



NOTE EXPLICATIVE

DE SYNTHESE

OBJET : Validation du Plan d'Aménagement permettant l'ouverture à l'urbanisation du Secteur B de la zone AUB Indignée du secteur Magenta Aéroport

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

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 d'un Schéma d'Organisation d'Ensemble (SOE) validé par le conseil municipal avec un ou des secteurs pour permettre leur ouverture à l'urbanisation progressive et répondre ainsi à une stratégie d'aménagement durable fixée par l'exécutif municipal.

Une première délibération préalable au présent projet, validant le SOE nécessaire pour l'ouverture à l'urbanisation de la zone AUB indignée du secteur Magenta Aéroport est également présentée au conseil municipal du 10 septembre 2015.

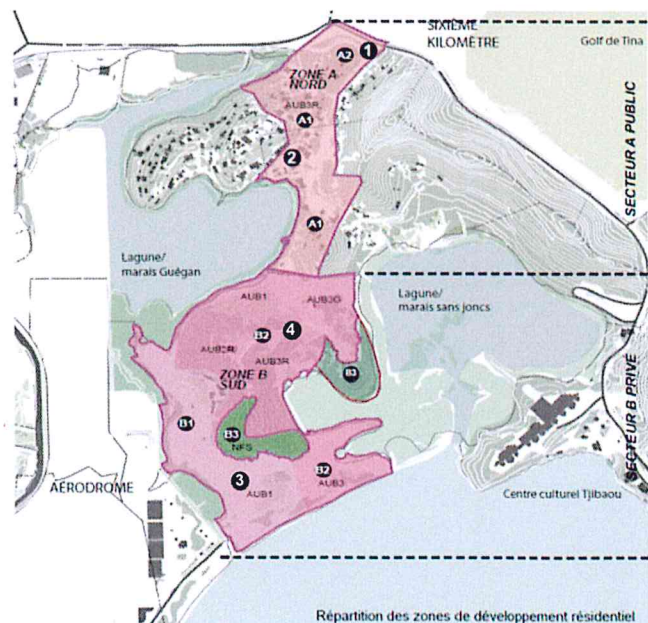
Ce SOE fait apparaître deux secteurs spécifiques devant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation progressive :

Secteur A

- 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)

Secteur B

- 3 **Secteur B, développement privé, étape 1**
(Développement résidentiel, petit collectif)
- 4 **Secteur B, développement privé étape 2**
(Développement résidentiel, individuel isolé)

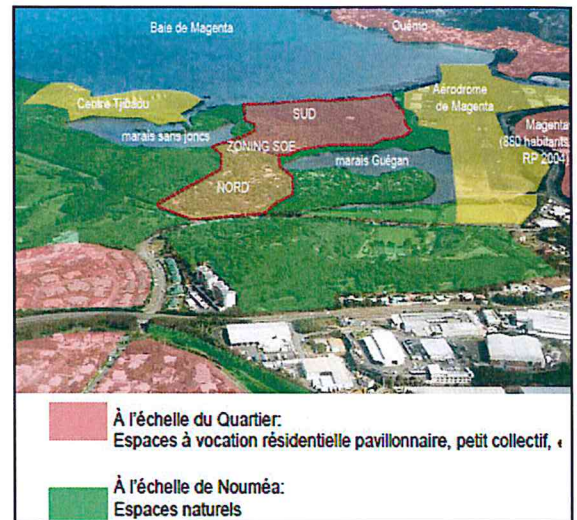


Le document fourni par le pétitionnaire la SCF REGINA, objet de ce rapport, correspond au secteur B, du SOE du secteur Magenta Aéroport et ce document répond aux orientations de développement de cette zone et des vocations des territoires définies par la Ville, conformément au PUD.

Rappel du SOE qui définit deux grandes vocations :

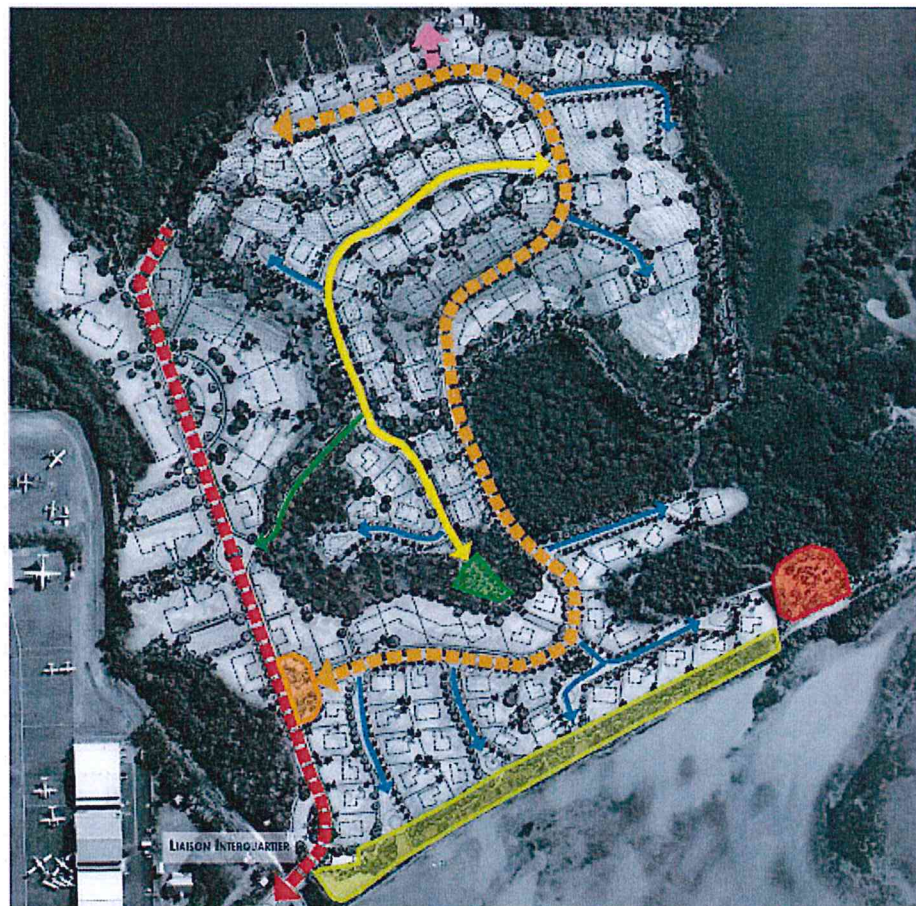
1. à l'échelle de la commune dont l'objet est de produire un aménagement respectueux de l'environnement naturel et du grand paysage ;
2. à l'échelle du quartier qui répond à son caractère résidentiel.

Ainsi, le premier Plan d'Aménagement de Secteur (PAS) répond à cette deuxième vocation qui est de produire de l'habitat dans un cadre paysager.



Concernant la compatibilité, par thématique, du PAS remis par la SCF REGINA avec le SOE de la zone AUB indiquée, il apparaît les éléments suivants :

- LES VOIES**
- La voie publique
 - La voie secondaire de desserte
 - La voie secondaire
 - les voies en impasse
 - la voie à sens unique
 - Réserve foncière pour liaison
- LES ESPACES COMMUNS**
- la plage
 - l'aire de jeux
 - l'entrée du lotissement privé
 - le jardin belvédère



- **Habitat** : l'ouverture à l'urbanisation permet la réalisation d'un peu moins de 300 logements de plusieurs typologies : résidentielle, pavillonnaire (115) et petit collectif (180).
- **VRD** : Le PAS répond au SOE pour les réseaux rétrocédables, à savoir une mise en œuvre respectueuse des cahiers des charges appliqués par la Ville (AEP, Electricité, communications, ...) sur la partie publique à l'Ouest : Zone dite «le haras du puits»
- **Energie et déchets** : Les réseaux seront renforcés en accord avec les concessionnaires afin de desservir les futures constructions. Les voiries seront aménagées de façon à faciliter la circulation des camions de collecte des ordures ménagères.
- **Environnement** : Le pétitionnaire prévoit une série de mesures afin de préserver l'environnement du site et favoriser l'insertion paysagère du projet de développement immobilier, notamment en s'appuyant sur les tracés des pistes existantes pour les futures voiries, en limitant les terrassements, en conservant une partie des talus végétalisés et par la plantation d'espèces endémiques. Il appartiendra au pétitionnaire de réaliser une étude d'impact précisant les mesures et moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif préalablement à l'obtention des autorisations à venir, conformément à la réglementation en vigueur.
- **Equipement public** : L'opération va générer une population en âge d'être scolarisée qui intégrera les établissements scolaires du secteur via la desserte du site par les transports en commun.

Ainsi, au regard de ces éléments, il est proposé au conseil municipal la validation du PAS du secteur B permettant l'ouverture à l'urbanisation de ce premier secteur préalable au dépôt de futures demandes de permis de lotir et/ou de construire.

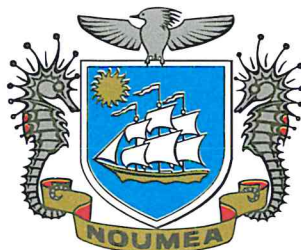
Tel est l'objet du projet de délibération ci-joint que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.

