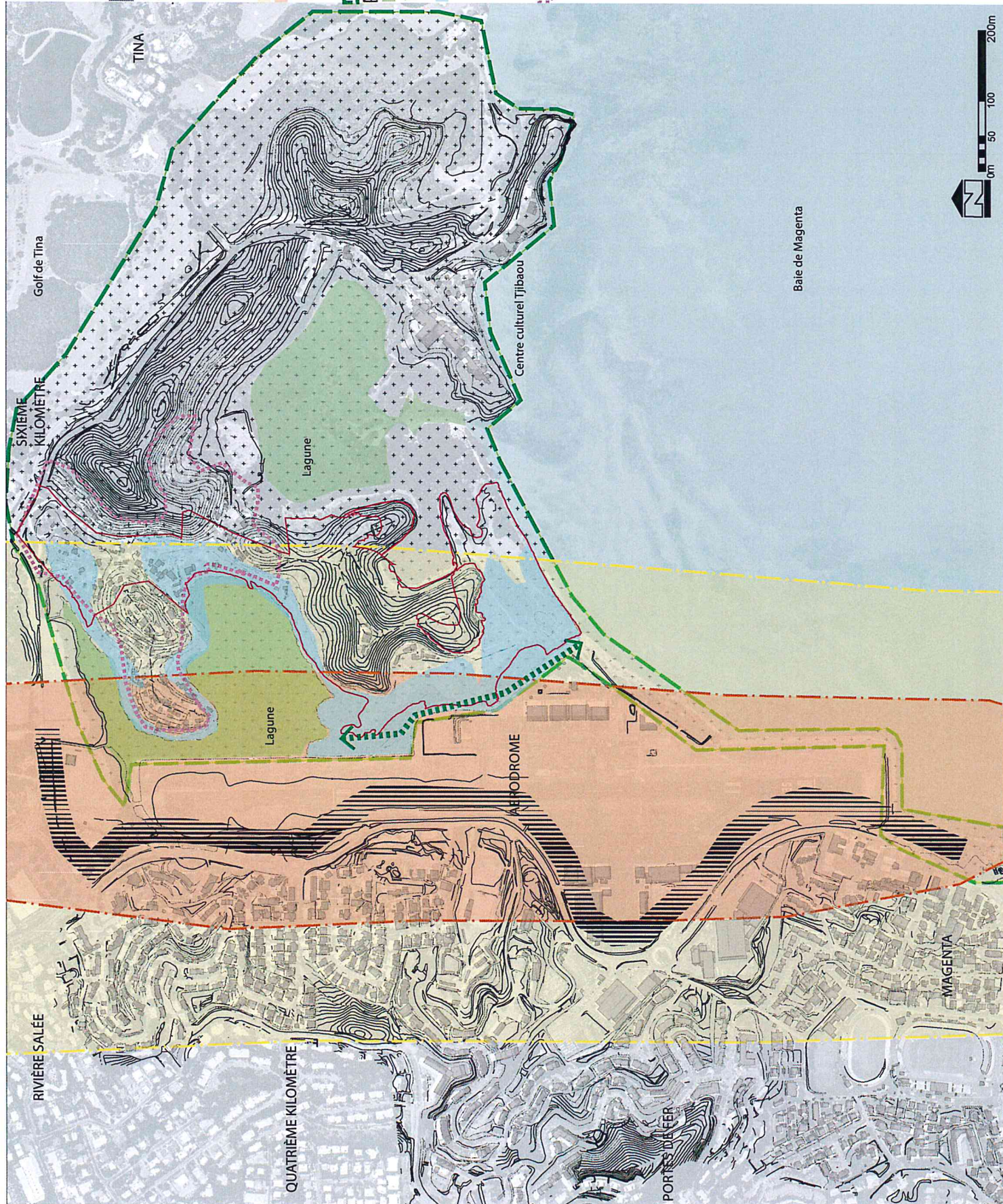
ESPACES NATURELS

- ZONE NATURELLE SENSIBLE
- PATRIMOINE EMBLEMATIQUE
- TOPOGRAPHIE
- LAGUNE ATROPHIÉE
- DYSFONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE
- ZONE SOUMISE AUX ÉVÈNEMENTS PLUVIEUX EXCEPTIONNELS ET MONTÉE DES EAUX

COMPOSITION URBAINE

- SQUATS (Habitats Sans Droit Ni Titre) AVEC IMPACT SUR BIODIVERSITÉ / ENVIRONNEMENT

Zone AU Magenta Aéroport.



ANALYSE DES PHOTOS AÉRIENNES

On peut mettre en avant, sur l'analyse comparative des photos aériennes, le changement morphologique et géographique du territoire appartenant au site d'étude.

La création de la piste de l'aérodrome, puis le développement de l'urbanisation, les différentes actions anthropiques, ont profondément marquées le territoire.

On peut constater notamment, une dégenérescence des deux marais/lagunes entre le centre Tjibaou et l'aérodrome.

La création de l'aérodrome a cependant mis en place, un « filtre » à l'urbanisation, pour les terrains situés à l'Est de celui-ci. Une enclave urbaine s'est donc créée, forçant la préservation du territoire, mais l'exposant aux développements non réglementés (présence de squats, rejets non maîtrisés...)



1943



1969



2003



2007

Diagnostic et ENJEUX environnementaux
Le projet devra permettre la protection de l'environnement du site.

Écosystèmes d'intérêt écologique

Mangrove et forêt sèche

- a) la préservation de la mangrove et de la forêt sèche et de leurs capacités de développement ;
- b) l'utilisation d'espèces végétales endémiques ou respectueuses du milieu naturel pour la création d'espaces verts ;
- c) la préservation des arbres remarquables du site ;
- d) la conservation des points de vue depuis le quartier vers la baie ;
- e) l'intégration paysagère des bâtiments (co-visibilités avec le centre culture J.M. TJBIAOU) ;
- f) le développement de cheminements piétons ou vélo dans une liaison verte Nord-Sud reliant la zone AU aux quartiers voisins ;
- g) l'intégration de la plage et de la zone de marais comme des éléments identitaires du quartier, accessibles, animés et agréables ;
- h) les aménagements (plantations, enrochements...) devront être étudiés pour un moindre impact ; si besoin dans le cadre d'une étude d'impact prévue par le code de l'environnement ;
- i) la prévention des risques naturels (notamment tsunami et glissements de terrain)+ montée des eaux+ Cyclone

Zone humide littorale

Évolution des lagunes

Les zones humides littorales représentent une valeur patrimoniale et un intérêt majeur pour les activités humaines. Ces écosystèmes remarquables, support d'activités traditionnelles, économiques et récréatives, sont cependant menacés par deux principaux phénomènes : l'eutrophisation et le comblement. L'ensemble des publications consultées nous rappelle que le comblement fait partie de l'évolution naturelle de tout plan d'eau plus ou moins fermé. En règle générale, l'évolution se déroule sur une durée relativement longue par rapport à l'échelle humaine, toutefois cela reste un processus rapide au regard des temps géologiques (quelques siècles ou millénaires à peine).

À partir de la situation actuelle, deux modes d'évolution antagonistes sont envisageables. La limite entre les deux types d'évolution est étroite, elle dépend d'une part de la vitesse de remontée du niveau marin, et d'autre part de la vitesse de sédimentation dans le milieu. Si la montée du niveau marin est inférieure au taux de sédimentation, alors la lagune tendra vers un comblement qui la transformera en plaine littorale. Dans le cas contraire, il y aura une submersion du milieu qui fera reculer la surface des terres émergées et transformera la lagune en milieu marin.

Intérêt et fonctions écologiques des zones humides

- réservoirs de biodiversité
- écrêtage des crues
- stockage de l'eau (bassin d'orage)
- récréation et valorisation touristique

Les fonctions écologiques sont des processus biologiques de fonctionnement et de maintien des écosystèmes ; les fonctions sont à l'origine de la production des services écosystémiques.

Les services écosystémiques (ou rendus par les écosystèmes) : ce sont les bénéfices retirés par l'homme de processus biologiques ; ils comprennent des services de prélèvement (nourriture, eau, bois, fibre, etc.), des services de régulation (climat, inondations, maladies, déchets, etc.), des services culturels (bénéfices récréatifs, esthétiques, spirituels), et des services d'auto-entretien (formation des sols, photosynthèse, cycle des nitrates, etc.).



Une zone naturelle riche et sensible



Une zone naturelle riche et sensible

Valeur économique :

En économie, la valeur d'un bien est liée au bien-être que les hommes retirent de la consommation ou de l'existence de ce bien; la valeur économique totale comprend les valeurs d'usage (par exemple les services écologiques) et les valeurs de non-usage (par exemple la valeur patrimoniale d'une espèce).

Exemple de valeur économique des biens et services liés aux zones humides :

- Cultures/Pêche
- Valeur esthétique des zones humides, récréation
- Rétention des crues et régulation des flux
- recyclage des sédiments et des nutriments -amélioration des la qualité de l'eau
- contrôle de l'érosion par la végétation
- séquestration du carbone-mitigation des changements climatiques
- valeur d'existence, d'héritage et valeurs altruistes des habitats et espèces liées aux zones humides

Bénéfices : ce sont les produits, matériels ou immatériels, de l'exploitation de la fonction comme service rendu à l'être humain.



La route littorale

La route littorale est installée sur un remblai formant saillie par rapport au niveau du terrain naturel. Il permet de maintenir la chaussée hors d'eau en conditions météorologiques « normales ».

Ce remblai routier est assis sur une levée sédimentaire qui s'observe parfois entre la mangrove et le littoral. Le remblai joue un rôle de barrière freinant la pénétration de la mer en cas de surcote.

Toutefois, cette structure n'est pas dimensionnée spécifiquement contre les submersions marines et n'est pas prévue pour subir les assauts des vagues. De ce fait, elle peut être endommagée, érodée voire bréchifiée et perdre ainsi sa fonction défensive. De plus, son existence bloque les échanges sédimentaires ce qui diminue la capacité du segment à s'autoréguler. Enfin, ce remblai routier a un effet néfaste pour l'évacuation des crues fluviales, celles-ci ne pouvant plus transiter qu'aux seuls ponts dont les sections sont souvent très réduites. Ceci aboutit à l'augmentation de la durée de l'inondation et à l'augmentation de la hauteur d'eau pour un même débit. De même, dans le cas où ce remblai serait submergé lors d'une tempête, la durée de la submersion marine en arrière serait augmentée, le remblai jouant là encore le rôle de barrage à l'évacuation. De plus, pour combattre l'érosion côtière, des ouvrages de protection en enrochement ont été édifiés le long du littoral, artificialisant le littoral. Cet ouvrage résistant s'oppose à l'assaut des vagues, et engendre un sentiment de sécurité chez les riverains. Or, on réalise maintenant que ces infrastructures, construites généralement sur des sols meubles, aggravent le déficit de sédiments, car, certes les vagues rebondissent sur les rochers, mais elles minent la base des installations, s'infiltrant dessous et arrachant le substrat. On nomme ce phénomène « affouillement ». De plus, les enrochements provoquent l'accélération des effets de l'érosion sur les secteurs adjacents non protégés; on parle alors « d'effet de bout ». Ces phénomènes résultent de la réflexion de l'énergie des vagues par les structures rigides qui provoquent l'abaissement vertical des plages ainsi que le rétrécissement de celles-ci. Cela crée une perte d'habitat qui menace l'intégrité des zones d'intérêts écologiques, ainsi que les espèces animales et végétales qu'elles abritent.

Des solutions naturelles à privilégier...

Tandis que les ouvrages rigides, tel l'enrochement, cherchent à empêcher la perte de terrain au profit de la mer, les ouvrages souples, telle la bande riveraine, permettent un certain échange entre la mer et la côte. La bande riveraine joue un rôle de stabilisation de la côte en homogénéisant le littoral de manière à limiter les zones d'emprise par les vagues. Elle servira de zone d'emprunt lors de tempêtes, protégeant du coup le domaine terrestre aménagé. Parmi ces ouvrages, on trouve :

- la végétalisation, qui consiste à planter des végétaux adaptés aux milieux côtiers afin de retenir les sédiments. Leur système racinaire permet d'atténuer les effets liés à la gravité, aux vagues et aux tempêtes;
- les épis, qui sont des ouvrages en bois ou en pierre, implantés perpendiculairement à la côte selon un angle variable déterminé en fonction des courants marins. Le but est de briser l'énergie des vagues au profit d'une déposition de sable et de gravier qui transitent dans l'eau. Cette technique, inspirée de la pêche à la fascine, doit être utilisée en association avec d'autres moyens et son efficacité dépend de la quantité de sédiments disponibles;

Environnement sonore / Nuisances sonores

Aérodrome de magenta / PEB – Plan d'exposition au bruit

Organiser l'urbanisation auprès des aérodromes.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme des communes métropolitaines. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire.

L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aéroport concerné. Ces hypothèses concernent principalement :

- le nombre de mouvements;
- les trajectoires de circulation aérienne;
- l'évolution des flottes exploitées;
- la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit;
- les infrastructures aéroportuaires.

Le PEB est un document graphique qui délimite quatre zones de gêne quantifiée par l'indice Level Day evening night(Lden) – des zones des gêne très forte (Lden supérieur ou égal à 70) à des zones de gêne faible (Lden supérieur à 50)

PGS – Plan de gêne sonore (PGS) est un dispositif d'aide aux riverains visant à prélever une taxe auprès des exploitants aériens.

Ces fonds sont ensuite redistribués sous la forme d'une aide financière aux riverains dont le dossier de demande d'insonorisation est accepté par le gestionnaire de la plate-forme.

Différence entre PEB et PGS

Contrairement aux PGS, les PEB n'ont pas pour objet la mise en œuvre d'un dispositif d'aide aux riverains, mais de fixer des contraintes d'urbanisation dans les zones de bruit délimitées, de façon à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances.

Le PEB est établi suivant un trafic à 15 ans, tandis que le PGS correspond au trafic de l'année à venir et donc à la gêne effective actuelle.

Énergie, climat

Potentiel en ressources énergétiques

La commune de Nouméa présente un ensoleillement et une vitesse moyenne du vent très propices à l'utilisation des énergies renouvelables solaires et éoliennes.

En fait, la commune profite d'un rayonnement solaire moyen journalier compris entre 3.5kWh/m².j (en saison fraîche) et 7kWh/m².j (saison sèche) avec une contribution du rayonnement diffus de l'ordre de 35%.

L'emplacement géographique du site est propice au développement des énergies renouvelables.

La forme urbaine et le découpage foncier supposent une orientation des futurs bâtiments avec une grande possibilité d'orientation des toitures au nord afin de bénéficier de la meilleure exposition au soleil.





PRINCIPAUX ENJEUX:

- + assurer la préservation du paysage
- + assurer la préservation du patrimoine
- + proposer une composition urbaine cohérente
- + relier les zones AU aux équipements
- + favoriser les déplacements
- + assurer une bonne accessibilité
- + préserver la biodiversité
- + assurer un maillage cohérent des réseaux

à l'échelle interquartier:

- préserver la zone sanctuaire à l'est de l'aérodrome
- assurer le développement de la ville (les projets urbains publics et privés se complètent, vers une stratégie de développement unilatérale)
- hiérarchiser les contraintes: l'aérodrome est source de nombreuses contraintes pour l'ouverture à l'urbanisation de la zone d'étude. Il est important de pouvoir classer ces contraintes pour donner des orientations prioritaires à la zone à urbaniser.

à l'échelle du quartier:

- mesurer les impacts écologiques: la zone d'étude se situe au milieu d'une zone naturelle sensible indispensable à préserver
- prendre en compte les projets privés en cours: un projet de développement immobilier est en attente dans la partie Sud de la zone d'étude; le projet devra s'inscrire selon les enjeux et orientations retenues
- résorber l'habitat insalubre: l'ouverture à l'urbanisation de la zone devra mettre en évidence une stratégie de résorption de l'habitat insalubre présent sur la partie Nord de la zone d'étude. cette stratégie sera mise en relation avec la desserte à prévoir, et donc une action dans le temps.
- déterminer quel serait la nature de la desserte à prendre en compte sur la zone d'étude: emprise réservée? maillage réseaux uniquement? maillage réseaux et mode doux? et qualifier l'emprise à prendre en compte (voirée de quartier, profil type...)



SOE MAGENTA AÉRODROME

2-ENJEUX

HABITATS

- SQUATS (Habitats Sans Droit Ni Titre) À RÉSORBER
- ZONE DE LOGEMENTS
- ZONE D'ÉQUIPEMENT / MIXTE
- ZONE LOGEMENTS/PARC
- ZONE DE LOGEMENTS
- FORTEMENT IMPACTÉS PAR LE BRUIT

AÉRODROME

- CONTRAINTE ACOUSTIQUE LIÉE À L'EXPLOITATION AÉRONAUTIQUE
- TERRAINS AÉRODROME

ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

- LAGUNE À RÉHABILITER
- MANGROVE À PROTÉGER
- OUVRIR CHENAL DE LA LAGUNE

ESPACE NATUREL PATRIMONIAL SENSIBLE

- PRÉSERVER LE LITTORAL
- PRENDRE EN COMPTE LA TOPOGRAPHIE

MAILLAGE ET ACCESSIBILITÉ

- MAILLAGE À RENFORCER (VOIE EXISTANTE)
- EMPRISE RÉSERVÉE (RÉSEAUX ET MODE DOUX)
- BOUCLAGE À CRÉER EN PARTIE NORD POUR CONNECTION MODE DOUX (EMPRISE À DÉTERMINER)
- LIAISONS DOUCES À CRÉER

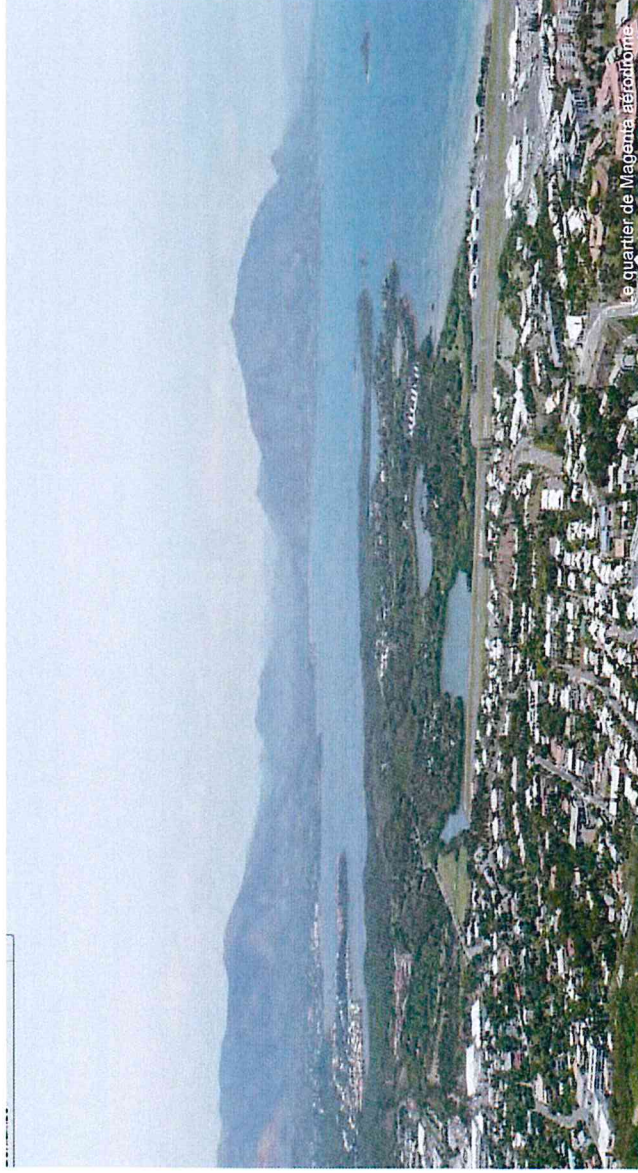
Zone AU Magenta Aéroport



- + ASSURER LA PRÉSERVATION DU PAYSAGE
- + ASSURER LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE
- + PROPOSER UNE COMPOSITION URBAINE COHÉRENTE
- + RELIER LES ZONES À URBANISER AUX ÉQUIPEMENTS
- + FAVORISER LES DÉPLACEMENTS
- + ASSURER UNE BONNE ACCESSIBILITÉ
- + PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ
- + ASSURER UN MAILLAGE COHÉRENT DES RÉSEAUX

ENJEUX:

- 1- Connecter, relier, mailler, la zone À Urbaniser, avec le quartier, par le biais de la rue Henri Martinet. La voirie existante est soumise à des contraintes d'exploitation aéronautique, tout en étant stratégiquement indispensable au maillage de la zone À Urbaniser. La voirie devra potentiellement être requalifiée selon les orientations choisies (profil), et devra pouvoir accepter les réseaux nécessaires au raccordement de la zone À Urbaniser, tout en respectant les servitudes. De plus, la voirie se connecte directement au cœur de quartier de Magenta plage.
- 2-SECTEUR SUD: Traitement d'une emprise pacifiée entre l'aérodrome et le projet, proposé en partie Sud de la zone À Urbaniser (projet Guégan). Cette emprise de desserte (profil à déterminer) pourrait accueillir des modes doux (piétons, cycles,...), et les réseaux. Il existe plusieurs scénarios pour connecter cette emprise, et la localiser sur site. La topographie, le projet en cours d'étude (Guégan) et les écosystèmes protégés, conditionnent cette emprise.
- 3- SECTEUR NORD: Création d'une emprise réservée de VRD (profil à déterminer selon les études complémentaires), accueillant le maillage réseaux, potentiellement le mode doux en continuité des aménagements au Sud. Cette emprise pourra être un élément moteur pour amorcer la résorption de l'habitat insalubre en partie Nord.
- 4- Le maillage en partie nord de la zone, est recommandé, pour des connections réseaux VRD. Les 2 axes Nord et Sud, sont nécessaires au maillage réseau secs et humides pour l'ouverture à l'urbanisation.
- 5- La lagune Est, entre l'aérodrome et la zone d'étude, est en train de s'atrophier; l'ouverture à l'urbanisation devra imposer des préconisations environnementales pour remettre en état cet espace naturel.
- 6- La façade littorale pourrait être valorisée, à l'échelle de la baie et du quartier. La plage de magenta, plage urbaine au sein du cœur de quartier, est directement connectée à cette continuité plage, jusqu'au centre Tjibaou. Il y aurait un intérêt à conserver une emprise publique, dans le cas où l'ambition de connection serait clairement identifiée. A minima, sur la zone d'étude, la protection de la bande littorale est nécessaire.
- 7- Il y a plusieurs opportunités de maillage «doux» sur la zone À Urbaniser. Cette logique de connections douces, vient renforcer la volonté de mettre en avant le patrimoine de la ville, culturel et naturel. La proximité d'équipements (centre Tjibaou, terrains de sports,...) au sein d'un espace naturel riche et sensible, renforce l'attractivité de la zone d'étude, et incite à la connecter au reste de la trame verte/bleue de la ville.
- 8- L'aérodrome impose un certain nombre de contraintes à son environnement proche et éloigné. Ces contraintes ont un impact sur l'urbanisme, le développement de la ville, et précisément la zone À Urbaniser. Les servitudes inscrites au PUD forcent les développements bâtis et imposent des gabarits (restriction de hauteur principalement), mais une autre contrainte, non inscrite au PUD, se révèle sur site: la contrainte acoustique. Il serait donc judicieux d'intégrer tant que possible, des mesures d'évitement à l'exposition acoustique due à l'exploitation aéronautique.
- 9- La présence dans le périmètre d'influence du site, du centre culturel Tjibaou, impose des règles d'intégration de développements bâtis à venir, dans un périmètre de 500m depuis celui-ci. Des règles d'insertion dans le site, en cohérence avec la nature du site et la végétation en place, s'imposent à tout développement proche pour préserver l'image initiale du concepteur, des bâtiments avec leur écran naturel intact. D'autre part, très peu de visibilité existent depuis le centre Tjibaou.
- 10- Le développement résidentiel au Sud de la zone À Urbaniser, doit respecter toutes les orientations nécessaires à l'ouverture à l'urbanisation. Le développement privé peut se réaliser en accord avec des principes de précautions, notamment sur le milieu naturel environnant, la topographie, les écosystèmes, et les contraintes/servitudes de la zone.
- 11- L'ouverture à l'urbanisation pourra être l'opportunité de résorber l'habitat insalubre au Nord de la zone d'étude. Une stratégie le permettra si telle est l'orientation choisie. La zone des squats est en partie inscrite comme zone naturelle (de Forêt sèche) au PUD, et ferait l'objet de réhabilitation naturelle et de création de logements pour la zone À Urbaniser concernée.



Le quartier de Magenta aéroportuaire



Le quartier de Magenta aéroportuaire



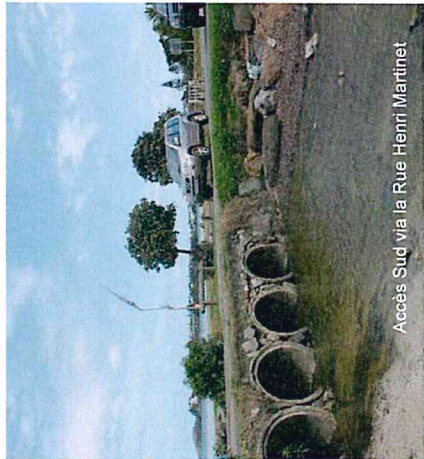
Connexion nord en prolongement de la rue Cubada



Rue Cubada



Cheminements existants sur zone d'étude



Accès Sud via la Rue Henri Martinet

STATUT DE LA VOIRIE PROPOSÉE:

Le raccordement proposé se décomposera en 3 entités de statuts différents potentiels:

A- la connexion Sud, avec la Rue Henri Martinet:

l'accès au terrain Guégan par le Sud via la rue Martinet; voie indispensable au raccordement de la zone, qui nécessitera une re-qualification de la voirie et de son profil

B- l'emprise nécessaire sur le terrain Guégan pour accueillir des réseaux, et des modes de déplacements doux.

La création de ces VRD amènera:

- un aménagement le long de l'aérodrome, permettant de limiter les nuisances,
- l'intégration des projets via les plantations à associer à cette emprise,
- un nouveau statut de limite urbaine, entre un équipement majeur de la ville et un projet de développement résidentiel, et conditionnera l'urbanisation

C- l'emprise nécessaire sur la partie Nord :

- l'accès au foncier municipal par le Nord directement sur la rue Frouin; (destinée à accueillir réseaux, modes de déplacements doux, et voirie), est quand à elle conditionnée par:
- une volonté assumée de résorption des habitats insalubres présents sur la partie Nord
- une volonté assumée de maillage viaire à l'échelle inter-quartier

VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL DU SITE (LITTORAL, LAGUNES) ET DIRECTIVES VIS À VIS DU MARAIS GUEGAN

Les milieux humides présent sur la zone d'étude sont à protéger. Les différentes études déjà réalisées et études en cours (études DGAC extension de l'aérodrome, études DENV sur la mangrove, études Guégan sur le projet de développement résidentiel...) montre que la lagune est en danger, et que des actions rapides sont nécessaires afin de préserver la valeur environnementale et patrimoniale de ces espaces sensibles.

De même, des compléments d'étude seront nécessaires rapidement, afin de permettre à la ville de s'approprier ses propres conclusions techniques quand aux moyens à mettre en oeuvre pour préserver son patrimoine et le mettre en valeur.

Enjeux environnementaux de l'opération

Les enjeux environnementaux de l'opération présentés ci-après résultent du croisement de l'analyse territoriale du site avec une vision prospective de l'aménagement du secteur d'études. L'analyse du site est enrichie des nombreuses études environnementales réalisées dans le secteur.

- Reconquête de la qualité de l'eau des lagunes
- Préservation et restauration du littoral
- Conservation des écosystèmes patrimoniaux
- Maîtrise de l'aménagement urbain pour maintenir la qualité de vie

Reconquête de la qualité de l'eau des lagunes
Évolution des lagunes

Les zones humides littorales représentent une valeur patrimoniale et un intérêt majeur pour les activités humaines. Ces écosystèmes remarquables, support d'activités traditionnelles, économiques et récréatives, sont cependant menacés par deux principaux phénomènes : l'eutrophisation et le comblement. L'ensemble des publications consultées nous rappelle que le comblement fait partie de l'évolution naturelle de tout plan d'eau plus ou moins fermé. En règle générale, l'évolution se déroule sur une durée relativement longue par rapport à l'échelle humaine, toutefois cela reste un processus rapide au regard des temps géologiques (quelques siècles ou millénaires à peine).

À partir de la situation actuelle, deux modes d'évolution antagonistes sont envisageables. La limite entre les deux types d'évolution est étroite, elle dépend d'une part de la vitesse de remontée du niveau marin (évalué entre 3 et 5 mm/an sur les 20 dernières années en Nouvelle-Calédonie), et d'autre part de la vitesse de sédimentation dans le milieu (celle-ci n'est pas connue à ce jour). Si la montée du niveau marin est inférieure au taux de sédimentation, alors la lagune tendra vers un comblement qui la transformera en plaine littorale. Dans le cas contraire, il y aura une submersion du milieu qui fera reculer la surface des terres émergées et transformera la lagune en milieu marin.

Intérêt et services écosystémiques des zones humides

Les services écosystémiques sont les bénéfices retirés par l'homme de processus biologiques. Ils comprennent des services de prélèvement (nourriture, eau, bois, fibre, etc.), des services de régulation (climat, inondations, maladies, déchets, etc.), des services culturels (bénéfices récréatifs, esthétiques, spirituels), et des services d'auto-entretien (formation des sols, photosynthèse, cycle des nitrates, etc.). Les lagunes qui entourent la zone du projet rendent des services écosystémiques. On peut citer :

- fonction de stockage de l'eau (bassin d'orage)
- régulation et écrêtage des crues
- filtration des sédiments et abatement des nutriments - amélioration de la qualité de l'eau
- fonction récréation et touristique
- fonction nourricière par la pêche
- fonction esthétique et paysagère des zones humides
- réservoirs de biodiversité



Menaces sur la qualité de l'eau des lagunes

Le marais Guégan est relié à la mer par un canal équipé de 4 buses à son exutoire. Les remblais successifs du marais Guégan depuis 1942 ont complètement bouleversé les conditions hydrauliques. Il est estimé que le marais Guégan a perdu 67 % de sa surface originelle (source : étude SEI 2013). De plus, environ 6 ha de mangrove ont été détruits autour du marais Guégan (source : rapport Aqua Terra).

Le marais Guégan est le réceptacle des eaux pluviales et usées (plus ou moins traitées) du secteur. Les analyses d'eau que nous avons pu consulter (analyses Aqua Terra) montrent une eau de mauvaise qualité polluée par les effluents urbains (présence de bactériologie importante et de nutriments en grandes quantités : nitrates- phosphates). Le risque est une eutrophisation de la lagune avec un impact important sur la vie biologique.

Le marais dit « sans jonc » a quand lui été peu modifié par les aménagements anthropiques. Son bassin versant n'a pas été urbanisé et il n'est pas le réceptacle d'eaux usées.

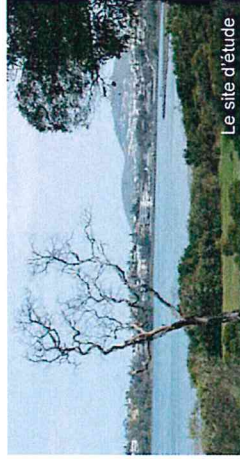
L'ouverture à l'urbanisation des terrains visés par cette étude ouvre la menace d'une dégradation de la qualité des eaux des lagunes si les mêmes mécanismes d'urbanisation pratiqués par le passé sont à nouveau réalisés : remblaiage des mangroves et des zones humides et rejet des eaux usées sans traitement satisfaisant. A contrario le maintien des zones de mangrove et l'assainissement collectif des eaux usées permettront le maintien de la qualité des eaux des lagunes. La reconquête de la qualité des eaux du marais Guégan passera par des actions qui vont au-delà de l'opération : assainissement collectif des eaux usées des bassins versants, curage de la lagune et agrandissement du chenal d'alimentation, ou / et, création d'un chenal entre les deux lagunes.

Préservation et restauration du littoral

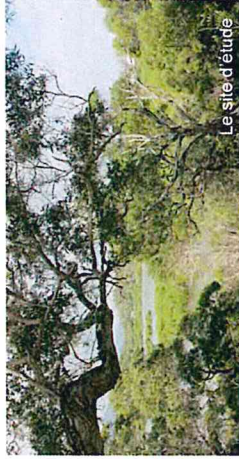
La route littorale est installée sur un remblai formant saillie par rapport au niveau du terrain naturel. Il permet de maintenir la chaussée hors d'eau en conditions météorologiques « normales ». Ce remblai routier est assis sur une levée sédimentaire qui s'obtient parfois entre la mangrove et le littoral. Le remblai joue un rôle de barrière freinant la pénétration de la mer en cas de surcote.

Cette structure n'est pas dimensionnée spécifiquement contre les submersions marines et n'est pas prévue pour subir les assauts des vagues. De ce fait, elle peut être endommagée, érodée voire bréchifiée et perdre ainsi sa fonction défensive. De plus, son existence bloque les échanges sédimentaires ce qui diminue la capacité du segment à s'autoréguler. Enfin, ce remblai routier a un effet néfaste pour l'évacuation des crues fluviales, celles-ci ne pouvant plus transférer qu'aux seuls ponts dont les sections sont souvent très réduites. Ceci aboutit à l'augmentation de la durée de l'inondation et à l'augmentation de la hauteur d'eau pour un même débit. De même, dans le cas où ce remblai serait submergé lors d'une tempête, la durée de la submersion marine en arrière serait augmentée, le remblai jouant là encore le rôle de barrage à l'évacuation.

De plus, pour combattre l'érosion côtière, des ouvrages de protection en enrochement ont été édifiés le long du littoral, artificialisant le littoral. Cet ouvrage résistait s'oppose à l'assaut des vagues, et engendre un sentiment de sécurité chez les riverains. Or, on réalise maintenant que ces infrastructures, construites généralement sur des sols meubles, aggravent le déficit de sédiments, car, certes les vagues rebondissent sur les rochers, mais elles minent la base des installations, s'infiltrant dessous et arrachant le substrat. On nomme ce phénomène « kaifoulement ». De plus, les enrochements provoquent l'accélération des effets de l'érosion sur les secteurs adjacents non protégés : on parle alors d'« effet de bout ». Ces phénomènes résultent de la réflexion de l'énergie des vagues par les structures rigides qui provoque l'abaissement vertical des plages ainsi que le rétrécissement de celles-ci. Cela crée une perte d'habitat qui menace l'intégrité des zones d'intérêts écologiques, ainsi que les espèces animales et végétales qu'elles abritent.



Le site d'étude



Le site d'étude



Le site d'étude



Le site d'étude

Des solutions naturelles à privilégier...
Tandis que les ouvrages rigides, tel l'enrochement, cherchent à empêcher la perte de terrain au profit de la mer, les ouvrages souples, telle la bande riveraine, permettent un certain échange entre la mer et la côte. La bande riveraine joue un rôle de stabilisation de la côte en homogénéisant le littoral de manière à limiter les zones d'emprise par les vagues. Elle servira de zone d'emprunt lors de tempêtes, protégeant du coup le domaine terrestre aménagé. Parmi ces ouvrages, on trouve :

la végétalisation, qui consiste à planter des végétaux adaptés aux milieux côtiers afin de retenir les sédiments (martaouis, lisérons...). Leur système racinaire permet d'atténuer les effets liés à la gravité, aux vagues et aux tempêtes ;

les épis, qui sont des ouvrages en bois ou en pierre, implantés perpendiculairement à la côte selon un angle variable déterminé en fonction des courants marins. Le but est de briser l'énergie des vagues au profit d'une déposition de sable et de gravier qui transitent dans l'eau. Cette technique, inspirée de la pêche à la fascine, doit être utilisée en association avec d'autres moyens et son efficacité dépend de la quantité de sédiments disponibles.