Nouméa, le 27 août 2015

La Députée-Maire,

Sonia LAGARDE





VILLE DE NOUMEA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL



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° 2015/1158
autorisant la validation du Plan d'Aménagement permettant l'ouverture à l'urbanisation du Secteur
B de la zone AUB indiquée 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 du Congrès de la Nouvelle-Calédonie n° 227/CP du 5 mai 1993 modifiant la réglementation de l'urbanisme en Nouvelle-Calédonie,

VU la loi du pays n° 2015-1 du 13 février 2015 relative à la partie législative du code de l'urbanisme de la Nouvelle-Calédonie,

VU la délibération du Congrès de la Nouvelle-Calédonie n° 12/CP du 18 mars 2015 relative à la partie réglementaire du code de l'urbanisme de la 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 délibération du conseil municipal de la Ville de Nouméa n° 2015/ du 10 septembre 2015 autorisant la validation du Schéma d'Organisation d'Ensemble préalable à l'ouverture à l'urbanisation de la Zone AUB Indiquée du secteur Magenta Aéroport,

VU la note explicative de synthèse n° 2015/120 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 Plan d'Aménagement permettant l'ouverture à l'urbanisation du Secteur B de la zone AUB indiquée du secteur Magenta Aéroport en zones U indiquées conformément au Plan d'Urbanisme Directeur, 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

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,

Sonia LAGARDE



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 ~~noté~~ 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

**PLAN D'AMÉNAGEMENT DE SECTEUR – PAS
DU PROJET DE VIABILISATION
DE LA COLLINE GUÉGAN**



SOMMAIRE

Chapitre 1	OBJET	4
1.	OBJET	5
2.	RAPPEL DE LA DEFINITION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE SECTEUR AU PUD	5
Chapitre 2	HISTORIQUE ET CONTEXTE	6
1.	ORIGINE ET ACQUISITION DE 1926	7
2.	SITUATION DU PROJET	7
3.	DEFINITIONS PARCELLAIRES RIVERAINES	7
4.	FONCIER DE LA PARCELLE DE LA SCF REGINA	8
	A. Délimitation foncière Géomètre Théomé Janvier 2012	8
	B. Délimitation retenue pour l'urbanisation – 17,50 ha – 2.678 ml	9
5.	TOPOGRAPHIE DE LA PROPRIETE	9
	A. Levé topographique de 2012	9
	B. Description sommaire de la topographie de la propriété	9
	C. Aptitude à l'aménagement selon la classification BRGM de 1986	10
	D. Définitions des pentes - Expertises -	10
6.	SITUATION GEOTECHNIQUE	11
	A. Références du rapport	11
7.	PLAN D'URBANISME	11
	A. Ancien PUD de 2002	11
	B. Nouveau PUD de 2013 - Généralités	11
	C. Zonage du nouveau PUD	11
Chapitre 3	ANALYSE DE L'EXISTANT	12
1.	QUARTIER DE MAGENTA AERODROME	13
	A. Situation du projet dans le quartier	13
	B. Population du quartier	13
	C. Langages pratiqués	13
	D. Profession des habitants du quartier	14
	E. Déséquilibre du logement social	14
2.	CIRCULATION – DESSERTE DU PROJET	14
	A. Rappel des caractéristiques principales du réseau Vaire de Nouméa	14
	B. Accès au projet / rue Gervolino	14
	C. Carrefour Gervolino- Martinet	14
3.	EQUIPEMENTS PUBLICS	15
	A. Écoles primaires	15
	B. Collèges et lycées	15
	C. Équipements publics sports et loisirs	15
4.	AEROPORT DE MAGENTA	15
	A. Installations actuelles	15
	B. Déclarations d'utilité publique	15
	C. Cône de dégagement servitudes aéronautiques	15
	D. Pollution sonore	16
5.	DOMAINE PUBLIC MARITIME	16
	A. Limites du DPM	16
	B. Définition de la laisse des plus hautes mers et zéro Ngnc	16
	C. Surcotes de dépression	17
6.	CENTRE CULTUREL TJIBAOU	17

7.	LE MARAIS GUEGAN	17
	A. Évolution de l'hydrologie	17
	B. Évolution du marais	17
	C. Évolution bactériologique	18
	D. Mesure compensatoire hydraulique	18
8.	FORET SECHE	18
	A. Rapport de 1991 – ORSTOM	18
	B. Rapport de 2008 - Programme Forêt Sèche	18
	C. 2010 - Gel de 30% de la propriété	18
	D. 2012 - Projet de PUD - Gel de 60% de la propriété	18
	E. 2012 - enquête publique – Commissaire enquêteur et expertises	18
	F. 2012 - Adoption du PUD	19
	G. 2012 - Expertise par la société BOTANIC de Mars-Avril	19
	H. Décembre 2013 – Modification du Code de l'Environnement	19
	I. 2014 - Expertise botanique par BOTA-ENVIRONNEMENT (Mai 2014)	19
	J. Conclusions	19
9.	SOCIOLOGIE	19
		Erreur ! Signet non défini.

Chapitre 4 DEFINITION DU PROGRAMME 20

1.	PRINCIPES GENERAUX	21
	A. Objets généraux	21
	B. Partie publique	21
	C. Partie privée	21
2.	ESPACES COMMUNS	22
	A. La plage	22
	B. L'entrée	22
	C. Les rues	22
	D. Les autres espaces communs	23
3.	LE VEGETAL – PRINCIPES DU PLAN DE MASSE	23
	A. Liminaire	23
	B. Façade du centre culturel	23
	C. Façade de la plage	23
	D. La rue	23
4.	LE PARCELLAIRE	23
	A. Plan de composition général	23
	B. Zone basse - Plaine Guégan (ou plaine de la Baie)	24
	C. La zone Ouest – le Haras du Puits -	24
	D. Colline aux abeilles	25
	E. Colline Guégan	25
	F. Le village des pêcheurs	26
5.	POPULATION PROJETÉE	26
	A. Définition des ratios	26
	B. Habitat individuel de 115 logements ou de 300 personnes	26
	C. Habitat collectif de 15 lots collectifs de 180 logements ou 450 personnes	26
	D. Population totale de 750 personnes maximales pour 300 logements et répartitions	26
	E. Trafic potentiels - dimensionnement de chaussée	27
	F. Trafic de pointe potentiel	27

Chapitre 5 INFRASTRUCTURES 28

1. TERRASSEMENTS GENERAUX 29
 - A. Remblaiement de la plaine basse de 60.000 m³ 29
 - B. Création d'un chenal Nord 29
 - C. Terrassements des voiries 29
 - D. Terrassement du front de mer 30
 - E. Dispositions constructives 30
 2. VOIRIES 30
 - A. Généralités 30
 - B. Voiries publiques 31
 - C. Voiries privées 31
 - D. Gabarits de chaussées 31
 - E. Vitesses pratiquées 31
 - F. Structures de chaussées 31
 - G. Accès à la rue Gervolino 32
 3. RESEAUX D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL 32
 - A. Réseaux internes au lotissement 32
 - B. Écoulement des marais 32
 - C. Schéma de principe des réseaux 33
 4. RESEAUX DES EAUX USEES 33
 - A. Principe 33
 - B. Fédération de l'investissement 33
 - C. Schéma des réseaux 34
 5. RESEAUX D'EAU POTABLE ET DE DEFENSE INCENDIE 34
 - A. Réseau commun sur la rue Henri MARTINET 34
 - B. Besoins en eau du lotissement 34
 - C. Réseau AEP du lotissement 35
 - D. Défense incendie 35
 - E. Schéma de principe 35
 6. RESEAUX ELECTRIQUES 36
 - A. Réseau haute tension 36
 - B. Distribution basse tension 36
 - C. Eclairage public 36
 7. RESEAUX TÉLÉPHONIQUES 36
- Chapitre 6 DELAIS et phasages** 37
1. HISTORIQUE DE LA PREMIERE DEMANDE - 2011 38
 2. OBJECTIFS DES DELAIS DE PROCEDURES - 2016 38
 3. PHASAGE DES TRAVAUX 38
 4. DELAIS DES TRAVAUX 38
- Chapitre 7 AMBIANCES PROJETEES** 39
1. LE CONCEPT 40
 - A. Des axes de Voiries épousant la Topographie 40
 - B. Une implantation du bâti réfléchi 40
 - C. Une trame végétale unifiante et qualifiante 40
 2. PROPOSITION DE PLAN MASSE 41
 3. LES ENTITES URBAINES 46
 4. LES TYPOLOGIES URBAINES 47

5. LA PALETTE VEGETALE 48
6. LES AMENAGEMENTS 51
7. LES VOIRIES 52
 - A. Voie publique 52
 - B. Voie secondaire de desserte 54
 - C. Voie secondaire 55
 - D. Voie tertiaire en impasse 56
 - E. Voie à sens unique 57
8. ESPACES COMMUNS 58
 - A. La plage 58
 - B. L'aire de rencontre 60
 - C. L'entrée du lotissement privé 62
 - D. Le jardin – belvédère 64

Chapitre 1 OBJET

1. OBJET

Le présent programme détaille les objectifs du plan d'aménagement de secteur, de la SCF RÉGINA, propriétaire et Maître d'Ouvrage, visant l'ouverture à l'urbanisation des zones indicées de sa propriété n° 158 (ou 65-72), sise à Magenta Aérodrôme, presqu'île de Nouméa, d'une superficie de 17 ha 49,66 ares, numéro d'inventaire cadastral (NIC) : 651537-7754.

2. RAPPEL DE LA DEFINITION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE SECTEUR AU PUD

Le lexique du règlement du plan d'urbanisme directeur de la ville de Nouméa approuvé par délibération n°19-2013/APS - 2013/APS/DFA de la Province Sud définit les dispositions du PAS.

Un plan d'aménagement de secteur est nécessaire à l'ouverture de tout secteur à l'urbanisation. Il confirme ou ajuste les orientations contenues dans le schéma d'organisation d'ensemble.

Il veille à l'intégration du ou des secteurs avec le schéma d'organisation d'ensemble et doit être compatible avec les vocations, ainsi que les grandes options et orientations d'urbanisme arrêtées sur la ou les zones concernées.

Il précise les caractéristiques et la mise en œuvre du ou des secteurs qui doivent être ouverts progressivement ou simultanément à l'urbanisation, après la réalisation des équipements d'infrastructure et de superstructure adaptés au potentiel de développement du ou des secteurs

UN RAPPORT DE PRESENTATION QUI, NOTAMMENT :

- Expose la manière dont le ou les secteurs s'inscrivent dans les perspectives de développement durable de la ou des zones,
- Justifie de la bonne intégration et de la compatibilité des dispositions réglementaires avec celles du document d'urbanisme,
- Évalue les incidences environnementales de l'ouverture à l'urbanisation du ou des secteurs et expose les mesures réductrices rendues nécessaires,
- Arrête les actions et prescriptions associées aux grandes options et orientations d'urbanisme (énergie, déplacements, déchets, eau, paysage...),
- Précise les emplacements des voies hiérarchisées et des espaces publics,
- Définit le programme des équipements publics et son planning prévisionnel de réalisation sur le ou les secteurs,
- Décline, le cas échéant, les tranches opérationnelles du ou des secteurs

DES DOCUMENTS GRAPHIQUES QUI FONT NOTAMMENT APPARAÎTRE :

- La localisation des voiries hiérarchisées ainsi que leurs points de raccordement aux voiries existantes, par des tracés et caractéristiques arrêtés au niveau de l'esquisse,
- La localisation des liaisons entre le ou les secteurs étudiés avec les secteurs et zones limitrophes,
- Les caractéristiques des schémas directeurs des réseaux primaires d'eau potable, d'assainissement d'électricité et de télécommunication,
- La localisation et la description des équipements et espaces publics,
- Les espaces boisés et les servitudes d'utilité publique existantes qui affectent l'utilisation du sol à l'intérieur du ou des secteurs considérés.

UN REGLEMENT QUI FIXE NOTAMMENT :

- Les règles précisant celles de la ou des zones du PUD, applicables aux terrains situés dans le ou les secteurs pour chacun des îlots,
- La surface hors œuvre nette développée dont la construction est autorisée dans le ou les secteurs pour chacun des îlots.

Chapitre 2 HISTORIQUE ET CONTEXTE

1. ORIGINE ET ACQUISITION DE 1926

DE 1859 A 1943



La SOCIÉTÉ CIVILE FAMILIALE RÉGINA, est propriétaire de ce terrain depuis le 6 juillet 1926, en application d'un acte de vente établi par Me ROUMY, notaire à Nouméa, volume 269, n°93.

Cette propriété de forme quadrangulaire, est limitée ;

- au SUD par la plage de Magenta,
- à l'EST par le marais sans juncs,
- à l'OUEST par l'ancienne « grande marre », puis « marais aux juncs et aux hautes herbes », puis « marais Pentecost », maintenant, « marais Guégan »,
- au NORD par les parcelles municipales n°71 et n°73 pie de l'ordre de 28 ha, formant l'isthme de la presqu'île.

2. SITUATION DU PROJET



La propriété se situe en extrémité de la route municipale « Henri Martinet », laquelle contourne la piste de l'aérodrome de Magenta, depuis la rue Gervolino par le Sud et la façade « EST » des installations de la DGAC¹.

A l'Est, se situe, au-delà du « marais sans junc » qui les sépare, le Centre Culturel Tjibaou.

A l'Ouest, se trouvent les installations aéronautiques de l'aérodrome de Magenta et des quartiers résidentiels importants.

Au Nord, au-delà du marais Guégan, une zone industrielle.

L'acte de propriété de la parcelle rappelle qu'elle jouit de deux servitudes d'accès :

- L'une Sud, par la plage de Magenta (qui correspond aujourd'hui à la piste de Magenta), et la route municipale Henri Martinet,
- L'autre Nord à travers la propriété municipale n°71 actuellement occupée par un habitat insalubre dense, condamnée en l'état.

L'acte foncier de 1926 du terrain de la SCF Régina, mentionne particulièrement la définition de la limite Ouest comme suit ;

« ... et à l'ouest, aussi par un marais de palétuvier (propriété Cayrolles et Saint Aromain)... »

Cette propriété riveraine sous la dénomination lot n°01, a une superficie de 5ha94a, dont 4ha21a de marais, assurant l'exutoire naturel du « marais Guégan » sur la baie de Magenta, au titre d'une servitude naturelle d'écoulement pluvial.



Au nord sur la parcelle mitoyenne de la ville n°71 ainsi que la parcelle suivante, n°73pie sont recensés plus de 250 squats (en 2009) représentant une population de 1.000 personnes environ.

Ces logements ne bénéficient pas, actuellement de réseaux de collecte des eaux usées qui

se déversent dans le marais.

3. DEFINITIONS PARCELLAIRES RIVERAINES

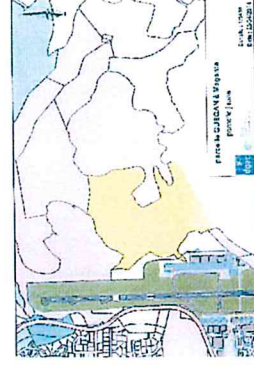
PROPRIÉTÉ DES MARAIS GUÉGAN ET « SANS JONCS »

Les fiches cadastrales indiquent que la Ville de Nouméa est toujours propriétaire des deux marais situés de part et d'autre de la propriété (lots sans numéros) ainsi que des parcelles n° 71 et 73 pie au Nord du lot n°158 du projet de la SCF Régina.

Le « marais Guégan » nommé antérieurement « marais Pentecost » après avoir été désigné sous le nom de « Grande Marre » (1895) et initialement « marais aux juncs et hautes herbes » (plan Caujolle 1876), se rejette dans la baie de Magenta par le marais de palétuviers du lot n°01, d'une altimétrie plus basse que la propriété de la SCF Régina.



Le marais situé à EST, est resté sous sa dénomination initiale de « marais sans juncs » depuis 1895.



¹ DGAC ou DAC Direction Générale de l'Aviation Civile devenue Direction de l'Aviation Civile de Nouvelle Calédonie depuis le 01 janvier 2003
SCF Régina – Maître de l'ouvrage – Concepteurs ; - SEI – Artéla – TUP – Land'Act - Garrido - MC Architecture – LBTP – Aqua Terra - Bota Environnement – Tant Consultant – Botanic -

DOMAINE PUBLIC MARITIME – DPM – CAS DES « MARAIS GUEGAN » ET « SANS JONCS » »

La Province Sud, compétente depuis la Loi du pays n° 2001-017 du 11 janvier 2002 « sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces », définit les limites du domaine publics maritime excluant le « marais Guéan » mais intégrant le « marais sans jonc », en opposition aux fiches cadastrales.

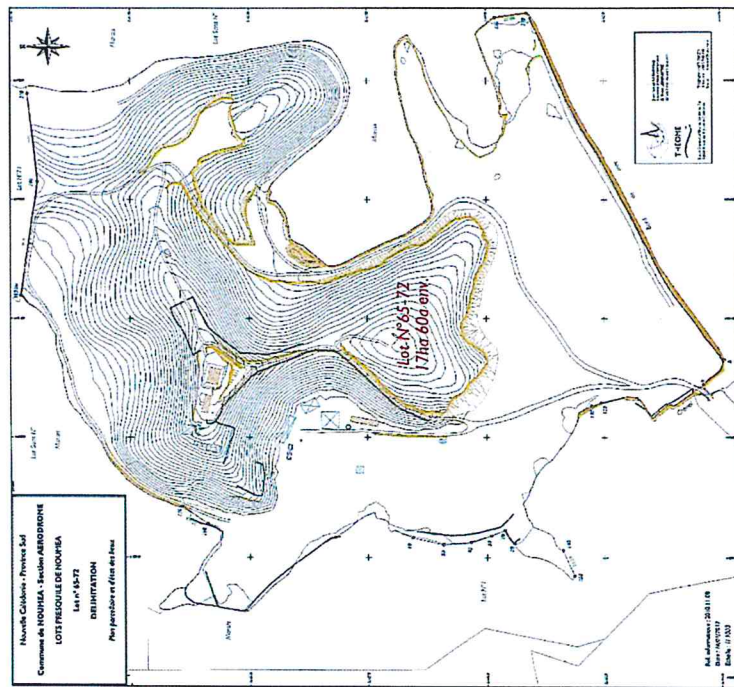
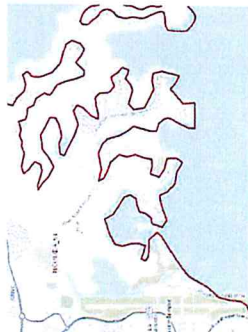
La zone des 50 pas géométriques du domaine public maritime a été déclassée et affectée, depuis le décret du 18 juin 1890, au « *périmètre de la ville de Nouméa* ».

4. FONCIER DE LA PARCELLE DE LA SCF REGINA

A. Délimitation foncière Théome janvier 2012

Mandaté par la SCF Régina, le cabinet de géomètres Théomé a délimité la propriété acquise par Monsieur Guégan, par licitation, en exécution d'un jugement du tribunal civil de première instance de Nouméa le 24 décembre 1924, enregistré par folio 93 — case 11 — du 08 janvier 1925².

Cette délimitation a été réalisée en janvier 2012 sur la base du titre de ce propriété en date de 1926 et en a établi le document définissant une parcelle de 17ha 60 ares.



4 Devenu lot n° 01 de la Ville de Nouméa, cédé à la DGAC pour les besoins de l'aérodrome.

Conservation des hypothèques de Nouméa volume 269 – numéro 93

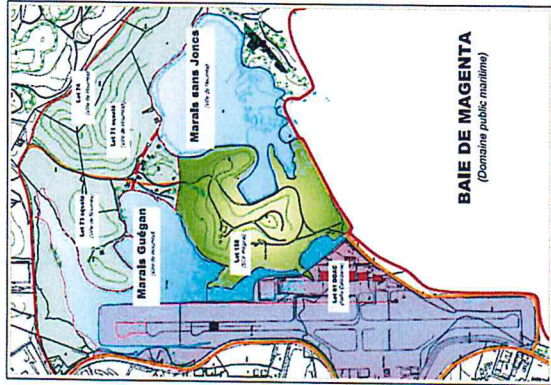
Suivant l'acte de propriété de 1926

SCF Régina – Maître de l'ouvrage – SEI – Artélia – TUP – Land'Act – Garrido – MC Architecture – LBTP – Aqua Terra – Bota Environnement – Tani Consultant – Botanic –

L'étude des limites Ouest a révélé deux litiges fonciers avec la DAC. Ces litiges fonciers sont en cours de traitement et n'auront pas d'incidence sur le projet immobilier.

Dans le cas où les parcelles, objet du litige, resteraient dans le patrimoine de la SCF Regina, elle viendraient agrandir les parcelles limitrophes, issues de la division du lotissement.