La conservation des écosystèmes patrimoniaux

Le site d'études abrite des reliques de forêt sèche et est bordé par plusieurs formations de mangrove. Ces deux écosystèmes sont protégés par le code de l'environnement de la province Sud et par le PADD de la Ville de Nouméa (la protection des paysages et des écosystèmes sensibles fait partie de la préservation de la qualité de vie. Mangrove et forêts sèches seront donc protégées – source : PADD).

La forêt sèche est aujourd'hui la formation végétale la plus directement menacée de disparition. Des 4 500 km² qui couvraient la côte ouest, il ne subsiste plus en effet que 45 km², soit 1 % de la surface originelle. Pourtant, cet écosystème présente une diversité botanique et un micro-endémisme remarquables. Le Programme de conservation des forêts sèches de Nouvelle-Calédonie s'attache au quotidien à préserver l'existant, à favoriser la régénération et à sensibiliser la population aux enjeux environnementaux. À Nouméa, plusieurs zones sont en cours de protection : Ouen-Toro (3 ha), Parc zoologique et forestier (10 ha), Koumourou, à l'extrémité de la presqu'île de Ducos (10 ha) et Tina (8 ha). Le plan d'aménagement et de développement durable de la Ville (PADD) prévoit la sanctuarisation des forêts sèches (source : site internet de la Ville de Nouméa).

Le site d'études abrite des reliquats de formation de forêt sèche ont été recensés (étude Romain Barrière). Au niveau de la propriété Guégan, environ 20 ares de forêt sèche ont été recensés (étude Romain Barrière). Au niveau de la zone squattée (SDNT), nous ne disposons pas d'inventaire botanique bien qu'une partie de la zone soit classée en zone NFS (zone naturelle de forêt sèche). Il semblerait que les aménagements qui y sont pratiqués se fassent au détriment des derniers noyaux de forêt sèche du secteur. Le découpage des zones NFS au PUD sera éventuellement soumis à révision, sous couvert de la compétence provinciale, pour mieux correspondre à la réalité du terrain.

La ville de Nouméa recèle près de 230 hectares de mangrove. On y trouve des palétuviers de plus de 300 ans et une cinquantaine d'espèces d'oiseaux. Mais depuis le début des années 1960, la mangrove a perdu 25 % de sa superficie, essentiellement en raison de l'urbanisation. Cet écosystème très riche joue pourtant un rôle majeur. Zone tampon entre terre et mer, la mangrove protège la côte de l'érosion marine, filtre les eaux de rivière, empêche les sédiments d'étouffer les coraux et sert de nurserie et de garde-manger à de nombreuses espèces d'oiseaux et d'organismes marins (crabes, mullets...). Sa conservation est donc primordiale, tant en termes écologiques qu'économiques. (Source : site internet de la Ville de Nouméa).

La conservation des zones de mangrove des lagunes passera notamment par la conservation des continuités hydro-écologiques que sont les chenaux qui relient les lagunes au lagon. Il existe en effet de nombreuses relations entre les poissons et crabes de la lagune et le milieu marin.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER EN FONCTION DE:

- PUD:

Le PUD dicte les contraintes réglementaires en terme de développement urbain, la zone à urbaniser devra prendre en compte les contraintes réglementaires associées aux développements bâtis et aux zones naturelles. La zone d'étude est un territoire mixte, urbain et naturel en devenir.

- RHI DE LA ZONE SANS DROIT NI TITRES

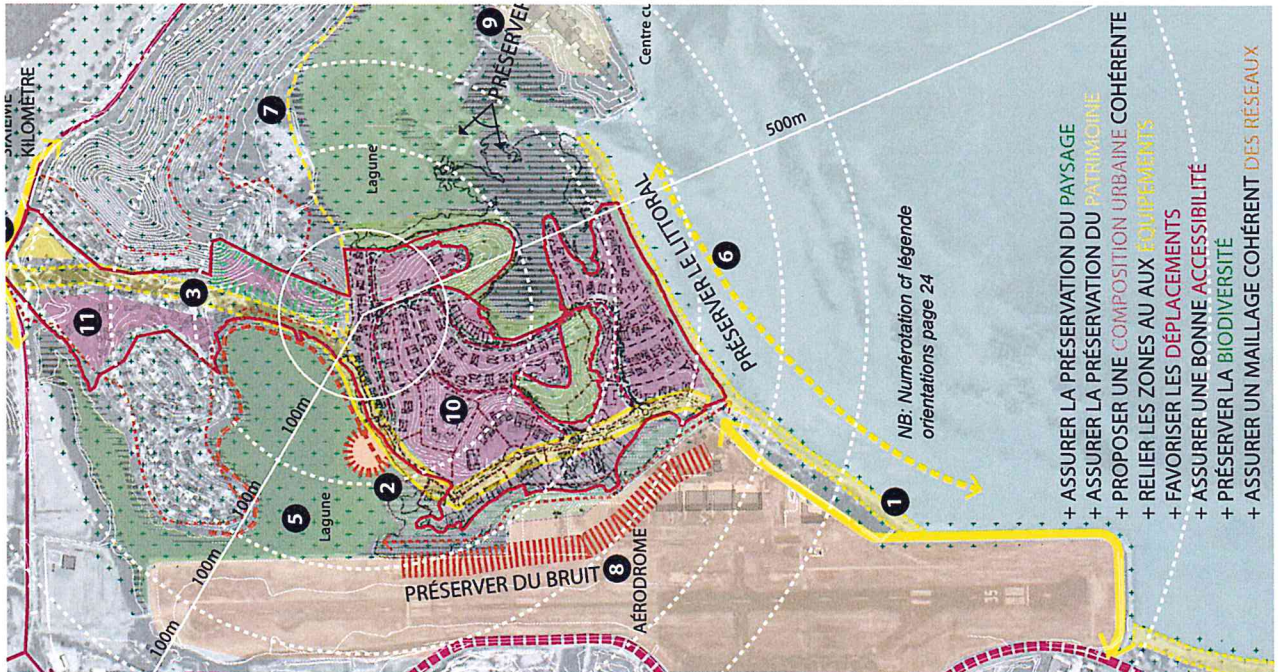
La résorption des habitats insalubres en partie nord, constitue un enjeu de première importance pour réussir le bouclage/maillage à l'échelle du quartier, et assurer un développement urbain équilibré et cohérent.

- NUISANCES SONORES

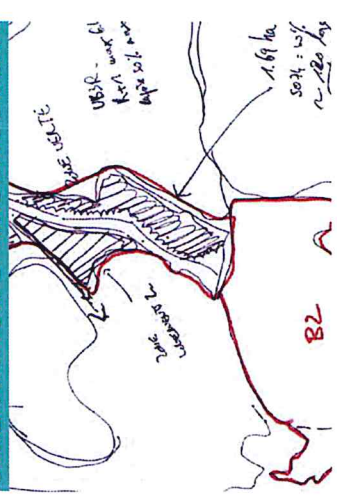
Les développements immobiliers doivent prendre en compte la proximité directe de l'aérodrome, et de son l'environnement sonore. Les opérations devront s'affranchir tant que possible de cette contrainte majeure. Cependant l'activité aéronautique la plus impactante devrait diminuer à terme (dans 10 à 15 ans).

- PROJET CONNU

Le projet de développement résidentiel Guégan devra respecter les règles qui s'impose en terme d'urbanisation sur la zone. Ces règles comprennent les contraintes réglementaires et les contraintes connues.



ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT



C- ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement définissent, en complément du règlement, les conditions d'aménagement et d'équipement des zones à urbaniser (AU) lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone.

1- Vocation

Cette zone AU doit permettre la construction de logements à proximité immédiate du quartier de Magenta Aéroport, à proximité d'équipements publics, au sein d'un patrimoine naturel exceptionnel.

Le secteur se développera en deux temps : d'abord la réalisation d'une première voie depuis la rue Henri Martinet et l'urbanisation du secteur SUD (B); le secteur SUD (B) se décomposera en 2 sous-secteurs d'urbanisation.

Au Nord (A), le développement sera conditionné par la résorption des Habitats Sans Droits Ni Titres. Une deuxième voie sera créée depuis la Rue Max Frouin pour mailler le secteur NORD (A).

Le bouclage des réseaux se fera par contre indépendamment de chaque secteur, par un maillage NORD/SUD. Une fois les premières phases complétées (B1/B2 et A1/A2) y compris leur réseau viarie, un bouclage des modes doux pourra être réalisée dans la continuité des voies NORD et SUD, entre les secteurs Nord et Sud, si toutes les conditions requises sont en place (résorption des habitats insalubres, remise en état du patrimoine naturel (zone de Forêt sèche et marais Guégan), équipements publics adaptés, études de circulations).

Sur le secteur B, le foncier est privé;

Sur le secteur A, le foncier est public (ville);

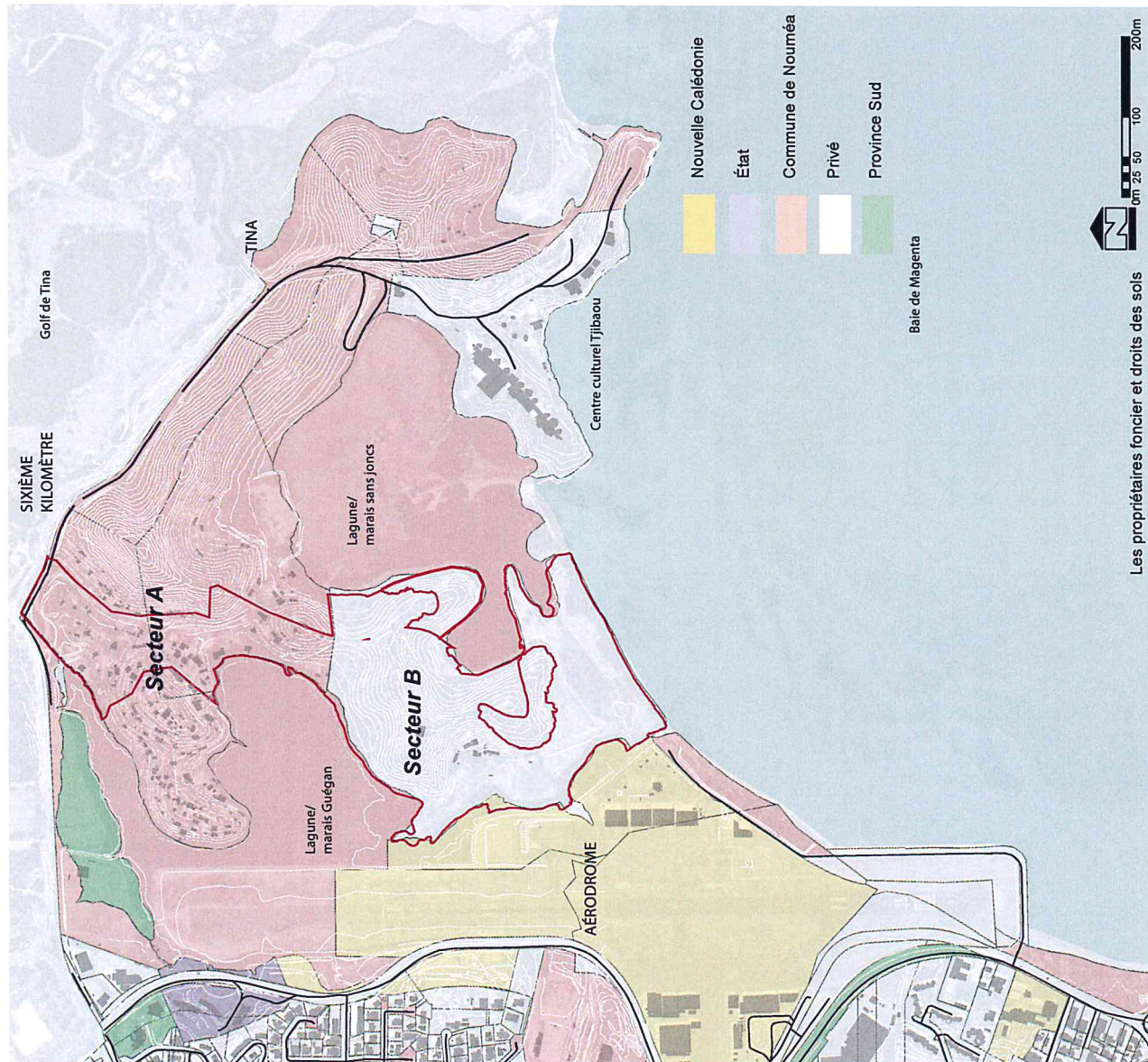
Généralités: le développement de la zone AU devra prendre en compte:

- la création d'accès communs et de voie de dessertes résidentielles, desservant des opérations indépendantes ou bien parties d'opérations, sans obligations de liaisons internes (lier quand possible)

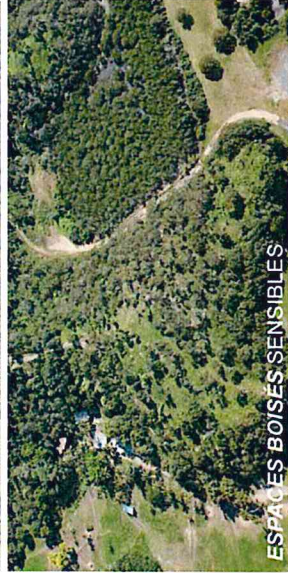
Ce principe de desserte vise à s'inscrire dans la logique de la trame parcelaire actuelle, qui s'organise en lanière successives perpendiculaires au terrain

- la trame végétale sur le site d'aménagement doit souligner cette volonté de structuration, soit par des plantations d'accompagnement des voies, soit par la conservation de la végétation existante (et/ou, quand possible)

- le site pourra compter des opérations d'habitat compact/dense (groupés/bande, petits collectifs) et plus libre, pour raccorder au tissu existant et pour raccorder aux prétentions d'aménagement de la zone. La zone AU pourra aussi accueillir une zone verte non constructible, s'ouvrant vers le patrimoine naturel (zone humide et espaces boisés), pour dégager des vues, il sera aussi privilégier la constitution de façades bâties prioritairement orientées sur la voie publique, (et non sur l'intérieur des lots) pour rendre lisible les limites du site et s'inscrire dans la continuité de l'existant



Les propriétaires foncier et droits des sols



3- Environnement et Paysage

Le territoire se caractérise par une présence « verte » très affirmée. En effet, la rue Gervolino et la piste de l'aérodrome marquent à l'ouest une limite entre un espace urbain dense constitué pour l'essentiel de lotissements et un espace composé de surfaces végétales conséquentes (golf, forêt sèche, mangrove) conférant à cette partie de Nouméa une image plus naturelle. Seul le lotissement Tina Golf à l'extrême ouest du territoire considéré constitue une tache urbaine plus conséquente.

Cette présence naturelle constitue par ailleurs l'écrit vert dans lequel Renzo Piano, architecte du centre culturel Jean Marie Tjibaou souhaitait placer son projet.

Il est à noter concernant le territoire du SOE au sein du quartier, la relative préservation du caractère naturel durant plus de 60 ans, tandis que le reste de la Ville de Nouméa a connu une nette densification de l'urbanisation.

Sur un même site cohabitent ainsi des ensembles naturels à forte valeur écologique et des équipements qui génèrent une occupation de l'espace très importante et un afflux quotidien de population extérieure au quartier, essentiellement par le maillage routier.

Ce conflit d'usage soulève une ambiguïté fondamentale et représente un risque pour la préservation de l'image et du cadre de vie de cette partie de la Ville de Nouméa.

Le site a de grandes qualités paysagères et un environnement fragile avec :

- une façade maritime ouverte sur la baie de Magenta,
- des formations de mangroves, autour de lagunes et de zones humides (marais Guégan et marais sans joncs)
- des espaces boisés classés (zone NFS) et des espaces boisés d'intérêts patrimonial

Un site exceptionnelle à l'échelle de NOUMÉA

- Les zones humides et lagunes, représentent des éléments uniques à mettre en valeur par des aménagements ayant un faible impact sur l'environnement
- La qualité des eaux pourrait être dégradée par l'imperméabilisation des sols (eaux de ruissellement) et par les usages nouveaux

Le projet devra permettre la protection de l'environnement du site en prévoyant :

- la préservation de la mangrove et de ces capacités de développement,
- l'utilisation d'espèces végétales endémiques ou respectueuses du milieu naturel pour la création d'espaces verts,
- la préservation des arbres remarquables du site, en raison de leur caractère exceptionnel
- la conservation des points de vue depuis le quartier vers la baie,
- l'intégration paysagère des bâtiments (co-visibilités), en privilégiant les vues sur mer
- le développement de cheminements piétons ou vélo dans une liaison verte Est-Ouest reliant la zone AU aux espaces naturels sensibles et remarquables (lagunes et espaces boisés) et aux quartiers voisins,
- l'intégration des lagunes et de ses berges comme des éléments identitaires du quartier, accessible, animé et agréable,
- les aménagements (plantations, enrochements,...) devront être étudiés pour un moindre impact, si besoin dans le cadre d'une étude d'impact prévue par le code de l'environnement.
- la prévention des risques naturels (notamment tsunami) si ces risques sont avérés

Le programme des constructions devra intégrer les principes de développement durable suivants :

- Énergie : utilisation d'énergies renouvelables
- Bio-climatisme : favoriser les logements traversant à ventilation naturelle, orientation des bâtiments pour favoriser l'ensoleillement
- Déchets : prévoir des espaces de tri intégrés aux constructions ou des emplacements de collecte commune sur l'espace public
- Eau : gestion des eaux pluviales sur site, ré utilisation des eaux pluviales sur site, en particulier maîtrise des ruissellements vers la carrière et la baie
- En matière d'énergie, la production d'eau chaude solaire doit s'imposer
- La norme ECOLAL pourrait être intégrée au cahier des charges de conception, ainsi que le label éco-quartier, pour intégrer le projet dans son environnement et limiter les nuisances.