B. Délimitation retenue pour l'urbanisation – 17,50 ha – 2.678 ml



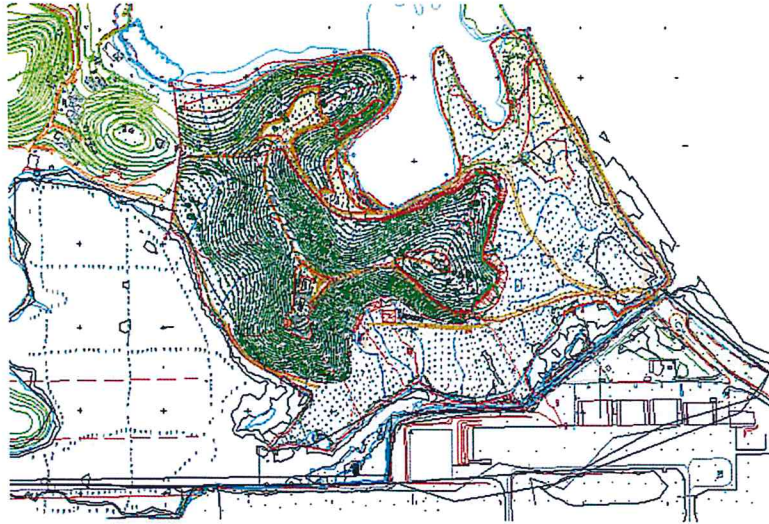
La délimitation du lot n°158 de la SCF Régina, retenue pour le projet d'aménagement, sise sur la section aérodrôme, de la ville de Nouméa est celle du cabinet de géomètres Théo, désignant une parcelle de 17h60a, mais dont le fichier numérique correspondant, ne permet de ne retenir qu'une superficie de 17 ha 49,66 ares, avec un périmètre de sa limite foncière de 2677,87 ml.

5. TOPOGRAPHIE DE LA PROPRIETE

A. Levé topographique de 2012

Le cabinet de géomètres THÉOME, a réalisé un relevé topographique, en date du 02 janvier 2012 couvrant une surface de zone 17 ha 49 a 66 ca.

Ce document est à la précision P3 A3, soit au 1/500ème en application de l'arrêté 83.421/CG du 23 août 1983 fixant la précision altimétrique à 4 cm et planimétrique à 10 cm.



Les futurs acquéreurs auront l'obligation de réaliser un levé topographique de leur parcelle adapté à leur projet et à une précision supérieure ou égale à celle de la valeur P2-A2.

B. Description sommaire de la topographie de la propriété

ZONE BASSE

Elle représente plus de la moitié de la superficie de la parcelle, se situe principalement en limite Sud et Ouest, c'est-à-dire respectivement contiguë à la plage de la baie de magenta, et le « marais Guégan ».

Son altimétrie initiale comprise entre 1.20 et 2.20 Ngnc en 1926 est passée suivant les derniers relevés aux niveaux compris entre 0.90 et 1.35 Ngnc en 2012.

Elle a subi une forte érosion de plus de 30 à 90 cm par endroits.

ZONE HAUTE CENTRALE

Le relief est une colline en fer à cheval à convexité Nord, dont la ligne de faite⁵ culmine à la côte 30.00 Ngnc, d'altitude stable depuis les premiers relevés de 1926. Il se délimite de la plaine Sud par un talus boisé.

Ce relief est constitué de la « Colline aux abeilles »⁶ au Sud, de la « Colline SUZANNE »⁷ au Centre et la « Colline GUEGAN » à l'Est.

Le sommet de ces trois collines aux pentes douces est terrassé :

- La première par l'édification de la défense anti-aérienne pendant le dernier conflit mondial,
- La deuxième par l'édification des habitations historiques,
- Sur la troisième, un large plateau a été utilisé pour un élevage porcin.

Une large piste carrossable pour les véhicules et poids lourds et cheminant sur les lignes de faite, relie ces trois plateforme entre elles, à la parcelle municipale au Nord et à la plage de Magenta au Sud.

Enfin, une piste de surveillance anti-intrusion et de sécurité anti-incendie de 5 à 10 mètres de large ceinture toute la propriété Guégan.

LITTORAL OU PERIMETRE DE LA PROPRIETE

Au SUD, la propriété est délimitée par la plage sablonneuse de la baie de Magenta. Un enrochement édifié en 1970 la protège de l'érosion.

À l'EST, le « marais Sans Joncs » qui la sépare du Centre Culturel Jean Marie Tjibaou s'est couvert de mangrove depuis les trente dernières années. Il s'envase et n'est plus navigable.

Au Nord, la limite est constituée par la parcelle n°71 de la Ville de Nouméa.

Au NORD-OUEST, le « marais Guégan » est de contenance réduite après les endigages successifs de la DGAC.

À l'OUEST, la limite était constituée par une étendue marécageuse faisant office de servitude naturelle de drainage des eaux du « marais Guégan ». Ce marais est désormais réduit à un étroit chenal exutoire.



C. Aptitude à l'aménagement selon la classification BRGM de 1986

Selon la carte géologique et d'aptitude à l'aménagement⁸ de la zone urbaine de Nouméa, établie en 1986 par le BRGM⁹, en collaboration avec l'ORSTOM¹⁰ et le LBTP¹¹, pour le compte de la Nouvelle Calédonie, la parcelle Guégan a une pente de 0 à 5% et la zone Nord une pente de 10 à 30%.

Son aptitude à un aménagement est « médiocre ». Autrement dit, les sols imposent une étude géotechnique détaillée avant tout projet de construction.

Au total, la parcelle est constructible sur toute son étendue. Les pentes sont toutes inférieures à 30%. Une étude géotechnique est obligatoire avant toute construction. Il n'y a pas lieu d'édifier des ouvrages spéciaux.



D. Définitions des pentes - Expertises -

Il a été établi à partir du relevé topographique du cabinet de géomètres Théomé, une cartographie des classes de pente de la propriété dans son ensemble.

Au total, la propriété est une grande plaine de bord de mer surmontée par des collines au relief doux.



⁵ Le terme « ligne de crête » étant réservé aux plus hauts sommets de la ligne de partage des eaux, la colline présente donc une ligne de « faite » au sens de la terminologie relative à la topographie.

⁶ En raison de la présence de ruches

⁷ En mémoire à Mme Suzanne Guégan qui y habita

⁸ Édition du BRGM des auteurs P Gasc et P Maurizot de 1986

⁹ BRGM = Bureau de Recherches Géologiques et Minières

SCF Régina – Maître de l'ouvrage – Concepteurs ; - SEI – Artélia – TUP – Land'Act – Garrido – MC Architecture – LBTP – Aqua Terra – Bota Environnement – Tani Consultant – Botanic -

¹⁰ ORSTOM = Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, organisme aujourd'hui remplacé par l'IRD = Institut de Recherches et de Développement placé sous la tutelle conjointe des ministères chargés de la Recherche et des Affaires étrangères.

¹¹ Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics de Nouvelle Calédonie, services des Travaux Publics du Territoire, privatise depuis le 01 janvier 2001.

6. SITUATION GEOTECHNIQUE

A. Références du rapport

Une reconnaissance géotechnique est réalisée par le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux publics de Nouméa (LBTP), le 30 novembre 2011, sous la référence F1178-1, pour une mission normalisée G0-G1.

Cette mission n'avait pas pour objet la définition des sols supports de fondations, mais seulement l'ensemble de la reconnaissance géotechnique nécessaire à la conception et à la réalisation des travaux de viabilisation.

Elle sera suivie lors de l'exécution d'une mission complémentaire géotechnique, relative à l'ensemble du contrôle des matériaux et leur mise en œuvre.

Le cahier des charges du lotissement, stipulera clairement aux futurs acquéreurs une obligation de réaliser des essais complémentaires, nécessaire à leurs projets respectifs et adaptés à ce dernier, afin de définir l'ensemble des dispositions constructives, permettant de répondre aux conditions prévues à l'article 1792 du Code civil.

Le rapport est à la disposition de l'Administration municipale.

7. PLAN D'URBANISME

A. Ancien PUD de 2002

Le précédent PUD de la Ville de Nouméa de 2002 attribuait à la propriété de la SCF RÉGINA, un caractère Urbanisable, à savoir :

« ... Un secteur NABA (propriété Guégan à Magenta) situé à proximité de l'aérodrome et donc dans l'emprise des servitudes de dégivrage. Étant donné son caractère isolé, pentu et boisé, la propriété ne pourra s'urbaniser que par des opérations d'ensemble dont les lots auront une superficie minimum de 15 ares... ».

B. Nouveau PUD de 2013 - Généralités

Le nouveau PUD fait apparaître un microzonage ou un microzonage, caractéristique de la parcelle et un zonage Nfs – forêt sèche – d'une étendue significative – 2 ha environ, soit près de 15% de la totalité de la parcelle – malgré le courrier n°2012-8483/DENV du 16 mars 2012.

Le nouveau PUD de la ville de Nouméa, adopté par le Conseil Municipal du 9 avril 2013, approuvé par la délibération de l'Assemblée de la Province Sud N°19-2013/APS du 30 mai 2013, accorde des zones constructibles plus importantes que le projet initial, mais réduit significativement les droits à bâtir. Si la taille minimale des parcelles est réduite de 15 à 5 ares, les emprises au sol sont très contraignantes de 30, 40 ou 50% suivant le zonage retenu.

Enfin, la zone face au Centre Culturel Jean Marie Tjibaou est frappée d'un zonage AUB3g – g pour GUEGAN.

C. Zonage du nouveau PUD

Le nouveau plan d'urbanisme directeur, retient pour la propriété de la SCF Régina, représentant un peu plus de 17 ha, six (6) zonages distincts.

Une zone AUB1 sur le versant Ouest de la propriété, autorisant la création de terrain de 5,0 ares, avec une hauteur maximale des constructions R+2 si la parcelle est supérieure à 9,0 ares, ou R+1 et une emprise au sol des constructions qui n'excèdent pas 50 %.

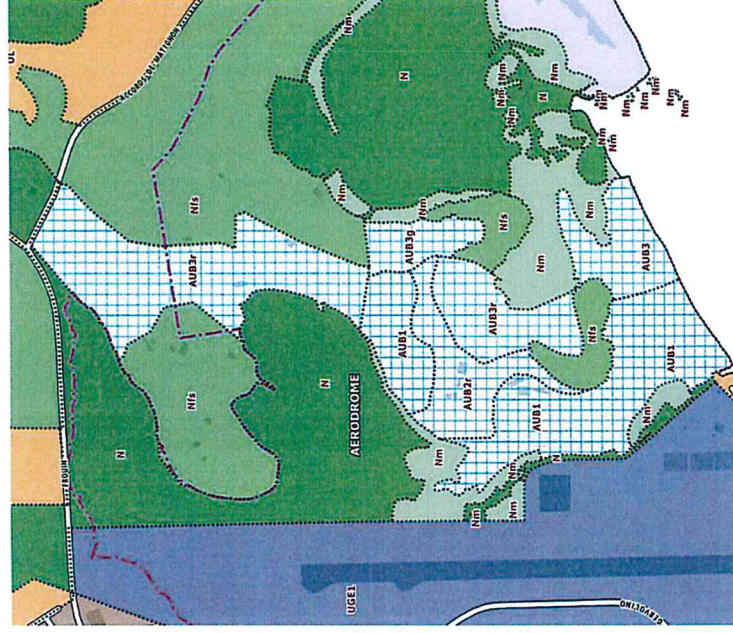
Une zone AUB2r, également sur le versant Ouest de la parcelle correspondant à la colline centrale de la propriété. Ce zonage autorise la création de parcelles d'une surface minimale de 5,0 ares, autorisant une hauteur de construction R+1, ou R+2 si la parcelle est supérieure à 40 ares, avec une emprise au sol des constructions qui n'excèdent pas 40 %.

Une zone AUB3, correspondant à la plaine basse, côté de la baie de magenta orientée vers l'EST, permettant la création de parcelles constructibles d'une surface minimale de 5,0 ares, autorisant des constructions de type R=1, avec une emprise au sol qui n'excède pas 30 %.

Une zone AUB3r correspondant également au versant de la colline centrale, mais orienté du côté Est, autorisant la création de parcelles de 5,0 a minimum, une emprise au sol qui n'excède pas 30 % et une hauteur de construction pouvant atteindre R+1 pouvant bénéficier d'une hauteur supplémentaire de 2,50 mètres en cas de parking couvert en partie supérieure.

Une zone AUB3g correspondants à une zone située à l'Est de la propriété, donnant sur le « marais sans joncs », permettant la réalisation de parcelles individuelles de 5 ares, une emprise au sol de 30 % mais d'une hauteur des constructions limitées à 3,20 m et exclusivement en rez-de-chaussée.

Une zone Nfs délimitant les deux pointes Sud des deux collines orientées vers la plage représentant une surface de l'ordre de 1,0 ha chacune sur le schéma du PUD, correspondant à la présence de reliques de 10 à 20 ares de forêt sèche définies par la Province.



Chapitre 3 ANALYSE DE L'EXISTANT

1. QUARTIER DE MAGENTA AERODROME

A. Situation du projet dans le quartier

Nouméa recense 97 979 habitants, soit 39,7 % de la population totale de la Nouvelle Calédonie, avec une densité de 2 135 hab/km²

La zone Est de Magenta est la plus peuplée de la commune avec, pour les trois quartiers (Magenta, Aéroport et Rivière Salée), près du quart de sa population (21,45 %).

La ville de Nouméa occupe la 38^{ème} position nationale, pour le nombre d'habitants après Nancy, mais seulement la 395^{ème} place pour la densité.

C'est la traduction de l'étalement de l'habitat sur toute la péninsule de Nouméa et a pour corollaire une difficulté dans les déplacements.

L'habitat est plus dense sur la façade Est, les liaisons rapides et à grande débit sont sur la façade Ouest.



Situation du projet sur la façade Est de la presqu'île de Nouméa

B. Population du quartier

Le quartier Aéroport (4 687 hab), jouxte celui de Magenta (7 566 hab), Rivière Salée au Nord (8 772 hab) le plus peuplé après celui de la Vallée des Colons (9 372 hab).

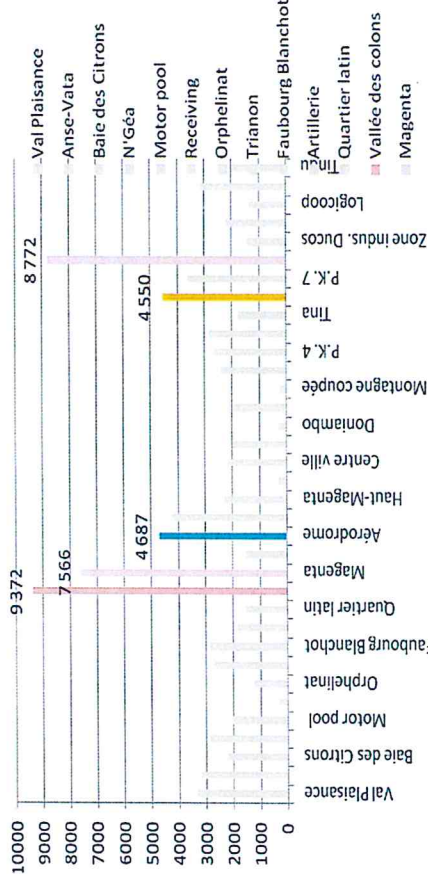


Diagramme de la population de Nouméa par quartier mettant en évidence la prédominance des quartiers Est et périphériques au projet de la presqu'île de Nouméa en matière de population

C. Langues pratiquées

Le quartier de Magenta Aéroport est le 7^{ème} quartier de Nouméa où le langage mélanésien est pratiqué par sa population et le 4^{ème} pour le français.

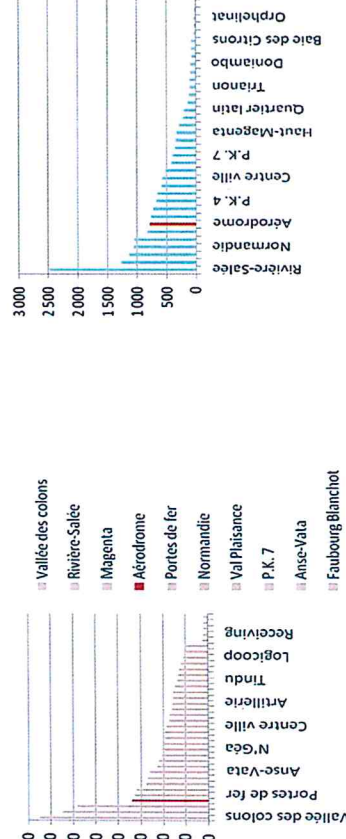
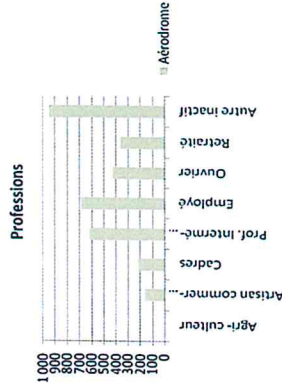


Diagramme de la population maîtrisant la langue française

Diagramme de la population maîtrisant la langue mélanésienne

D. Profession des habitants du quartier

L'ISÉE précise que 38 % de la population du quartier est inactive, soit pratiquement 1800 inactifs, valeur significative au regard de la densité de la population.



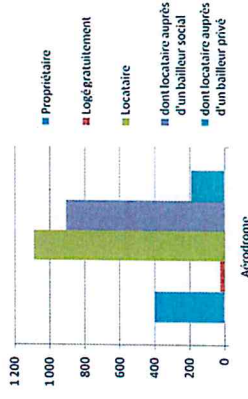
E. Déséquilibre du logement social

Le quartier comporte une très forte densité de logements sociaux, soit plus du double de la moyenne de la ville.

Les logements sociaux représentent 80 % des locataires du quartier.

Le déséquilibre est important et génère les contraintes correspondantes (problèmes de transport en commun, déplacement domicile école, domicile travail, sécurité publique, délinquance, etc.)

Les squats ne sont pas recensés dans la typologie du logement.



2. CIRCULATION – DESSERTE DU PROJET

A. Rappel des caractéristiques principales du réseau Viaire de Nouméa

Le schéma du réseau de voirie de la ville de Nouméa demeure simple et classique, pour une ville située sur une presqu'île reliée uniquement par le Nord et ne disposant d'aucun transport maritime.

Les pôles économiques et d'activité de la Commune se situent sur la façade Nord et Ouest. Les quartiers de la façade Est, Magenta, Porte de Fer, Aéroport, Rivière Salée, PK4, PK5, PK6 etc ..., sont exclusivement résidentiels, à la notable exception de la plateforme aéroportuaire de Magenta.

Les voies de liaisons historiques de la presqu'île ont en suivi la topographie. La ville pâtit de la faiblesse des liaisons transversales.

L'aérodrome de Magenta se situe au milieu d'une zone à l'habitat dense. Il génère en lui-même un important flux de circulation et des effets de stationnement ventouse, déléteurs pour le quartier. Il n'est desservi que par une seule voirie, la rue Gervolino sans aucune liaison transversale directe.

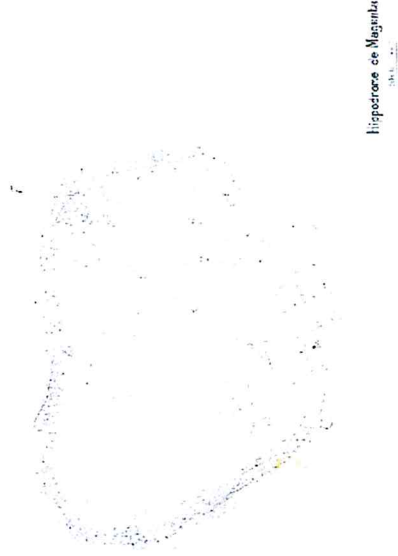
La rue Gervolino se caractérise par un gabarit modeste et une succession de giratoires au droit de chacun des lotissements. Elle se termine au carrefour de la Belle Vie, structurellement mal conçu et bien connu pour ses embouteillages aux heures de pointe.

B. Accès au projet / rue Gervolino

L'acte de propriété de la parcelle Guégan en date de 1926 décrit deux servitudes d'accès au domaine public :

La première servitude se situe au Nord de la parcelle, tandis que la seconde au Sud la relie à la route municipale, par l'ancien hippodrome de Magenta.

La servitude Sud a été déplacée par la DGAC sur la plage de Magenta dans le cadre de l'extension de la plateforme aéroportuaire. En revanche, les réseaux de viabilisation de la parcelle Guégan sont restés en l'état et traversent les installations aéroportuaires selon le trajet original.