FICHE 1

LAGUNES

ECOSYSTEMES D'INTERFACE



DIAGNOSTIC

Atouts

- Les deux lagunes représentent un réservoir écologique qui a une valeur patrimoniale et un intérêt majeur pour la biodiversité (nourissage, abri et reproduction pour la flore, la faune et l'avifaune).
- Les lagunes ont une fonction naturelle de régulation hydraulique (rétention de crues et recharge des nappes)

Contraintes

- Ecosystème patrimonial qui implique des contraintes en termes de rejets d'eau
- Habitats spontanés dans la partie nord du site sans assainissement individuel ou collectif se rejetant dans les lagunes.

Opportunités

- Reconquête de la qualité des eaux de la lagune

Menaces

- Augmentation de la charge en nutriments dans le milieu récepteur.
- Modification des exutoires actuels.
- Détérioration de la qualité des eaux du marais "Sans Jonc" si des rejets des aménagements se dirigent vers celui-ci.

ENJEUX

- MAINTENIR LA QUALITÉ DE L'EAU DES LAGUNES

RECOMMANDATIONS

- Conserver l'intégrité de lagunes
- Prévoir un assainissement adapté en traitant toutes les eaux usées par un ouvrage d'assainissement collectif
- Contrôler la qualité de l'eau et proscrire tout rejet dans le marais sans jonc
- Prévoir une gestion des eaux de ruissellement privilégiant l'infiltration et la rétention
- Lancer une étude dans le cadre du SDA afin d'identifier les mesures pour assurer la pérennité des lagunes

FICHE 2

BIODIVERSITÉ



DIAGNOSTIC

Atouts

- Le site possède deux écosystèmes d'intérêt patrimonial: la forêt sèche et la mangrove (les lagunes abritent 5% des mangroves de la commune).

Contraintes

- Ecosystèmes d'intérêt patrimonial à préserver selon les dispositions du code de l'environnement de la province Sud.

Opportunités

- Conserver les écosystèmes patrimoniaux présents sur le site et favoriser les connexions à d'autres formations naturelles

Menaces

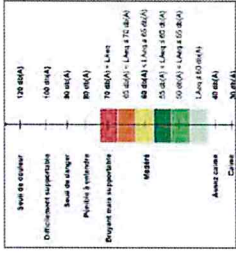
- Disparition de la flore endémique sur la pointe sud.

ENJEUX

- CONSERVER LES ZONES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

RECOMMANDATIONS

- Maintenir la mangrove frangeante des lagunes.
- Préserver le patrimoine végétal existant et favoriser sa régénération
- Conserver une servitude de passage sur le pourtour des marais
- Définir des choix adaptés pour les essences végétales dans les futurs aménagements



DIAGNOSTIC

Atouts	Contraintes
- A l'exception des bruits causés par les avions aucune source de bruit n'est ressentie sur le site. - Aucun décollage ou atterrissage n'est partiqué dans la période de nuit entre 22h et 6h. (seul les EVASAN peuvent bénéficier d'une dérogation)	Nuisances acoustiques importantes présentes en particulier sur la partie ouest proche de l'aérodrome.
Opportunités	Menaces
Le démenagement de l'activité commerciale de l'aérodrome de Magenta	Exposition de la population à un niveau de nuisance reconnue comme excessif et nuisible pour la santé.

ENJEUX

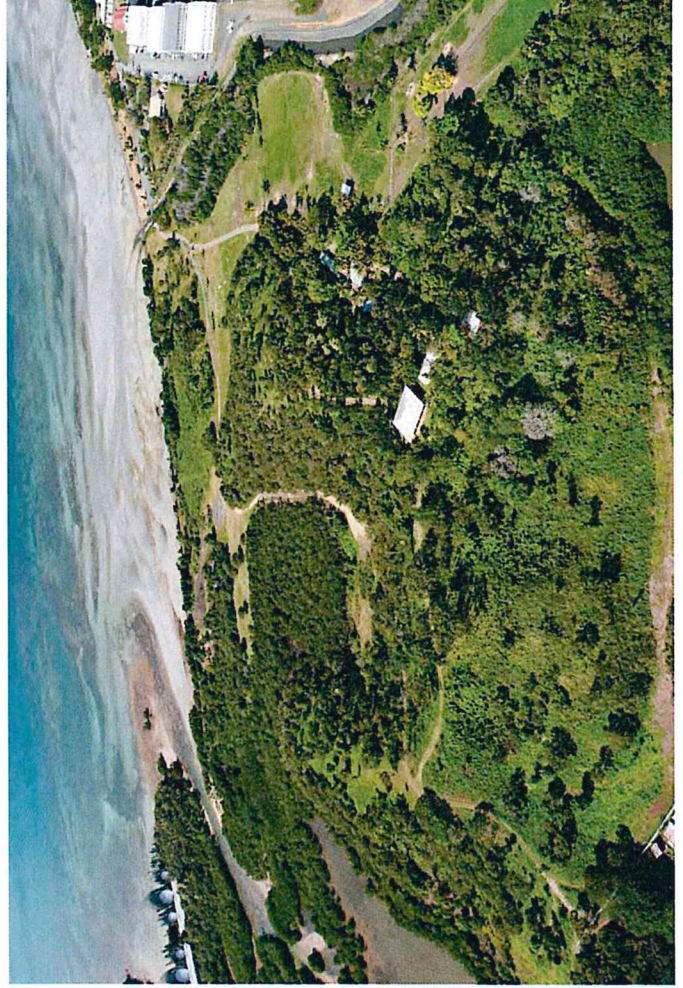
- RÉALISER UN ZONAGE DE LA VOCATION DES SECTEURS TENANT COMPTE DES NUISANCES ACOUSTIQUES

RECOMMANDATIONS

- Disposer d'un plan d'exposition au bruit et limiter les habitations dans les zones A et B au sens de la loi métropolitaine n°85-696 du 11 juillet 1985, relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.
- Mener une réflexion concernant les formes urbaines et la spatialisation des bâtiments lors de l'élaboration du plan de composition

FICHE 4

LITTORAL



DIAGNOSTIC

Atouts

- Façade littorale occupée par une plage de qualité
- Présence d'aménagements littoraux à proximité

Contraintes

- Le chemin littoral installé sur un remblai en saillie bloque les échanges sédimentaires et limite l'évacuation des crues fluviales.
- Le littoral est un espace sensible à l'aménagement (impact visuel fort).

Opportunités

- Rendre l'aspect naturel au littoral
- Proposer un accès libre et gratuit du rivage et de la plage

Menaces

- Aggravation des effets de l'érosion marine par l'ouvrage de protection en enrochement.
- Bétonnage du littoral

ENJEUX

- PRÉSERVER ET RESTAURER LE LITTORAL

RECOMMANDATIONS

- Offrir des solutions naturelles à privilégier dans l'aménagement du littoral (des ouvrages souples, une bande riveraine stabilisée par la végétation, facilitant les échanges entre la mer et la côte).
- Conserver une frange littorale libre de toute urbanisation
- Respecter le fonctionnement dynamique du littoral dans la gestion intégrée du trait de côte

4- Desserte, transports et déplacement

Maillage et hiérarchisation des voies

a- Une desserte globale de qualité

Trois niveaux d'axes de circulation parcourent le secteur du SOE :

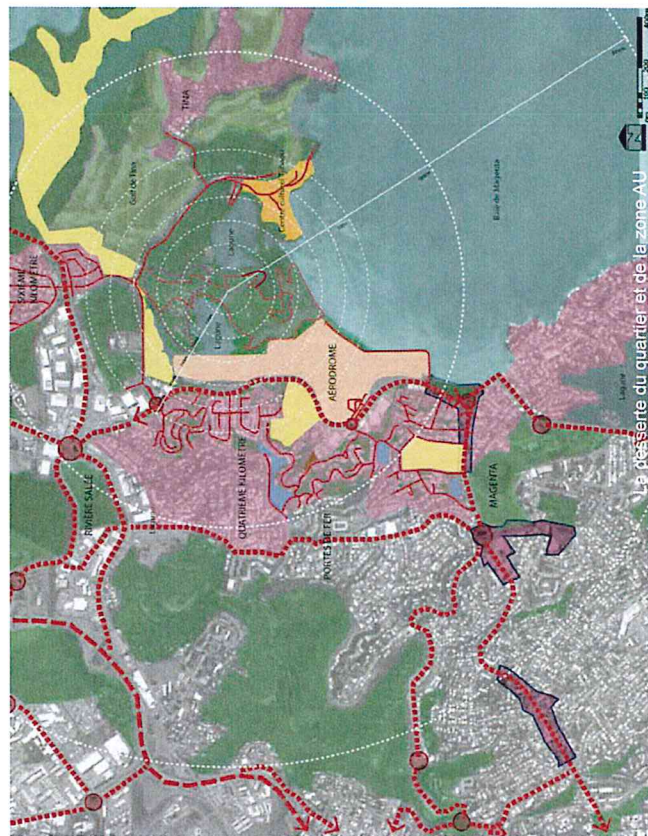
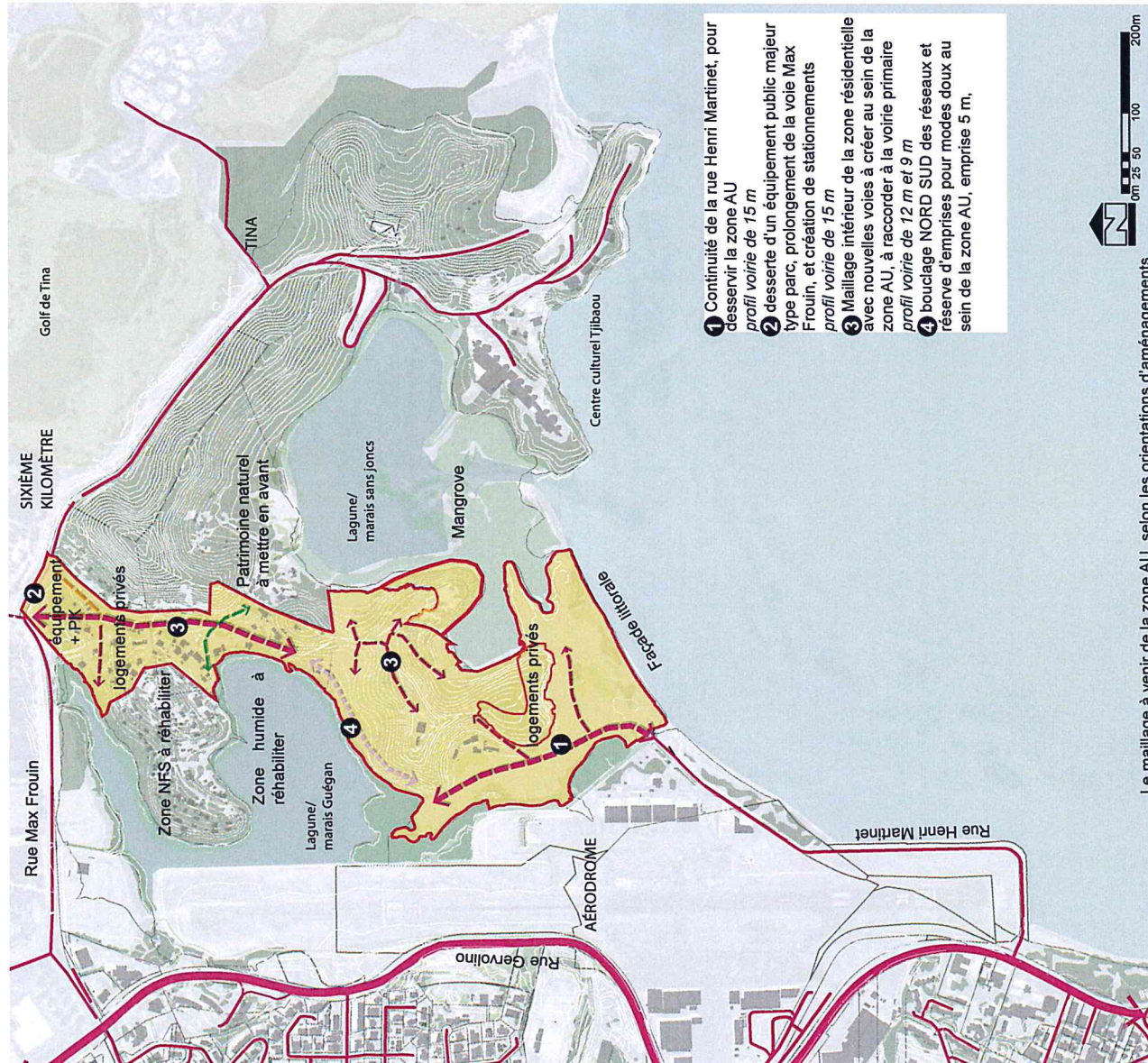
- Une desserte d'agglomération importante inter-quartier (Rue Gervolino)
 - Une desserte de quartier (Rue Max Frouin)
 - Une desserte de proximité (Rue Henri Martinet, rue des accords de Matignon, Rue Cubada)
- Les réseaux nécessaires à l'ouverture à l'urbanisation sont à proximité de la zone.

Cependant leur capacité actuelle et leur développements futurs sont à étudier en amont du projet.

Le réseau viaire est à créer tandis que les autres réseaux sont à prolonger voire à re dimensionner (adduction d'eau potable, assainissement, électricité, télécom)

Le plan masse du projet devra présenter les options pour :

- un maillage viaire facile d'usage, lisible, évitant les impasses et permettant un accès simple des cours et des services de proximité urbaine
- des réseaux suffisamment dimensionnés pour permettre le raccordement de la globalité de la zone AUB1, AUB2, AUB3 (réseau d'adduction d'eau potable, d'assainissement, d'électricité et de communication)
- connecter les zones d'habitat entre elles par des axes piétons et cyclables confortables reliant les commerces et équipements de proximité et les espaces naturels
- protéger les zones calmes d'habitat des nuisances sonores liées au trafic des voies nouvelles ou existantes à proximité de la zone.



b- Déplacement automobiles

L'importance de ce secteur nécessite la création d'une voirie interne pour en assurer une bonne desserte. Le développement du secteur s'effectue en deux phases. Une première voie permet de relier la zone SUD d'étude, connectée à la rue Henri Martinet et sur le carrefour de Magenta plage. Cette voie traverse le secteur du Sud et sera connectée à des voiries secondaires (profil de 15 m pour voirie primaire et 12 / 9 m pour voiries secondaires permet la construction et d'une nouvelle phase dans le secteur SUD).

Dans un second temps, une deuxième voie permet de relier la zone NORD d'étude, connectée à la rue Max Frouin, et sur le carrefour de la rue Max Frouin / rue des accords de Matignon / rue Cubada.

c- Déplacements doux, prévoir des liaisons douces

Des cheminements piéton permettent des accès au site, et développe un maillage doux. Ainsi le quartier bénéficie d'un excellent accès aux équipements de la ville.

L'aménagement des espaces libres du quartier doit être l'occasion de créer des liaisons douces au travers du futur quartier en liaison avec les cheminements existant aux frontières du quartier.

L'urbanisation devra s'effectuer de manière à préserver des espaces pour des liaisons douces le long des voies de desserte.

Les itinéraires de cheminement doux seront à prévoir en renforcement de la trame existante, selon les principes indiqués sur le schéma. Autant que de possible, ils seront déconnectés de la voirie automobile. Ces itinéraires déconnectés des voiries pourront être installés sur un espace présentant une largeur comprises entre 3 et 5m, (lorsqu'ils sont déconnectés de la voirie automobile), pouvant être réduites en milieu naturel.

Ils pourront bénéficier de solutions techniques de revêtements garantissant la circulation a la fois des piétons, des cycles et des personnes a mobilité réduite.

Ils pourront être accompagné d'une trame végétale herbacée ou arborée permettant l'intégration paysagère du parcoures.

d- Organiser la circulation

Les voiries ouvertes a la circulation automobile seront limitées dans leur emprise et les chaussées ouvertes a la circulation seront dimensionnées au plus juste (largeur maximum de 12 mètres en îlot et 15 m pour les voiries principales). Les chaussées seront obligatoirement doublées de cheminements doux. Les dessertes en impasse ouvertes a la circulation automobile seront traitées comme de l'espace public de proximité, intégrant les contraintes liées à la circulation auto/piéton, tout en qualifiant l'espace public. Les voiries pourront être conçues de sorte qu'elles permettent d'absorber une partie du stationnement des visiteurs et qu'elles amorcent un paysagement de la zone avec plantation d'un alignement d'arbres.

e- Organiser le stationnement

Les opérations devront prévoir les stationnements nécessaires pour les logements créés à l'intérieur des parcelles. Elles devront aussi prévoir des stationnements sur l'espace collectif pour les visiteurs. Le nombre de places de stationnement « visiteurs » par logement est à définir, et devra respecter les orientations dictées par le PUD.