La servitude Sud est devenue une route municipale et a pris le nom de Henri Martinet. Elle débute sur la rue Gervolino, près des anciens locaux de l'université, contourne la piste d'aviation par le Sud, chemine sur la plage le long de la façade Est de la piste, dessert les installations aéroportuaires Est et se termine au portail d'entrée de la propriété.

Le linéaire est de l'ordre de 1 100 mètres. La chaussée goudronnée à 2 x 1 voie permet un débit de 1 200 Uvpd/h. Le portique d'entrée, installé par la DAGC limite le gabarit en hauteur à 3,90 mètres.

Le trafic généré par la propriété Guégan ou les installations aéroportuaires est faible. Mais l'on peut compter le passage d'au plus 2 000 voitures /jour – chiffres de la Mairie – et le stationnement d'au plus 240 véhicules tout au long de la rue Henri Martinet lors des week end et des événements festifs à l'amicale de l'aviation civile et de la météorologie.

C. Carrefour Gervolino- Martinet

On rappelle le trafic de pointe du week end d'environ 2 000 véhicules /jour lié à la fréquentation de la plage de Magenta. Le futur lotissement composé de 130 parcelles est superposable à celui de Green Valley et ne générera qu'un trafic instantané supplémentaire d'au plus 5 véhicules en attente aux heures de pointe.

Le carrefour de la rue Henri Martinet avec la rue Gervolino sera à traiter pour les tournes à gauche.

3. EQUIPEMENTS PUBLICS

A. Écoles primaires

Cinq écoles primaires sont à proximité. Toutes les écoles primaires de Nouméa sont en déflation. Les places disponibles devraient permettre l'accueil des élèves supplémentaires.



Localisation des écoles primaires

B. Collèges et lycées

Deux collèges sont à proximité du projet, celui de Magenta et celui des Portes de Fer. Les lycées du quartier sont ceux du Grand Nouméa, Jules Garnier, La Pérouse et Blaise Pascal.

L'on peut estimer à 100 élèves l'apport supplémentaire d'élèves pour les établissements du secondaire, soit 15 élèves par niveau scolaire.

Les effectifs des lycées sont en légère déflation. Il faut compter avec l'ouverture prochaine du lycée du Mont Dore.

L'accueil des élèves supplémentaires du lotissement ne posera aucune difficulté.



Localisation des collèges

C. Équipements publics sports et loisirs

Le quartier est bien équipé en aménagements sportifs et de loisirs avec le centre hippique de la Gourmette, le stade de Magenta, les installations du terrain Lagarde avec la future piscine municipale, le golf de Tina et la piste cyclable de la Province Sud.

Le plan d'eau de la baie de Magenta est le mieux orienté de la ville aux vents régnants. Il est très fréquenté par les planches à voile malgré l'interdiction des Kitesurf et l'absence d'installation de stockage du matériel, de vrai parking pour les voitures et de service de restauration sur la plage.



Localisation des pôles de sports

4. AEROPORT DE MAGENTA

A. Installations actuelles

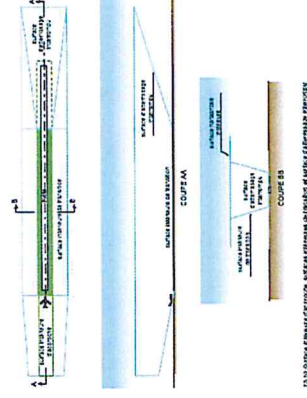
Dédié au transport aérien domestique, l'Aérodrome de Magenta génère un trafic de 345 000 passagers par an pour une capacité de 300 000 passagers. La gestion est à la charge de la CCI.

B. Déclarations d'utilité publique

Malgré une succession d'agrandissements de la plateforme aéroportuaire au cours des quarante dernières années, seules deux déclarations d'utilité publique ont été soumises à enquête publique. Celle de 1986 a permis l'expropriation du terrain Leconte et le déplacement futur vers l'Ouest de la RT14. Celle de 2009, précédée d'une étude d'impact en 2006, a autorisé la prolongation de 150 mètres de la piste vers le Nord après endiguage supplémentaire du « marais Guégan ».

C. Cône de dégagement servitudes aéronautiques

Selon les dispositions de l'arrêté du 31 décembre 1984, les servitudes aéronautiques de l'Aérodrome de Magenta n'affectent pas les droits à bâtir de la parcelle tels qu'ils ont été prévus par le plan d'urbanisme de la Ville de Nouméa.



D. Pollution sonore

La nuisance sonore des aéronefs est significative alors que l'aéroport est en plein cœur d'une zone résidentielle.

La parcelle a la caractéristique d'être au vent par rapport à la plateforme aéroportuaire, ce qui constitue un facteur important d'atténuation.

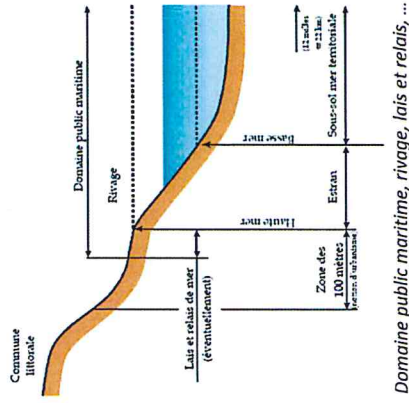
5. DOMAINE PUBLIC MARITIME

A. Limites du DPM

Le décret n° 309 du 29 mars 2009 définit la procédure de délimitation du rivage de la mer, des lacs et relais de la mer et des limites transversales de la mer.

La limite avec le domaine public maritime se pose uniquement en façade Sud sur la plage de Magenta.

Aux termes du décret du 18 juin 1890, portant abandon au profit du domaine communal des terrains compris sur les pas géométriques dans le périmètre de la Ville de Nouméa et la loi du pays n°2003/017 en date du 11 janvier 2002 relatif au domaine public maritime de la Nouvelle Calédonie et des Provinces, le « marais Guégan » et le « marais Sans longs » appartenaient au domaine privé de la Commune.



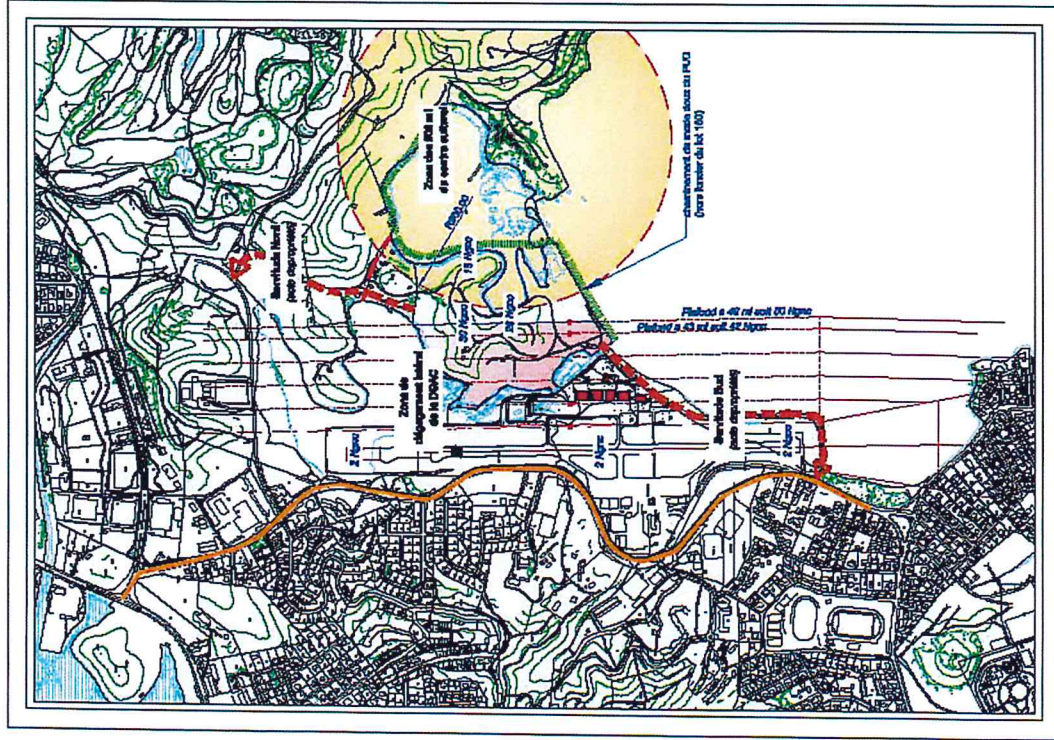
B. Définition de la laisse des plus hautes mers et zéro Ngnc

Le SHOM¹² a défini au niveau de la Ville de Nouméa, le trait de côte et la laisse de basse et haute mer, après observation astronomique, dû au seul fait de l'attraction des astres.

Il retient les valeurs suivantes, exprimées dans le système hydrographique ;

- Niveau + 1.92 H niveau des plus hautes mers astronomiques
- Niveau + 1.699 H niveau des pleines mers de vives eaux de coefficient 100
- Niveau + 0.96 H niveau moyen des mers (ne correspondant pas au 0.00 Ngnc)
- Niveau + 0.835 H niveau correspondant aux 0.00 Ngnc retenue depuis 1935.
- Niveau + 0.191 H niveau des basses mers de vives eaux de coefficient 100
- Niveau + 0.00 H niveau des plus basses mers astronomiques

La laisse des plus hautes eaux retenues, pour la définition de la limite du domaine public maritime correspond donc au niveau + 1.92 Hydro, c'est-à-dire dans le système du nivellement général de la Nouvelle-Calédonie, à l'altimétrie de + 1.085 Neng.



¹² SHOM = service hydrographie et océanographique de la marine.
SCF Régina – Maître de l'ouvrage – Concepteurs : SEI – Artélia – T...

C. Surcotes de dépression

À ces valeurs altimétriques « théoriques », il convient de prévoir les surcotes relatives aux dépressions de phénomène météorologique qui ont les valeurs suivantes ;

- Pour une dépression cyclonique de 100 ans 88 cm
- Pour une dépression cyclonique de 10 ans 53 cm
- La surcote relative à un clapot court est évaluée à 32 cm

Ces surcotes dépendent de la position de l'œil de la dépression.

6. CENTRE CULTUREL TJBAOU

La délibération n°14-90/APS du 24 janvier 1990 fixe un périmètre de protection de 500 m autour des monuments classés.