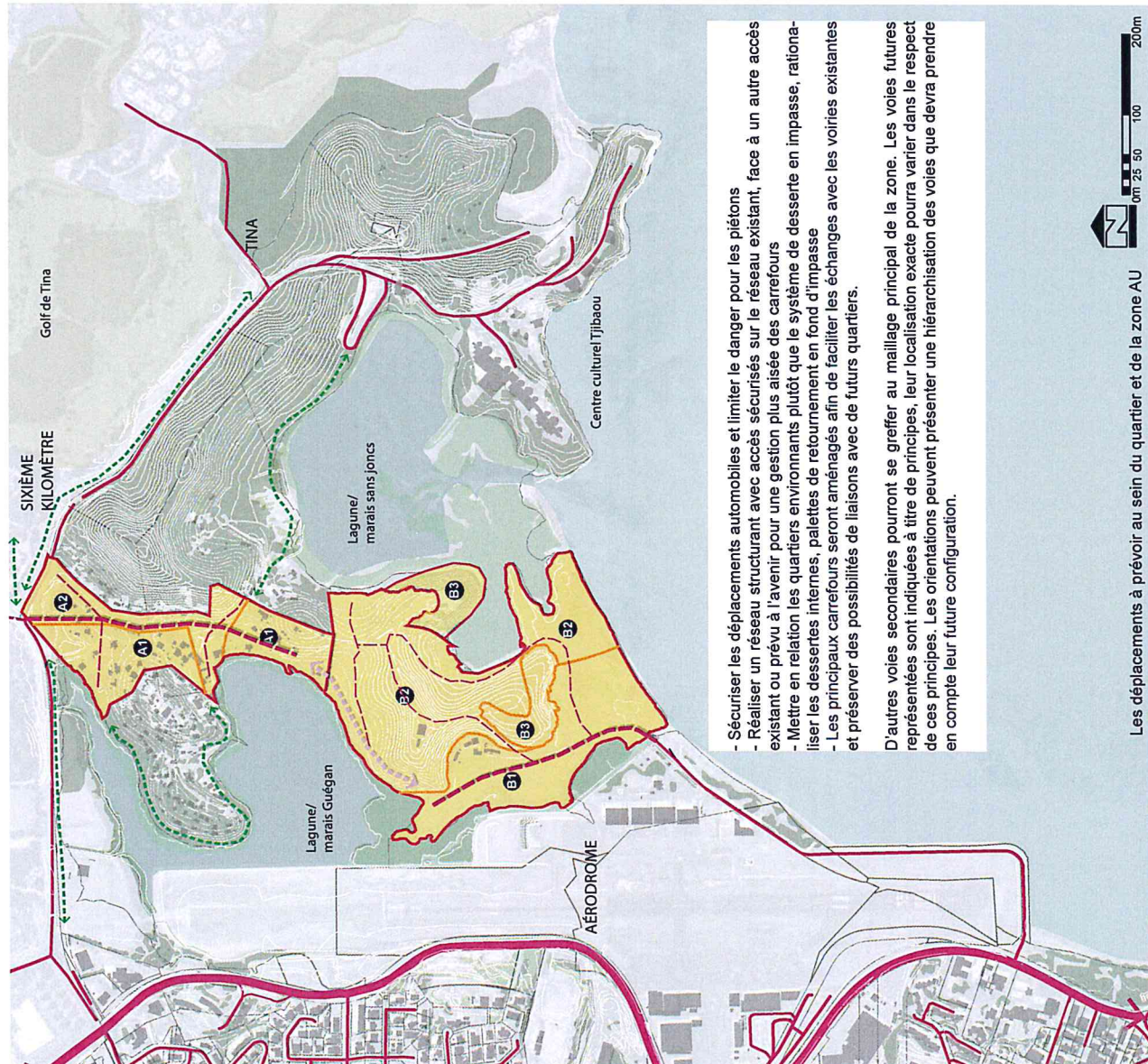
Ces espaces de stationnements seront en partie prévus le long de la voie de desserte générale

Tout ou partie des stationnements visiteurs pourront être des stationnements verts pour limiter les impacts métaboliques. En particulier les stationnements verts seront prévus sur les zones de regroupements de stationnement, ces zones seront comptabilisées dans les espaces verts

f- Profil des voies

Les voies sont de 12 m au minima à 15 m pour la voirie structurante. Les voiries secondaires de desserte de la zone A2 pourront avoir une largeur minimale de 9 m si nécessaire (limitation des terrassements par rapport à la topographie).

Leur profil correspond a leur usage : desserte locale uniquement, inter quartier... La voirie est partagée entre les voitures et les deux roues. Les piétons circulent sur un trottoir. Il borde un coté de la voie, l'autre étant occupé par une bande enherbée, à minima ou un mode doux.



5- Conditions d'aménagement

a- Mettre en valeur l'environnement, le paysage, le quartier de Magenta Aéroport et le patrimoine

b- Rétention ou infiltration

L'opération d'aménagement doit prévoir à son échelle des dispositifs de rétention collective ou d'infiltration pour limiter les débits de rejets au milieu naturel ou dans les réseaux d'eaux pluviales.

Lorsque les dispositifs collectifs de rétention sont à ciel ouvert (noue le long de la voie de desserte générale, par exemple), ils doivent être traités de manière paysagère, avec des essences locales. Ils doivent être inscrits dans la continuité de la trame paysagée du secteur aménagé. Permettre la réduction de l'imperméabilisation des sols, la rétention des eaux pluviales en lien avec la prévention du risque inondation et le développement de la nature en ville. C'est l'emprise de la crue centennale qui détermine les contraintes de constructibilité (seuil). De ce fait, l'urbanisation nouvelle ne pourra se développer qu'en dehors des zones d'aléa et à certaines conditions dans les zones d'aléa.

c- Paysager la limite de la zone AU

Il sera aménagé une zone de transition paysagère entre le secteur qui sera urbanisé à court terme et le secteur en AU prévu pour l'urbanisation à plus long terme.

Cette transition pourra prendre la forme d'un espace vert aménagé, parcouru par un cheminement doux. Ce cheminement doux devra être connecté aux équipements et espaces publics.

Cette transition paysagère permettra d'assurer l'intégration paysagère de la zone AU.

d- Intégrer le nouveau quartier dans son contexte

L'urbanisation de la zone devra tenir compte de la topographie marquée du terrain

e- Lutter contre l'insalubrité

Organiser la collecte des déchets ménagers:

Le projet tiendra compte du fait que la collecte des ordures ménagères se fera en limite de voirie publique de façon à limiter l'accès des véhicules techniques à l'intérieur des résidences/opérations privées. En conséquence l'aménagement du site devra prévoir l'aménagement d'espaces protégés pour les conteneurs situés en limite des opérations privées.

Ces zones de collecte devront s'intégrer au bâti voisin (couleur, taille, forme, végétation), ils seront indifféremment couverts ou non, fermes ou non selon les besoins de cette intégration.



f- Raccordement, réseaux et énergie

Le plan masse du projet devra présenter les options pour :

- un maillage viaire facile d'usage, lisible, évitant les impasses et permettant un accès simple des secours et des services de propreté urbaine
- le maillage permettra l'accès aux différentes opérations; si le maillage ne se fait pas sur un secteur à aménager (voirie en impasse, impossibilité de mailler), la voirie ne pourra pas être rétrocadable
- des réseaux suffisamment dimensionnés pour permettre le raccordement de la globalité des zones NORD et SUD AUB1, AUB2, AUB3 (réseau d'adduction d'eau potable, d'assainissement, d'électricité et de communication)
- en matière d'énergie, la production d'eau chaude solaire doit s'imposer
- connecter les zones d'habitat entre elles par des axes piétons et cyclables confortables reliant les commerces et équipements de proximité et les espaces naturels
- protéger les zones calmes d'habitat des nuisances sonores liées au trafic des voies nouvelles ou existantes à proximité de la zone

Réseaux

En termes de capacités de développement immédiat, les réseaux actuels peuvent supporter la construction d'une première tranche d'un peu plus de 250 logements au SUD, mais les opérations de raccordement à l'ensemble des réseaux d'infrastructure seront à renforcer à la charge de l'opérateur.

Les eaux usées de la partie Nord seront raccordées au séparatif pour être traitées par la STEP de Rivière Salé; et les eaux usées de la partie Sud seront raccordées au séparatif pour être traitées par la STEP de Magenta.

- Les réseaux d'adduction d'eau potable, électriques et télécom de la zone seront connectés aux réseaux existants de la rue Henri Martinet et de la rue Max Frouin. Un maillage NORD/SUD sera nécessaire pour le réseau AEP, afin de prévenir tous risques de coupures.
- Il n'y aura pas de rejet local : les opérations devront se raccorder au réseau local, pour toutes les zones NORD et SUD et sous secteurs A1, A2, B1, B2)
- Des réservations seront à prévoir pour les réseaux en cours de développement à l'échelle de la ville (fibres optique entre autre), selon le cahier des charges de la ville. La réalisation des réseaux pour la fibre optique et le développement des nouvelles technologies sera donc à prévoir
- Les réseaux devront être enfouis
- Les opérations à venir devront renforcer le réseau existant

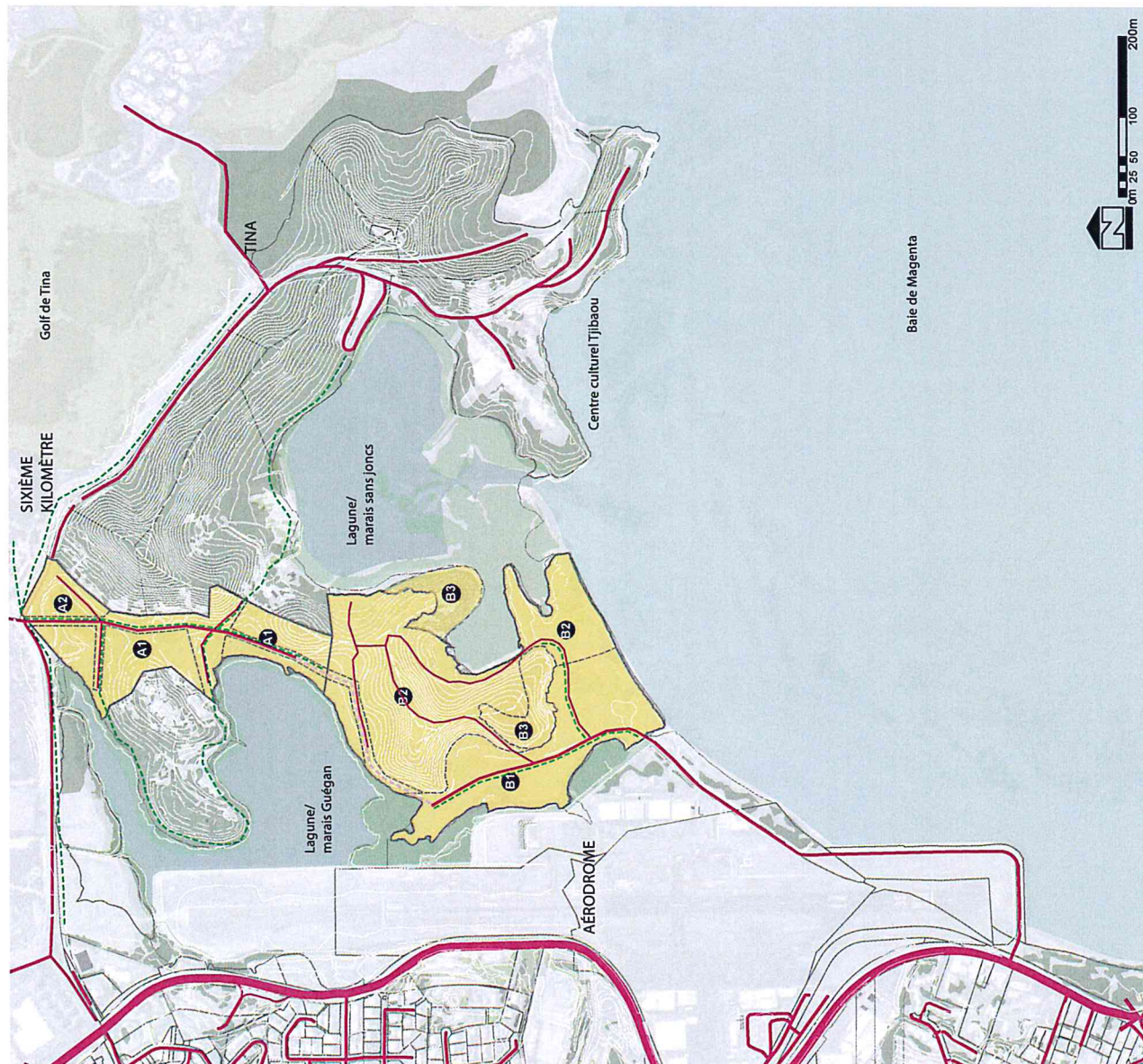
Bruit

Prendre en compte les nuisances sonores et les pollutions dans le développement urbain en n'exposant pas les habitants ou les usagers réguliers à un bruit dépassant le niveau de confort de 55dB » préventif, afin d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés à un certain niveau de bruit (autour de l'aérodrome, due au passage des avions à l'occasion des procédures d'atterrissage et de décollage à laquelle les riverains sont susceptibles d'être soumis).

La recherche de mixité des fonctions sera accompagnée des dispositions réglementaires à même de faire cohabiter habitat et activités économiques. Le long des axes bruyants, les orientations d'aménagement feront la promotion de formes urbaines adaptées (effet d'écran).

- le traitement de façades par un double ou triple vitrage,
- la bonne orientation des façades pour les nouvelles habitations,
- la mise en place de chaudières absorbantes.

LA mise en place de ces différents aménagements, dans le cadre de vie et le confort des futurs habitants, entre les secteurs d'habitat et l'aérodrome.



Réseau d'évacuation des eaux usées : ←--→

Le secteur étudié est à cheval entre deux bassins, au Sud les eaux usées sont acheminées vers la nouvelle station d'épuration de Magenta et au Nord vers la station d'épuration de Rivière salée.

A l'est (Tina Golf) le traitement des eaux usées est autonome par opération, pas de raccordement prévu à une station d'épuration publique.

La station d'épuration de Rivière salée est déjà saturée, il est donc préférable que les eaux usées des nouvelles zones à urbaniser soient envoyées vers la STEP de Magenta.

Le cheminement le plus rationnel serait donc de faire transiter les eaux usées à travers le terrain Guégan, le projet d'aménagement doit donc intégrer cette contrainte. (Cf plan)

Réseau d'adduction d'eau potable : ↔

Le secteur est alimenté par le réservoir du haut magenta dont la cote radier est à 65.50 NGNC.

Rue Gervolino au niveau du carrefour avec la rue H Martinet, la section AEP en service est de diamètre 250 mm, coté rue Frouin il existe deux canalisations une de 200 mm et une autre de 150 mm.

Les raccordements coté rue M Frouin et coté R Gervolino sont possibles, cependant suite à un entretien avec les services techniques de la commune, un maillage de ces canalisations au travers des zones à urbaniser est souhaitable (maillage de confort).



6-Potentiel d'urbanisation et besoins en équipements publics

En termes d'équipements publics, le facteur limitant au-delà de la première tranche de logement, à plus ou moins long terme selon l'évolution des populations, pourrait être la construction d'une école de petite capacité. Une organisation des transports scolaires vers des groupes scolaires est à privilégier.

Écoles

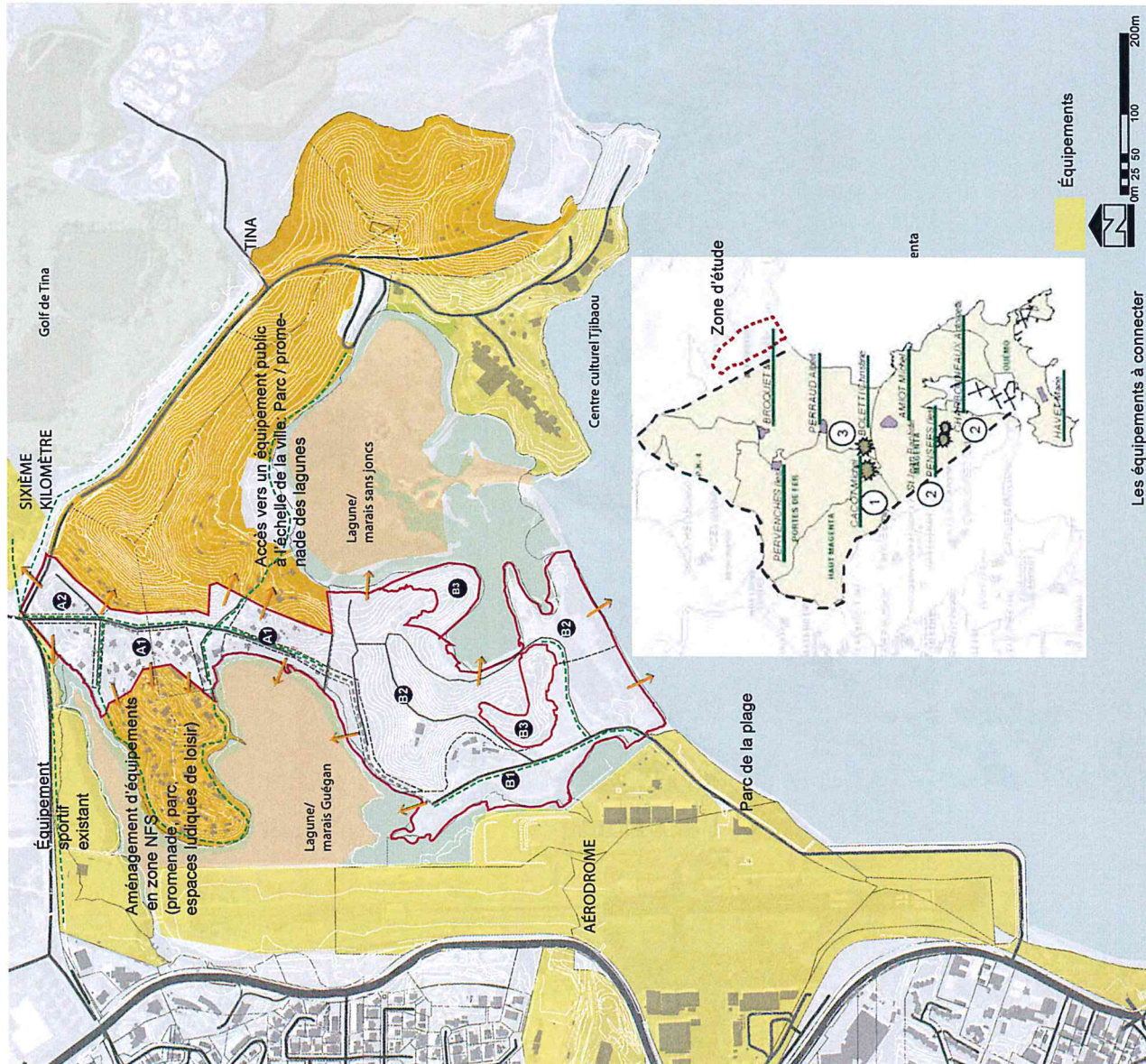
- 88 classes sur le secteur : (entre les secteurs AERODROME, PK4, PORTES DE FER, HAUT-MAGENTA, MAGENTA, QUEMO), écoles maternelles (de 2 à 6 ans) les Pensées et les Pervenches, écoles élémentaires (à partir de 6 ans) Albert PERRAUD, Michel CACOT, Christine BOLETTI, Antoinette CHARBONNEAUX et, écoles primaires (qui rassemblent des classes de maternelles et d'élémentaires) Michel AMIOT, Marie HAVET et Mathilde BROQUET
- Baisse du nombre d'enfants scolarisables dans les quartiers Aérodroome et Magenta, et donc, une sous occupation de certaines écoles du secteur. Les locaux disponibles devraient donc suffire pour répondre aux besoins futurs.
- Les jeunes du quartier sont obligés de se reporter sur le collège de PORTES DE FER et de MAGENTA, ce qui pose la question du transport alors qu'aucune ligne de transport en commun ne passe à l'intérieur du quartier

L'ouverture à l'urbanisation va générer l'arrivée d'un public scolarisable, la capacité actuelle des écoles (construction de logements dans les secteurs A puis B), est suffisante pour l'accueil de ces nouveaux élèves.

Autres équipements publics:

- Une quinzaine d'associations environ sont domiciliées sur le quartier Aérodroome (association de soutien scolaire, l'association du squat, Tina Golf et trois associations gestionnaires des foyers (Vietnamien, Wallisien et Tahitien)).
- le centre culturel T.JIBAOU
- un club hippique
- des terrains de tennis et de foot (Amicale Vietnamienne)
- le stade territorial Numa Daly
- le vélodrome
- un terrain de baseball
- un skate parc
- une presque île consacrée à l'usage du vélo (piste cyclable et parcours VTT)
- différents plateaux sportifs (école Albert Perrault, maison de quartier Antigue)
- et la plage de Magenta où sont pratiquées diverses activités nautiques
- Église de l'espérance (rue ARTIGUE)
- Église de Jésus Christ des saints des derniers jours (rue GERVOLINO)
- Église évangélique libre des îles loyautés (sous la rue CELIERE)
- Associations: Les Amis de l'Espérance et Communauté du Christ.

- Le programme des constructions devra participer à la création d'un cadre de vie agréable en prévoyant:
 - + L'aménagement des zones humides/lagunes et la réhabilitation des zones de forêt sèche, leur mise en valeur et leur accessibilité par des cheminements piétons
 - + La végétalisation des stationnements, trottoirs et chemins piétons
 - + Des espaces verts d'agrément dans les zones résidentielles



1 Secteur A, développement public étape 1

(Développement résidentiel selon opérations de relogements pour les Habitats Sans Droits Ni Titres et gestion du foncier, zone reliée à un équipement type Parc/ espace public, (réhabilitation des zones NFS mitoyennes), zone reliée à une trame verte/ bleue, (liaisons douces en lien avec les zones humides et les espaces naturels))

2 Secteur A, développement public étape 2

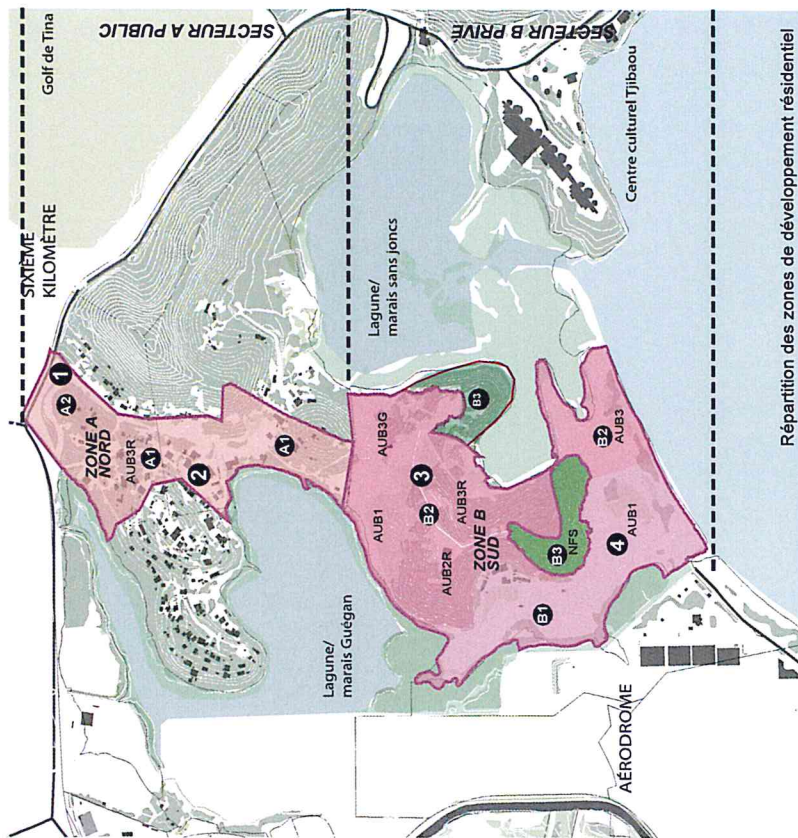
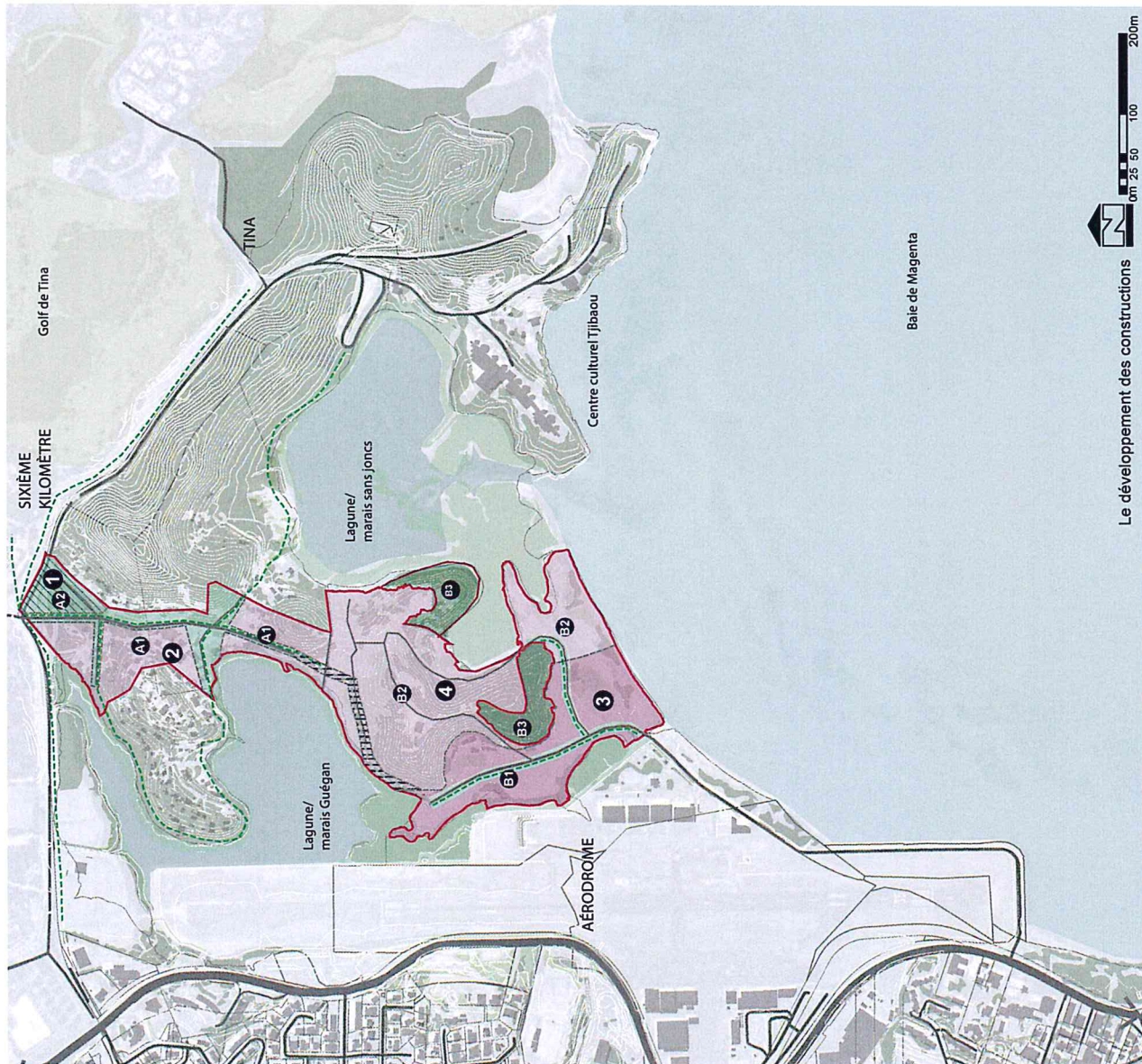
(Développement résidentiel, individuel groupé / en bande)

3 Secteur B, développement privé, étape 1

(Développement résidentiel, petit collectif)

4 Secteur B, développement privé étape 2

(Développement résidentiel, individuel isolé)

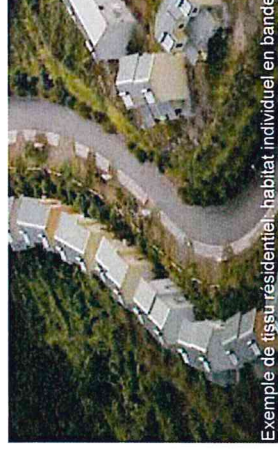


7-Typologies et densité dans le quartier

Le nombre potentiel de logements par zone a été calculé au regard des objectifs de densité que s'est fixée la commune

La zone d'habitat du quartier Aéroport comporte quatre parties distinctes :

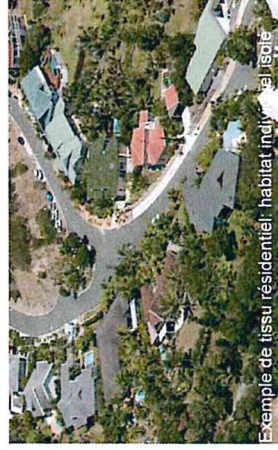
- Cœur de quartier GERVOLINO et stade Numa DALY: logements individuels et petits collectifs intermédiaires plus récent qui apparaît en opération de renouvellement urbain (RdC à R+3),
 - Rues ALLEGRE, LAPLAGNE et CELIERE: quartier de logements sociaux de la SIC en immeuble collectifs (R+3 à R+4)
 - Lotissement Green Valley et Sud Horizon, en succession d'impasses à partir de la rue CHERRIER, constituée de logements individuels de plein-pied (RdC à R+1)
 - Rues PISIER, BOISSERY et THEODONIE: logements locatifs et en accession, logements mitoyens en bande avec jardins, se répartissant sur le relief de la colline en trois « strates » permettant à la grande majorité des habitations d'avoir une vue dégagée
- La tâche urbaine représente 56% du quartier (mais quartier très étalé, zones non constructibles et grands équipements). Le marais GUEGAN représente 7% de sa superficie (les remblais successifs pour agrandir l'aéroport sur le marais GUEGAN ont diminué ce dernier de 86% de sa surface initiale et contribuer à réduire également sa profondeur), et l'aéroport représente 13% de la surface du quartier.



Exemple de tissu résidentiel: habitat individuel en bande



Exemple de tissu résidentiel: habitat individuel groupé



Exemple de tissu résidentiel: habitat individuel isolé



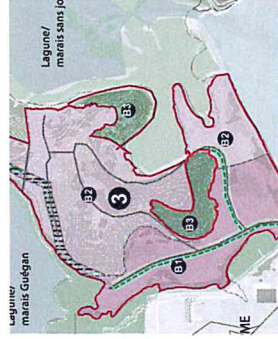
Exemple de tissu résidentiel: habitat collectif peu dense



1 Habitats individuels en bande: zone A1/2



4 Habitats individuels groupés: zone A1/2



3 Habitats individuels isolés: zone B2

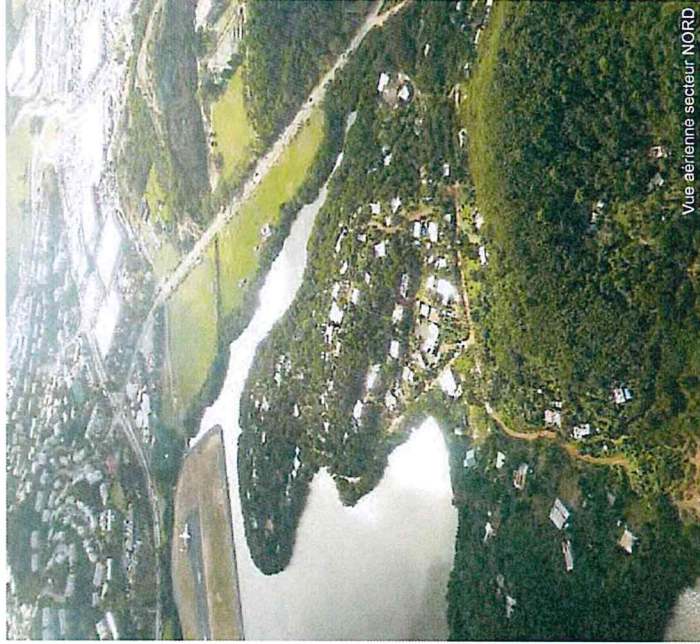
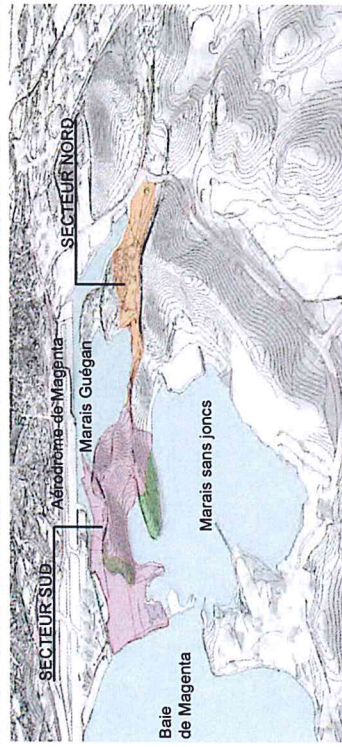
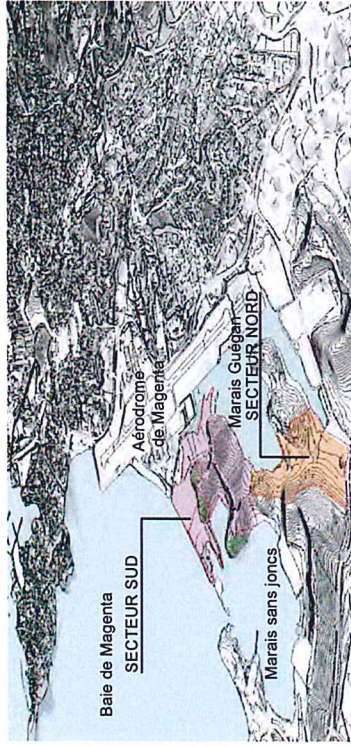


4 Petits collectifs: zone B1

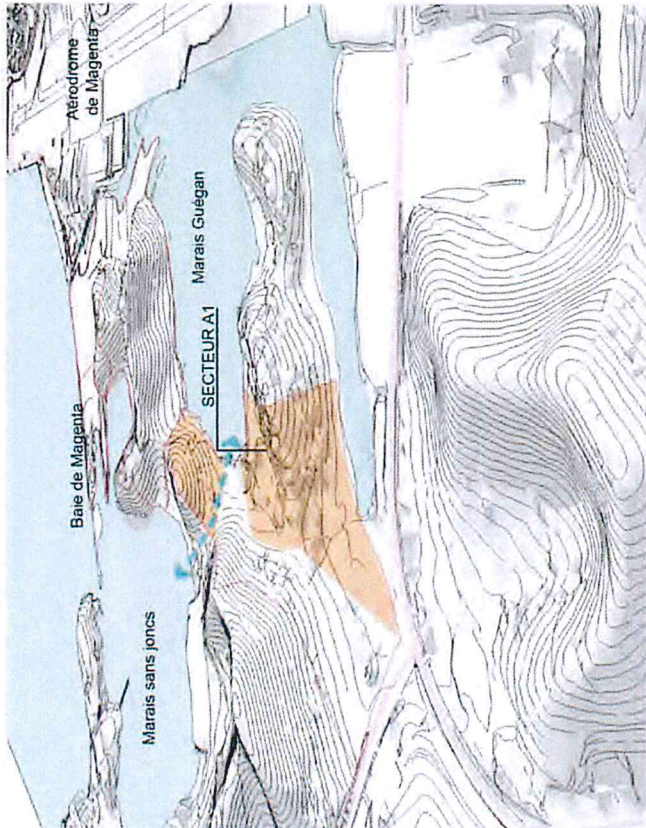
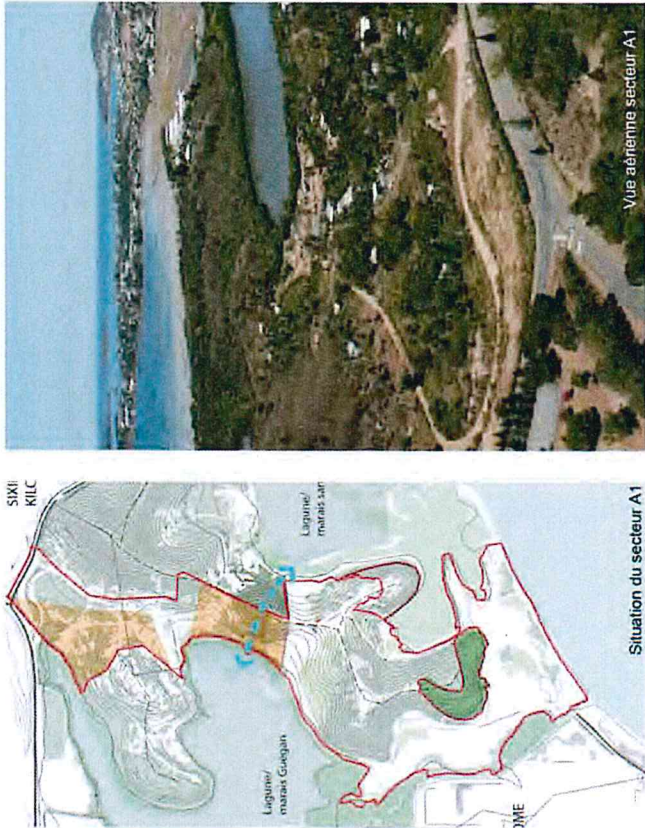