Ce périmètre affecte plus d'un tiers de la superficie de la parcelle, mais limite la notion d'intégration au site aux zones co-visibles. La délibération impose au lotisseur et aux constructeurs à prendre l'attache du Service de la Culture de la Province Sud.

Celui-ci, consulté par le Maître d'Ouvrage, n'a formulé aucun avis technique particulier.

Pour optimiser l'intégration des bâtis au site, le Maître de l'Ouvrage a fait revisiter le projet d'aménagement par Philippe THEBAUD, paysagiste français de renommée internationale.

Le projet d'aménagement a reçu la validation finale du cabinet Renzo Piano Building Workshop, puis l'accord de l'ADCK formalisé par une convention avec le Maître de l'Ouvrage.

Cette convention sera incorporée au cahier des charges du lotissement.

7. LE MARAIS GUEGAN

Le « marais Guégan » recueille toutes les eaux pluviales des bassins versants du quartier de Magenta Aérodrome, d'une surface de 150 ha environ.

A. Évolution de l'hydrologie

L'étude hydraulique de la société ARTÉLIA (ex Sogréah), sur l'évolution du marais depuis son état initial de 1954, jusqu'à 2013, sur la base d'un évènement pluvieux centennal associé à une dépression cyclonique a défini un niveau de crue à 1.65 Ngnc qui impose, avec une franchise supplémentaire de 50 cm pour les constructions, un niveau final des constructions à 2.15 Ngnc.

B. Évolution du marais

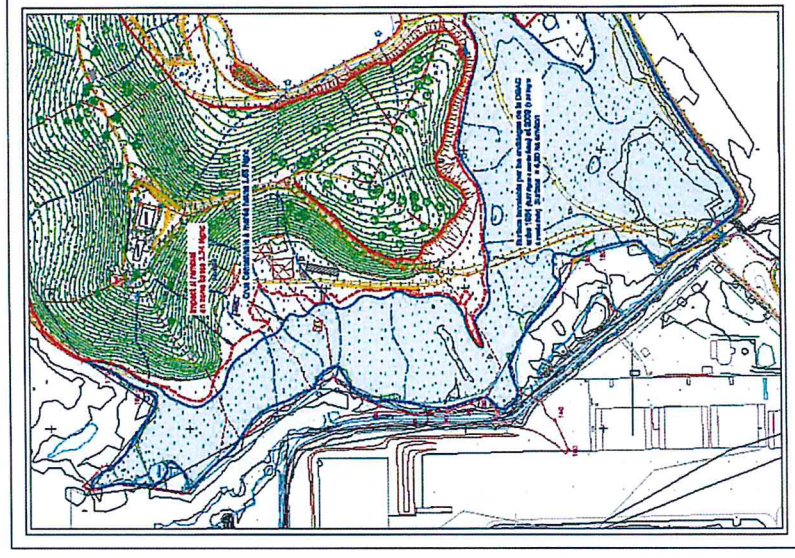
Cette étude hydraulique confirme l'analyse des photographies aériennes successives depuis 1954, mettant en évidence une diminution de la superficie du marais de l'ordre de 67 %, soit une réduction de 28,2 ha.

Le réservoir d'orages que constitue le marais a sa superficie réduite des 2/3 et sa profondeur de 30 cm – source DGAC – par la sédimentation et l'envasement liés aux remblais.

L'exutoire du marais vers la mer est réduit de 90% par l'endigage de la servitude naturelle de drainage.

La propriété qui n'était pas inondable en 1954, l'est devenue à l'occasion d'un évènement exceptionnel : la conjonction d'une pluie centennale et d'une marée haute cyclonique.

La cause est la succession d'endigages du « marais Guégan » et de la servitude naturelle de drainage des eaux du marais vers la mer.



C. Évolution bactériologique

À la suite des endigages, tout l'écosystème du « marais Guégan » est bouleversé.

La mangrove est modifiée en qualité – le *Rhizophora Stylosa* disparaît – et en quantité – le *Rhizophora Samoensis* devient envahissant.

L'étude des eaux du « marais Guégan » par la société AQUA TERRA, fait apparaître un niveau de pollution, surtout fécale, alarmant :

- Le pH est de 7,35 à 8,06,
- Les eaux sont pauvres en oxygène,
- La conductivité est plus élevée que les valeurs moyennes calédonniennes par des rejets urbains,
- Les turbidités sont moyennes (13,1) à très élevées (79,4),
- Les concentrations de métaux lourds sont acceptables,
- Les concentrations en nitrates sont dans la norme,
- Les MES sont supérieures aux normes,
- Les concentrations des coliformes totaux supérieures à 24 000/mm³, limite supérieure de comptage pour le laboratoire,

C'est la conséquence des travaux d'endigage qui ont fait disparaître les remontées maritimes vers le marais, c'est-à-dire, son assainissement naturel.

Malheureusement, le PUD n'a pas retenu le principe du chenal Nord, faisant communiquer le « marais Guégan » avec le « marais Sans Jons » afin d'assainir et d'évacuer les surcotes du « marais Guégan ».

D. Mesure compensatoire hydraulique

Les études hydrauliques montrent le caractère définitif des dégradations occasionnées par les travaux sur le « marais Guégan » et son exutoire, en précisant que les conditions hydrauliques de 1954 du marais ne pourront jamais être retrouvées.

En revanche, les conditions hydrauliques de 1995 peuvent être retrouvées par un curage des vases du « marais Guégan », un recalibrage du chenal exutoire existant et la création d'un nouveau chenal au Nord entre le « marais Guégan » et le « marais Sans Jons ».

Il ne s'agit rien de moins que tout l'assainissement du quartier de Magenta Aérodrome qui est en jeu.

8. FORET SECHE

A. Rapport de 1991 – ORSTOM

La Province Sud mandate au début des années 90, l'ORSTOM pour établir la cartographie de la forêt sèche. Tanguy JAFFRE et Jean-Marie VEILLON, chercheurs à l'ORSTOM et pères de la forêt sèche produisent un rapport en 1991, intitulé « La forêt sclérophylle de la Province Sud de la Nouvelle Calédonie ».

Pour l'ORSTOM, la parcelle Guégan n'a pas de forêt sèche en 1991.

B. Rapport de 2008 - Programme Forêt Sèche

Dans le cadre de la révision du PUD, l'administration municipale mandate en 2008 le Programme Forêt Sèche pour répertorier la forêt sèche sur toute l'étendue de la Ville. Monsieur Hénocque est chargé des visites sur le terrain et de la rédaction du rapport sous couvert du Programme Forêt Sèche.

Le compte rendu de sa visite de la parcelle Guégan, effectuée sans avertir les propriétaires et en violation d'une propriété privée, pourtant régulièrement clôturée, identifie au gré de ses dix lignes, plus de 10 ha de forêt sèche sur l'étendue de 17 ha.

Il ne comporte aucun inventaire botanique et incorpore des zones de pâturage et d'anciennes carrières.

Ce rapport est pris en compte par l'administration municipale pour établir le zonage Nfs – Zonage forêt sèche – de la parcelle au projet de PUD soumis à enquête publique.

C. 2010 - Gel de 30% de la propriété

Le 21 Juin 2010, le Chef du Service du Développement Urbain de la ville de Nouméa informe la SCF Régina, par courrier n° 3947 que :

« [...] 30 % de la propriété sera classée en zone naturelle de forêt sèche à préserver en raison de la sauvegarde de la biodiversité et des espèces endémiques, caractère exceptionnel dans le patrimoine végétal de la Ville de Nouméa ».

D. 2012 - Projet de PUD - Gel de 60% de la propriété

Lors de l'enquête publique, il apparaît qu'une superficie de 10 ha est classée en zone Nfs – Zonage forêt sèche – soit près de 60% de la parcelle.

E. 2012 - enquête publique – Commissaire enquêteur et expertises

La ville de Nouméa étant incompétente en matière de Forêt Sèche, la Province Sud diligente in fine, une expertise menée par Monsieur Bernard SUPPIN. Ce dernier conclut en une absence de forêt sèche stricto sensu, mais la présence de « vestiges reliques » sur des « patches de 10 à 20 ares », « dans les pentes les plus abruptes (côté Sud) de la colline ».

Le rapport SUPPIN est remis au Commissaire enquêteur accompagné de la lettre n°202-848/DENV, du 16 mars 2012, dans laquelle la Province Sud informe l'exécutif municipal que « le zonage prévu au PUD soumis à enquête publique ne correspond pas à la réalité écologique in situ ».

Et poursuit : « Il ne semble donc plus justifié de classer la zone envisagée initialement en Nfs et le soin est laissé aux propriétaires, ou à son représentant, de défendre ses intérêts auprès de vous, dans le cadre de cette procédure d'enquête d'utilité publique ».

La Province Sud complète : « [...] La Province Sud s'engage également dans un travail de caractérisation normative de l'écosystème - forêt sèche. Les résultats pourraient rendre caduque dans l'avenir le classement de zones actuellement Nfs du PUD sur les anciennes bases cartographiques. A ce titre, le caractère inconstructible de ces zones pourrait être revu et relativisé ».

F. 2012 - Adoption du PUD Avril – Mai 2012

En dépit des différents éléments en sa possession, l'exécutif municipal retient un zonage Nfs – Zonage forêt sèche – d'une superficie d'environ 2 ha.

Toutes les surfaces frappées du zonage Nfs sont inconstructibles.

G. 2012 - Expertise par la société BOTANIC - Avril 2012

Monsieur Romain BARRIERE, ingénieur botaniste, de la société BOTANIC, et recommandé par Mr Tanguy JAFFRE, arpente la parcelle Guégan et produit une nouvelle expertise avec inventaire botanique « Caractérisation et cartographie des formations sclérophylles de la propriété du Docteur Guégan ».

Les formations sclérophylles sont décrites sous la forme de « *noyaux, reliquats, petits lambeaux de forêt sèche, mais de forêt sèche « strico sensu* » ».

« Avec près de 2 000 m² (soit 1/5^e d'ha) divisés en 4 noyaux isolés les uns des autres dans une matrice de milieux très secondarisés, la survie à moyen terme de ces reliquats sans intervention n'est pas garantie. »

L'écrit du rapport SUPRIN est confirmé.