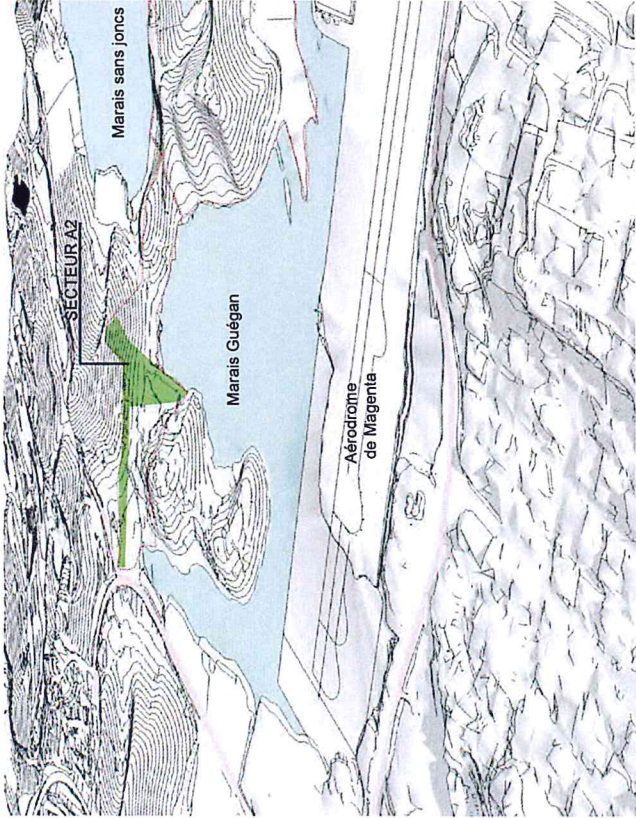
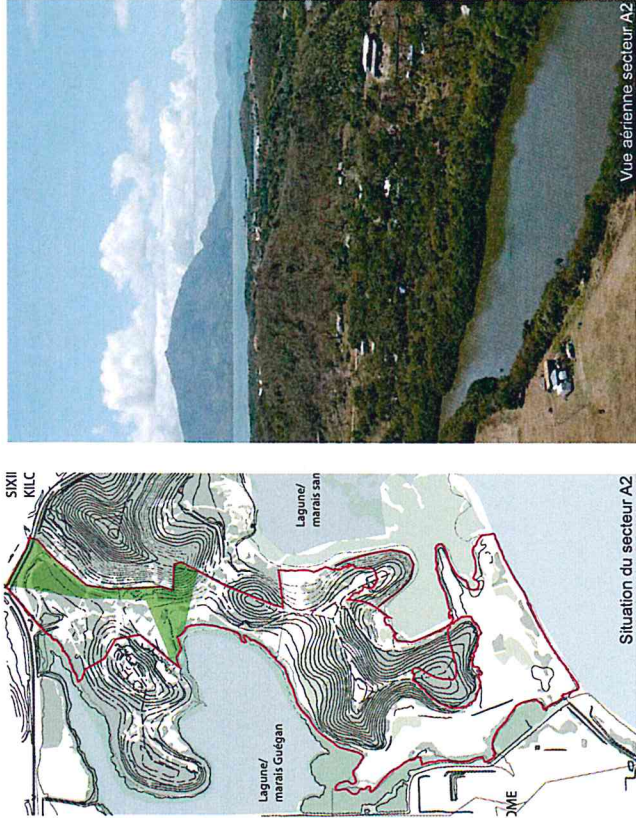
Mixité de l'habitat et de la densité, quartier de Magenta

Tableau récapitulatif et prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation (zones à vocation d'habitat principalement) :									
Selon les dispositions du PUD en vigueur									
Ouverture à l'urbanisation / secteurs à urbaniser	SECTEUR	ZONAGE PUD	VOCATION en vue de l'ouverture à l'urbanisation	SURFACE TOTALE	SURFACE de la zone réellement aménageable déduite à l'habitat (hectares)	DENSITÉ à atteindre (prévisionnelle)	NOMBRE DE LOGEMENTS envisagés (prévisionnel)	NOMBRE TOTAL DE LOGEMENTS envisagés (prévisionnel)	ÉCHÉANCES prévisionnelles
SECTEUR A	SECTEUR A1	AUB3R	ZONE RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE DENSITÉ (UB3): Habitat, petits commerces / bureaux nécessaires à la vie quotidienne du quartier, services nécessaires à la vie quotidienne du quartier	6,42 Ha	4,6 Ha	25 logements / Ha	115 logements (individuel groupés, individuel en bande)	145 logements	mojen terme / long terme (après absorption des squats)
	SECTEUR A2	AUB3R			1,82 Ha	20 logements / Ha et équipement public, espace public	30 logements (individuel groupés, individuel en bande) forme urbaine en lien avec Parc zone réhabilitée N°3 voirie		mojen terme / long terme (après absorption des squats)
SECTEUR B	SECTEUR B1	AUB1	ZONE RÉSIDENTIELLE DE FORTE DENSITÉ (UB1): Habitat, commerces / bureaux, services publics; ZONE RÉSIDENTIELLE DE MOYENNE DENSITÉ (UB2): Habitat, commerces / bureaux, services publics; ZONE RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE DENSITÉ (UB3): Habitat, petits commerces / bureaux nécessaires à la vie quotidienne du quartier, services publics nécessaires à la vie quotidienne du quartier	17,61 Ha	5,66 Ha	30 logements / Ha	160 logements (collectifs)	273 logements	court / moyen terme
	SECTEUR B2	AUB1, AUB2R, AUB3, AUB3R, AUB3G,			9,74 Ha	12 logements / Ha	113 logements (villas individuelles)		court / moyen terme
SUD	SECTEUR B3	NFS	ZONE NATURELLE DE FORÊT SECHE: poches de forêt sèche et zones impropres permettant la production de bois d'œuvre et des espèces de forêt sèche		2,21 Ha	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Non ouvert à l'urbanisation, Changement politique lors d'une évolution du PUD

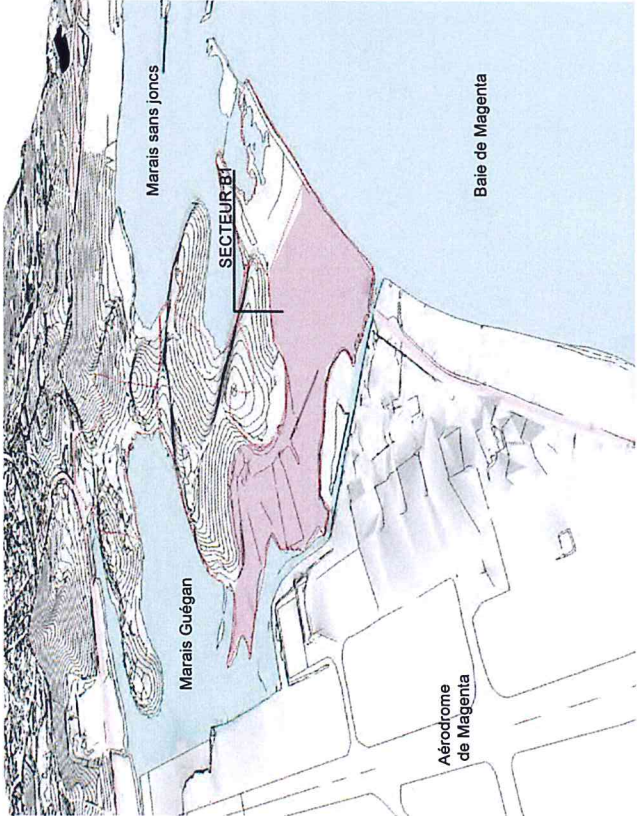
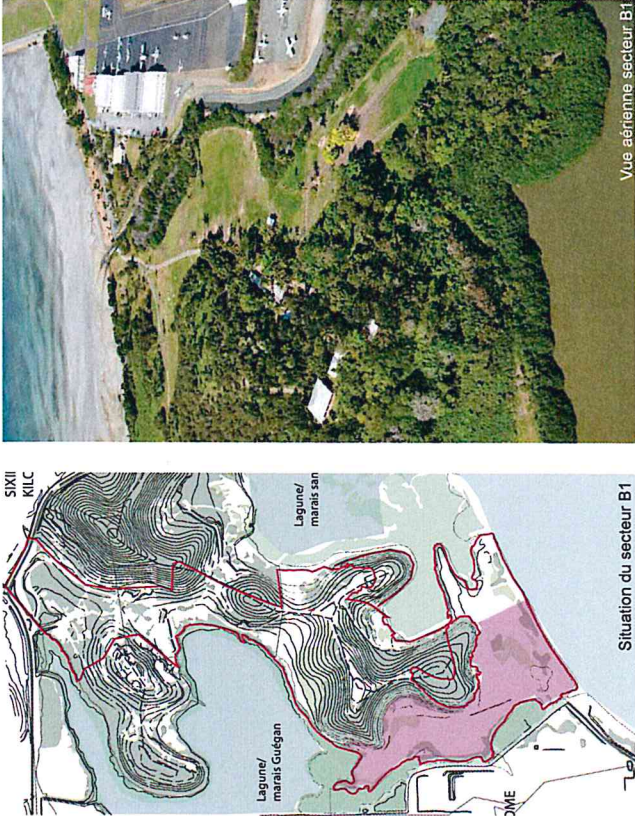


SECTEUR A NORD ZONAGE PLUS/SURFACES BIODIVERSITÉ	A1	AUB3R / 4.60/HA	Présence d'espaces naturels protégés à proximité (mangrove, forêt sèche), rivaiges du marais Guégan (zone humide/lagune), zone riche en biodiversité
		- Topographie marquée sur les franges de la zone, dénivelé et écoulements naturels en direction du marais Guégan; Zone humide, marais Guégan à proximité directe de la zone. - Préserver la fonctionnalité des milieux aquatiques dans le cadre d'une gestion concertée; stopper la disparition, la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité. - Réduire les apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux. - Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives. - Se protéger contre les crues; restaurer les zones d'expansion de crues afin de réduire l'aléa inondation dans la zone à urbaniser, y compris sur le canal d'écoulement du marais Guégan. - La dynamique hydraulique doit être préservée (marais Guégan et son canal exutoire) ainsi que les zones naturelles d'expansion des crues (à intégrer aux projets d'aménagement des zones à urbaniser). Préserver et restaurer la dynamique de la zone humide (libre circulation de l'eau, protection / réhabilitation des fonctions hydrauliques du canal exutoire ou tout autre moyen nécessaire à la dynamique hydraulique du marais, reconquête / préservation des zones naturelles d'expansion de crues). - Éviter tous les obstacles aux débordements dans ces zones fonctionnelles hydrauliques.	
PAYSAGE ET PATRIMOINE		La zone est une enclave non urbanisée entre des développements urbains non linéaires. La zone est entourée d'habitat individuel, d'habitat collectif et d'équipements. L'urbanisation y est très lâche (les constructions à usage d'habitation présentent une densité relativement faible à proximité (loisissement Tina golf), et la présence d'équipements majeurs participant à ce sentiment de non densité (Centre culturel Tjibaou, Aéroport de Magenta)). Paysage remarquable entre collines boisées, zones humides (marais Guégan et marais sans juncs) et littoral ouvert sur la baie de Magenta Particularité du zonage: isolé au sein d'un patrimoine environnemental très riche et varié, mais présence de squats (Habitats Sans Droits Ni Titres) impactant fortement le patrimoine	
RAPPORT AU LITTORAL		La zone n'est pas en relation directe avec le littoral, mais avec une lagune/marais/zone humide (marais Guégan) qui communique avec la baie de Magenta. On peut apercevoir la baie depuis cette zone.	
RISQUES ET NUISANCES		- Risque d'inondation par les eaux superficielles via le marais Guégan, dans les zones en contact direct avec les berges du marais (crues centennales et forte marée) - Risque de pollution du fait de la présence des Squats (Habitats Sans Droits Ni Titres) non raccordé à un système d'assainissement (évacuations dans le marais) - Risque venant du bruit autour de l'aérodrome (Zone AU moyenne à l'aérodrome de Magenta), car le relief forme une cuvette qui crée un effet d'écho et de résonance, bien que la zone se retrouve à l'opposé de l'aérodrome vis à vis du vent dominant (Sud Est). Etablir des priorités pour réduire le niveau d'exposition des populations exposées à des niveaux de bruit excessifs. Préserver la qualité de l'environnement sonore dans la zone par un zonage adapté et par une prise en compte de la problématique bruit lors de l'élaboration du projet d'aménagement et de construction (étude acoustique, orientation des bâtiments, protection, isolation).	
MOBILITÉ ET MODE DOUX		Zones accessibles, notamment par : le nord, par une desserte existante et naturelle reliée à la rue Max Frouin (sert aussi de servitude Nord pour le secteur B parcelle Guégan) Opportunité d'accessibilité des berges du Marais Guégan et du marais sans juncs par un cheminement doux transversal, raccordé à l'entrée du centre Tjibaou	
REMARQUES ET BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN VUE DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION		- Étude Hydraulique sur le marais Guégan: diverses études existent (étude Ariella) proposant des solutions diverses pour retrouver un fonctionnement optimal de la zone humide/lagune (écoulement des eaux pour enclaver la zone par la sédimentation, les murets, des eaux de qualité sanitaire des eaux, améliorer la biodiversité du site, renforcer le caractère patrimonial de la zone humide on milieu urbain (trame verte et bleue)). Il est nécessaire d'établir une étude de synthèse sur toute les problématiques liées au marais Guégan (associant intérêts/droits privés et publics), et à une mise en perspective avec le marais sans juncs - Echéancier pour la réorption des habitats Insalubres, avec opérations de relogement et projets de créations de logements sur zone	

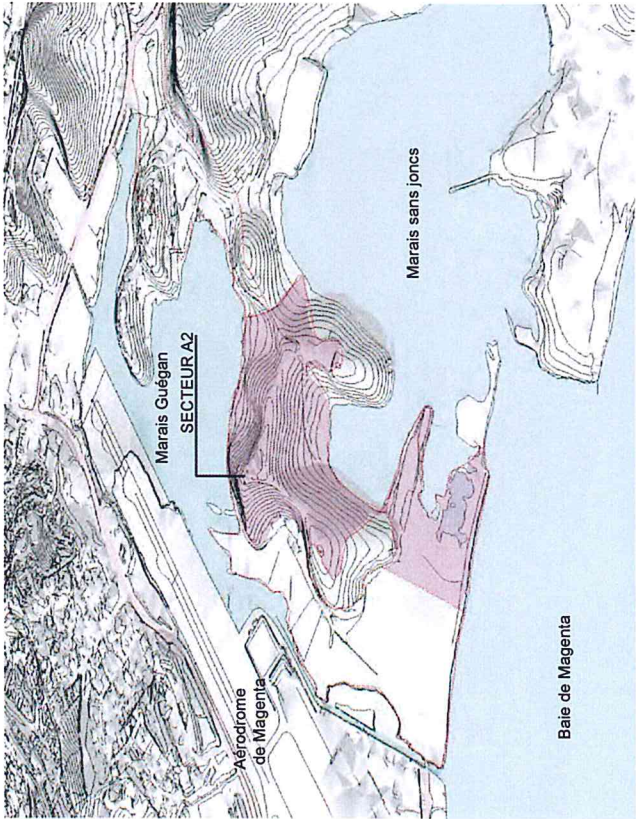
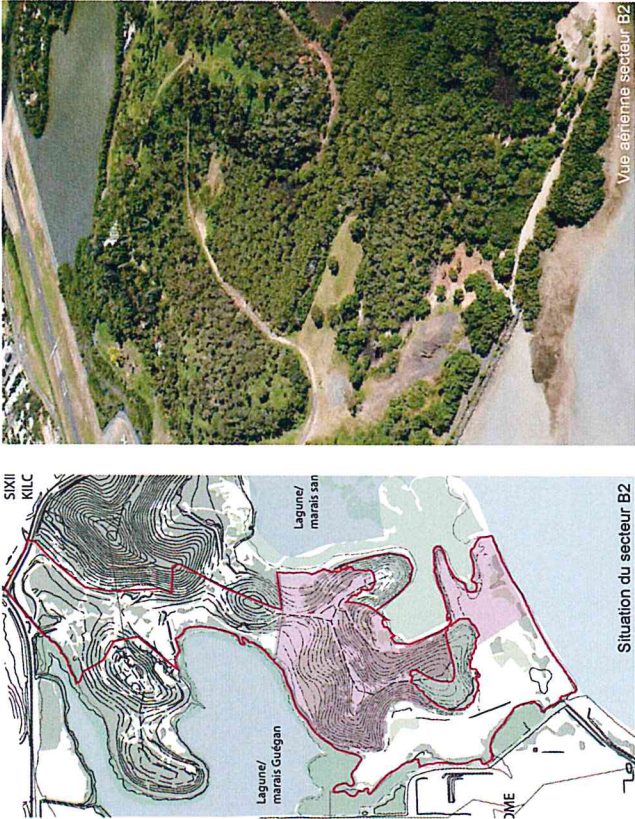




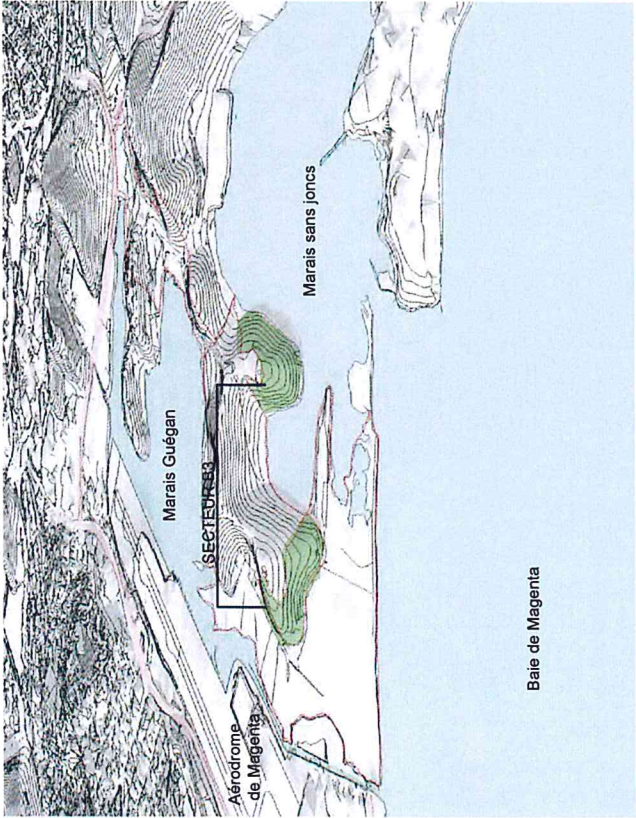
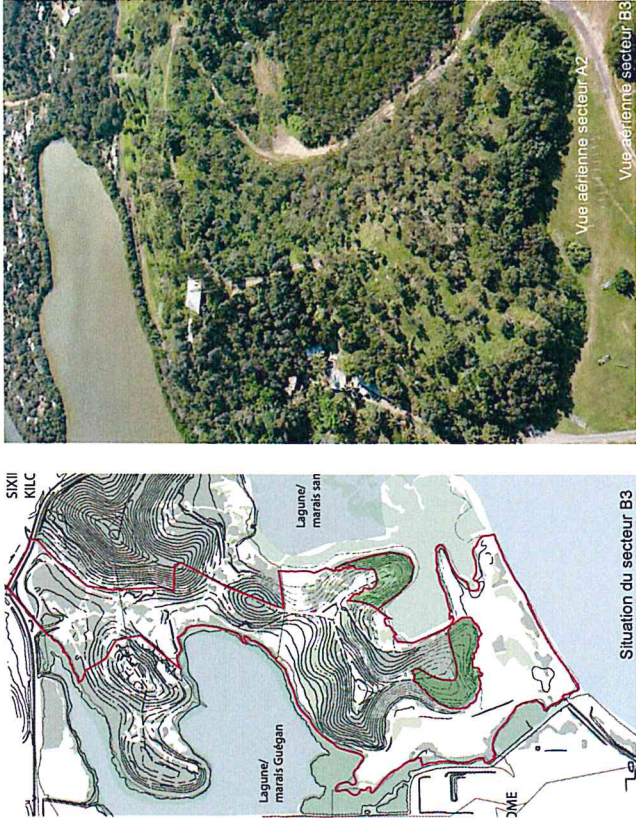
A2	
SECTEUR A NORD	
ZONAGE PLUS SURFACES	AUB3R / 1.82 HA
BIODIVERSITÉ	Présence d'espaces naturels protégés à proximité (mangrove, forêt sèche), zone riche en biodiversité
GESTION DE L'EAU & RÉSEAUX	Zone relativement plane au Nord de la zone, peu d'écoulements. La zone est en lien direct avec la rue Max Frouin
PAYSAGE ET PATRIMOINE	La zone est une enclave non urbanisée entre des développements urbains non linéaires. La zone est entourée d'habitat individuel, d'habitat collectif et d'équipements. L'urbanisation y est très lâche (les constructions à usage d'habitation présentent une densité relativement faible à proximité (lotissement Tina golf), et la présence d'équipements majeurs participent à ce sentiment de non densité (Centre culturel Tjibaou, Aéroport de Magenta)). Paysage remarquable entre collines boisées, zones humides (marais Guégan et marais sans juncs) et littoral ouvert sur la baie de Magenta
	Particularité du zonage: en périphérie du zoning nord, entre patrimoine naturel, squats (Habitats Sans Droits Ni Titres), et la rue Max Frouin (raccordement aux zones urbanisées)
RAPPORT AU LITTORAL	La zone n'est pas en relation directe avec le littoral. On ne peut apercevoir la baie depuis cette zone.
RISQUES ET NUISANCES	Pas de risque d'inondation: zone trop éloignée du marais Guégan et rue Max Frouin proche. Risque venant du bruit autour de l'aéroport (Zone AU moyenne à l'aéroport de Magenta), car le relief forme une cuvette qui crée un effet d'écho et de résonance, bien que la zone se retrouve à l'opposé de l'aéroport de l'opposé de l'aéroport dominant (Sud Est).
MOBILITÉ ET MODE DOUX	Zones accessibles, notamment par: le nord, accès direct et raccordement à la rue Max Frouin, création d'un carrefour entre les rues Max Frouin (direction Magenta), la rue des Accords de Malignon (vers le centre Tjibaou) et la rue Cubada (vers le 6ème Km) Raccordements liés aux modes doux le long de la rue Max Frouin et en lien avec les équipements moyens (pistes cyclable de Tina)
REMARQUES ET BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN VUE DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION	- Étude de circulation pour la connexion d'une voirie de quartier issue de la zone à urbaniser avec la rue Max Frouin, et assurant potentiellement une continuité vers le 6ème km



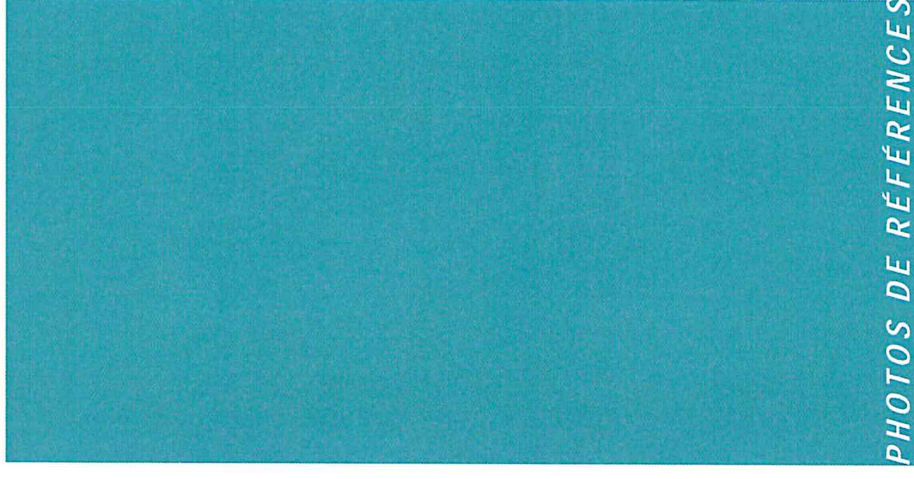
B1	
SECTEUR B SUD ZONAGE PLUS/SURFACES BIODIVERSITÉ	AUBI 5,66/HA Présence d'espaces naturels protégés à proximité (mangrove, forêt sèche), zone riche en biodiversité, (vagues du marais Guégan (zone humide/lagune) et bordure littorale (baie de Magenta)) - Topographie peu marquée, dénivelé et écoulements naturels en direction du marais Guégan et de son canal exutoire et aussi en direction du littoral - Préserver la fonctionnalité des milieux aquatiques dans le cadre d'une gestion concertée. - Réduire les apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux - Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (matrise de la collecte et des rejets) et préventives - Se protéger contre les crues: restaurer les zones d'expansion de crues afin de réduire l'aléa inondation dans la zone à urbaniser, y compris sur le canal d'exutoire du marais Guégan. - La dynamique hydraulique doit être préservée (marais Guégan et son canal exutoire) ainsi que les zones naturelles d'expansion des crues (à intégrer aux projets d'aménagement des zones à urbaniser). Préserver et restaurer la dynamique de la zone humide (libre circulation de l'eau, protection / réhabilitation des fonctions hydrauliques du canal exutoire ou tout autre moyen nécessaire à la dynamique hydraulique du marais, reconquête / préservation des zones naturelles d'expansion de crues) - Éviter tous les obstacles aux débordements dans ces zones fonctionnelles hydrauliques.
GESTION DE L'EAU & RÉSEAUX	
PAYSAGE ET PATRIMOINE	La zone est une enclave non urbanisée entre des développements urbains non linéaires. La zone est entourée d'habitat individuel, d'habitat collectif, du littoral, et d'équipements. L'urbanisation y est très lâche (les constructions à usage d'habitation présentent une densité relativement faible à proximité (lotissement Tina golf), et la présence d'équipements majeurs participent à ce sentiment de non densité (Centre culturel Tjibaou, Aérodrome de Magenta)). Paysage remarquable entre collines boisées, zones humides (marais Guégan et marais sans joncs) et littoral ouvert sur la baie de Magenta Particularité du zonage: isolé au sein d'un patrimoine environnemental très riche et varié, en bordure littorale, ouvert sur la baie de Magenta
RAPPORT AU LITTORAL	La zone est en bordure littorale côté Sud directement connecté à la baie de Magenta, et en bordure du canal exutoire du marais Guégan côté Ouest Respecter le fonctionnement dynamique du littoral dans la gestion du trait de côte, prendre en compte les impacts écologiques et sédimentologiques sur les milieux naturels (les méthodes douces de gestion du trait de côte sont à privilégier par rapport aux aménagements lourds)
RISQUES ET NUISANCES	- Risque d'inondation par les eaux superficielles via le marais Guégan et le canal exutoire, sur le front Ouest de la zone (crues centennale et forte marée). - Risque de pollution du fait de la présence des Squats (Habitats Sans Droits Ni Titres) non raccordé à un système d'assainissement (évacuations dans le marais) - Risque venant du bruit autour de l'aérodrome (Zone AU mitoyenne à l'aérodrome de Magenta), car le relief forme une cuvette qui crée un effet d'écho et de résonance, bien que la zone se retrouve à l'opposé de l'aérodrome vis à vis du vent dominant (Sud Est). La zone est mitoyenne à l'aérodrome, donc très proche des nuisances sonores. Établir des priorités pour réduire le niveau d'exposition des populations exposées à des niveaux de bruit excessifs. Préserver la qualité de l'environnement sonore dans la zone par un zonage adapté et par une prise en compte de la problématique bruit lors de l'élaboration du projet d'aménagement et de construction (étude acoustique, orientation des bâtiments, protection, isolation)
MOBILITÉ ET MODE DOUX	Zones accessibles, notamment par : le Sud, par la rue Henri Martinet, en lien direct avec le quartier de Magenta via le Parc de la plage. La zone connaît aussi une servitude Nord, droit de passage via la zone A, en liaison avec la rue Max Frouin.
REMARQUES ET BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN VUE DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION	- Étude Hydraulique sur le marais Guégan: diverses études existent (étude Artelia) proposant des solutions diverses pour retrouver un fonctionnement optimal de la zone humide/lagune (écoulement des eaux pour empêcher la sédimentation, les montées des eaux, améliorer la qualité sanitaire des eaux, améliorer la biodiversité du site, renforcer la caractéristique patrimoniale de la zone humide en milieu urbain (trame verte et bleue)). Il est nécessaire d'établir une étude de synthèse sur toutes les problématiques liées au marais Guégan (associant intérêts/droits privés et publics), en vue de la bonne couverture à l'urbanisation de la zone. - Étude de circulation pour la connexion d'une voirie de quartier issue de la zone à urbaniser via la rue Henri Martinet avec la rue Gervolino et impact sur le quartier de Magenta. - Il n'existe pas de restrictions de constructions relatives à l'exploitation de l'aérodrome en terme de bruit, cependant il est nécessaire de noter que la zone est sensible (proximité directe de l'aérodrome). Les Plan d'Exposition au Bruit des aérodromes n'existe pas en Nouvelle Calédonie: il n'y a donc pas de prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation de la zone délimitée. Il ne faut pas pour autant stériliser l'environnement, mais contraindre les constructions (prescriptions sur l'isolation acoustique) dans l'intérêt des populations. Les logements collectifs et les habitats groupés sont spécialement affectés par le bruit (travailler des formes urbaines préservant des façades calmes, orienter les bâtiments, protéger via écrans anti-bruit, isoler). - L'aérodrome sera amené à limiter son activité aéronautique commerciale sous 15 à 20 ans (cf DGAC). L'urbanisation du foncier le long des terrains de l'aérodrome doit prendre en compte les contraintes actuelles de l'équipement tout en se réservant des opportunités futures de développement et maillage. A ce jour, il n'existe pas de données sur les orientations urbaine de l'aérodrome. Les zones A Urbaniser sont donc soumises aux hypothèses du changement de vocation de l'aérodrome de Magenta, dans une temporalité éloignée (long terme, 15/20 ans).



B2	
SECTEUR B SUD	
ZONAGE PLUS/SURFACES	AUB1, AUB2R, AUB3, AUB3R, AUB3G / 9.74.Ha
BIODIVERSITÉ	Présence d'espaces naturels protégés à proximité (mangrove, forêt sèche), zone riche en biodiversité, rivages du marais Guégan (zone humide/lagune) et bordure littorale (baie de Magenta)
GESTION DE L'EAU & RÉSEAUX	Topographie marquée sur la plupart de la zone, dénivellé et écoulements naturels en direction du marais Guégan et du marais sans juncs; les terrains le long du littoral sont quand à eux peu marqués par la topographie Préserver la fonctionnalité des milieux aquatiques dans le cadre d'une gestion concertée. Réduire les apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux
PAYSAGE ET PATRIMOINE	La zone est une enclave non urbanisée entre des développements urbains non linéaires. La zone est entourée d'habitat individuel, d'habitat collectif, du littoral, et d'équipements. L'urbanisation y est très lâche (les constructions à usage d'habitation présentent une densité relativement faible à proximité (lotissement 'rîna gôf'), et la présence d'équipements majeurs participent à ce sentiment de non densité (Centre culturel 'Tjibaou, Aérodrome de Magenta)). Paysage remarquable entre collines boisées, zones humides (marais Guégan et marais sans juncs) et littoral ouvert sur la baie de Magenta Particularité du zonage: isolé au sein d'un patrimoine environnemental très riche et varié, en bordure littorale, ouvert sur la baie de Magenta avec des points de vue exceptionnels sur le patrimoine naturel (paysage, littoral, environnement, Centre culturel 'Tjibaou')
RAPPORT AU LITTORAL	La zone est en bordure littorale coté Sud directement connecté à la baie de Magenta, en bordure du marais Guégan coté Ouest et du marais sans juncs coté Est. Le reste de la zone présente de belles perspectives sur le littoral et la baie du fait de la topographie. Respecter le fonctionnement dynamique du littoral dans la gestion du trait de côte; prendre en compte les impacts écologiques et sédimentologiques sur les milieux naturels (les méthodes douces de gestion du trait de côte sont à privilégier par rapport aux aménagements lourds) - Risque d'inondation par les eaux superficielles via le marais Guégan, dans les zones en contact direct avec les berges du marais (crues centennale et forte marée). Pas de risques pour les zones à la topographie marquée. - Risque de pollution du fait de la présence des Squats (Habitats Sans Droits NI Titres) non raccordé à un système d'assainissement (évacuations dans le marais) - Risque venant du bruit autour de l'aérodrome (Zone AU miloyenne à l'aérodrome de Magenta), car le relief forme une cuvette qui crée un effet d'écho et de résonance, bien que la zone se retrouve à l'opposé de l'aérodrome vis à vis du vent dominant (Sud Est).
MOBILITÉ ET MODE DOUX	Zones accessibles, notamment par : le Sud, par la rue Henri Martinet, en lien direct avec le quartier de Magenta via le Parc de la plage. La zone connaît aussi une servitude Nord, droit de passage via la zone A, en liaison avec la rue Max Frouin.
REMARQUES ET BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN VUE DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION	Le projet de développement immobilier et résidentiel devra respecter le périmètre de protection lié au centre culturel 'Tjibaou: un protocole d'accord existe entre le propriétaire / porteur de projet privé et l'ACDOK. L'architecte (Renzo Piano Building Workshop) a approuvé le projet de développement immobilier. Un soin particulier d'intégration paysagère devra être apporté au projet.



SECTEUR B SUD	
ZONAGE PLUS/SURFACES	NFS / 1.16 Ha et 1.05 Ha
BIODIVERSITÉ	espaces naturels protégés (forêt sèche)
GESTION DE L'EAU & RÉSEAUX	Coteau, à la topographie marquée
PAYSAGE ET PATRIMOINE	La zone se situe au sein de parcelles privées en attente d'ouverture à l'urbanisation; l'entretien des parcelles privées a participé à la protection du patrimoine naturel de la zone (à contrario du secteur nord exposé aux dégradations liées aux Squats (Habitats Sans Droits Ni Titres). Mais cette enclave de Forêt sèche inscrite au PUD se verra exposée à l'urbanisation miloyenne. Particularité du zonage: isolé au sein d'un patrimoine environnemental très riche et varié, le coteau présente des restes de forêt sèche (selon plusieurs études botaniques) à intégrer à l'urbanisation.
RAPPORT AU LITTORAL	La zone est un coteau en retrait par rapport au littoral (séparé de 150m environ de la baie de Magenta par une zone plane), offrant des perspectives ouvertes sur la Baie.
RISQUES ET NUISANCES	- Pas de risque d'inondation: zone trop éloignée du marais Guégan. - Risque venant du bruit autour de l'aérodrome (Zone AU miloyenne à l'aérodrome de Magenta), car le relief forme une cuvette qui crée un effet d'écho et de résonance, bien que la zone se retrouve à l'opposé de l'aérodrome vis à vis du vent dominant (Sud Est).
MOBILITÉ ET MODE DOUX	Zone desservie par le reste des zones B, reliée aux différents maillages du projet de développement résidentiel.
REMARQUES ET BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN VUE DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION	Plusieurs études contradictoires déterminent des périmètres différents de forêt sèche. À ce jour le document de référence réglementaire est le zonage PUD utilisé pour ce document. Changement possible du zonage NFS à venir, lors d'une procédure d'évolution du PUD à confirmer, afin de correspondre à la réalité du terrain, sous couvert de la compétence provinciale.





D'ESPACES A VIVRE
CONCEPT ET DESIGN

SITE
ARCHITECTE PAYSAGISTE