H. Décembre 2013 – Modification du Code de l'Environnement - Décembre 2013

En décembre 2013, la définition de la forêt sèche dans le code de l'environnement, devient plus restrictive.

Pour appartenir à l'écosystème forêt sèche, les formations botaniques doivent comporter les 3 strates, herbacée, arbustes et arbres associés à des lianes, de certaines espèces particulières.

En conséquence, la cartographie de la forêt sèche, de compétence provinciale a changé.

La cartographie du zonage « Nfs » du PUD de la ville de Nouméa pourrait s'en trouver directement affectée.

I. 2014 - Expertise botanique par BOTA-ENVIRONNEMENT (Mai 2014)

Une dernière expertise est effectuée par la société Bota-Environnement et définit 5 patches de forêt sèche relictuelle, éloignés les uns des autres, siègeant dans le talus et formant une superficie totale de 0.3 ha.

Ces cinq patches sont repérés par un géomètre expert.

9. SOCIOLOGIE

L'absence d'urbanisation de la zone située à l'Est de la plateforme aéroportuaire de Magenta a favorisé l'éclosion de comportements sociaux et délictueux parmi les usagers des lieux.

La parcelle Guégan entretenue et surveillée est prise en tenaille sur chacun de ses pôles.

Au Sud, la rue Henri Martinet en impasse favorise l'ivresse aiguë en groupe le week end, voir même en semaine.

Au Nord, la parcelle municipale recouverte par le squat de Tina est particulièrement agitée le week end et lors des concerts de reggae. Enfin, elle sert de refuge aux délinquants du quartier.

Chapitre 4 DEFINITION DU PROGRAMME

1. PRINCIPES GENERAUX

A. Objets généraux

La SCF RÉGINA souhaite urbaniser la totalité de la propriété.

Elle souhaite une révision urgente du PUD pour que le zonage Nfs – Zonage forêt sèche – corresponde à la réalité botanique du terrain. Un zonage Nfs – Zonage forêt sèche – d'une telle superficie remet clairement en cause l'économie du projet.

C'est le développement de l'ensemble de la parcelle qui sera envisagé dans le document ci-après, hors zonage Nfs. Le développement comportera deux secteurs distincts :

- Un secteur public dont les infrastructures pourront être rétrocédées à la Ville
- Un secteur privé sécurisé et interdit au public

B. Partie publique

Il s'agit principalement de la zone de plaine située sur la façade Ouest de la parcelle, le long du chenal exutoire du marais, en vue d'un bâti de type collectif.

Elle sera séparée de la zone privée par la topographie du site et la forte végétation des talus existants.

Elle se nomme « Le HARAS du Puits ».

C. Partie privée

Il s'agit du reste de la propriété qui sera entièrement sécurisée et gardiennée, comprenant :

- En zone basse Sud appelée « La plaine », en limite de la Baie de Magenta.
- Le relief en forme de « U » dénommé « Colline aux abeilles », « Colline SUZANNE » et « Colline GUEGAN ».
- La partie basse située au Nord dénommée « Le village des pêcheurs ».



2. ESPACES COMMUNS

A. La plage

La plage est commune et accessible à tous les copropriétaires de la partie privative du lotissement. Un chemin végétalisé et arboré, accessible aux piétons parcourt les 250 ml de plage et fait écran entre la plage et les premières constructions.

Il est équipé de mobiliers urbains (bancs, bbs, farés, etc.) voire des équipements collectifs.

La parcelle d'entrée, avec accès à la plage est commerciale en lien avec la plage.

Elle filtre les entrées sur le chemin végétalisé et permet de garder un dynamisme d'activités de plage et de jeunesse, à l'entrée du projet.

B. L'entrée

Elle reflète l'image et la particularité du projet avec des équipements communs de services et une façade d'entrée particulièrement soignée.

On y trouve les compteurs collectifs (les relevés individuels étant faits sous contrats particuliers avec les gestionnaires).

Cette entrée est équipée pour gérer les accès autorisés et interdire les autres. (Portail, gardien, etc.). On y trouve aussi l'ensemble des boîtes aux lettres, sonnettes, etc.

L'image est particulièrement étudiée, offrant aux usagers un ensemble harmonieux, en bois de préférence, mais résistant aux dégradations.

C. Les rues

Pour la partie publique du lotissement, les rues sont conformes au PUD de la Ville.

Pour la partie privée du lotissement, la rue a un caractère d'espace collectif, permettant à tous les usagers de se l'approprier.

Le tracé des rues épouse au mieux le tracé actuel des chemins, évitant une déforestation abusive pour bénéficier des plates formes disponibles.

Ainsi aux heures de pointe, elle doit permettre un écoulement normal du trafic durant les ½ heures correspondantes à cet usage et le reste de la journée doit offrir aux piétons, sportifs, enfants, promeneurs, un espace ombragé, équipé de mobiliers simples et robustes, permettant le jeu, la promenade, les activités de loisirs.

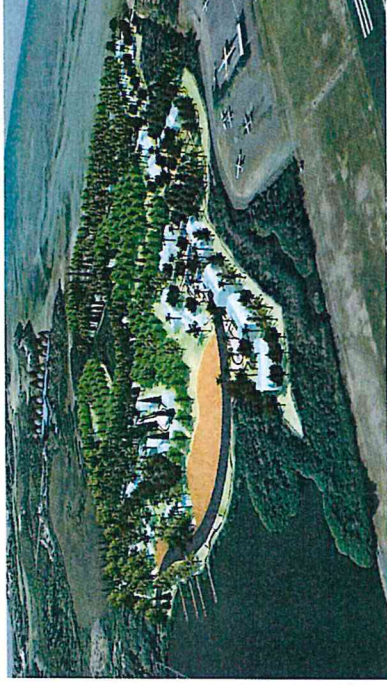
La circulation se fait à double sens, sans exclure des portions à gabarit limité, pour créer des effets de paroi générant des réductions de vitesse, ou interdisant des dépassements dangereux, mais de façon sobre.

La rue favorise la plantation d'arbres à ombrage, de préférence sans bordure de trottoir, au profit de dispositifs de protection des arbres contre les chocs.

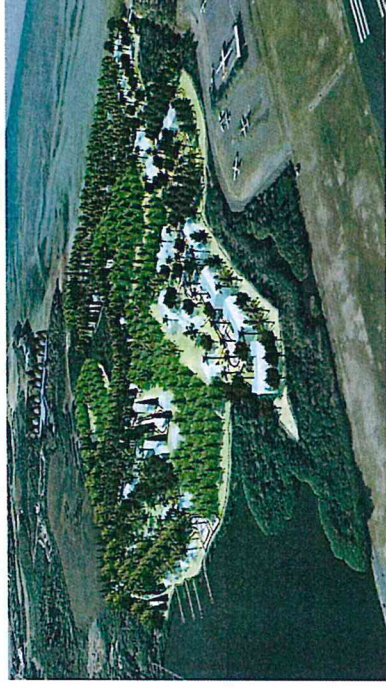
Les stationnements se font entre les arbres, sans recours à des signalisations routières austères, au profit d'alignement resserré d'arbre et de mobilier.

La création d'une voie Nord/Sud passant par la pointe Nord/Ouest de la parcelle est exclue du fait de la topographie. (Talus de 23 mètres de hauteur dans une colline de 30 m de haut).

Le cliché ci-dessous simule une telle disposition, exclue par le maître de l'ouvrage car contraire à ses objectifs.



Un chemin de promenade est envisagé permettant l'image suivante ;



Sur la piste actuelle très étroite qui descend de la villa vers l'entrée de la parcelle, il est envisagé une rue en sens unique à gabarit réduit, avec un accès aux parcelles riveraines par une rue arrière. Ceci pour éviter de défigurer la façade vue du côté de la rue Gervolino.

D. Les autres espaces communs

Les espaces communs doivent avoir une réelle utilité et sont de préférence fédérés.

Il nous semble qu'un espace dévolu à une seule activité est un concept rigide voué à l'abandon, à terme, de l'utilisation de l'espace.

Ainsi une aire de jeux pour enfants dans un lotissement ne doit pas être spécifique dans un enclos mais intégrée à une autre activité, afin de la rendre attractive.

On évite ainsi les terrains de sports de grands jeux, au profit d'espaces pouvant faire office d'activités de sport, tout en accompagnant un autre aménagement (parking qui devient aire de jeux, etc).

3. LE VEGETAL – PRINCIPES DU PLAN DE MASSE

A. Liminaire

La parcelle en son état est une colline fortement boisée, entourée de plaine à pâturage.

De façon prédominante, c'est une savane à niaoulis et gâïacs mélangées à des espèces envahissantes (mimosas) ou introduites (banian oiseau, eucalyptus). Les santals sont mis en valeur.

L'objectif reste le bien-être de l'utilisateur, et la sauvegarde de la sérénité et la beauté du site. Il est développé par le cabinet d'urbanisme paysage TUP.

B. Façade du centre culturel

L'intégration du bâti face au Centre Culturel Tjibaou est fortement travaillée.

Tout projet de construction, dans le périmètre de protection des 500 m et en zones co-visible est soumis pour approbation au Service de la Culture de la Province Sud.

L'emploi des essences hautes, tels que les araucarias, si elles sont souhaitées par certains ne sont pas la préférence de la SCF RÉGINA qui y voit une certaine paupérisation du sol et un entretien ou une surveillance accrue et un effet délétère des épines sur les toitures.

Il est donc recherché un « écran » végétal qui est certainement sur voirie et servitude basse, qui contourne la pointe Est, donc compatible avec une présence saline forte.

C. Façade de la plage

Dans un premier temps, le terrain naturel de la plage est rehaussé à un niveau de l'ordre de 3.00 à 3.50 Ngnc, par un vallonnement permettant de dévier le vent, tout en laissant une ligne d'horizon aux riverains dont les bâtiments sont calés à la cote 2.15 Ngnc au plus bas.

Là aussi, la plage est fortement boisée, afin de permettre d'offrir une aire agréable, mais aussi pour conserver une image végétale de la perception qu'en ont les usagers de la plage.

D. La rue

Elle est équipée, au moins sur un côté, d'alignement d'arbres à ombrage.

Toutefois, cet alignement est mis en place après la fin du chantier de construction, pour éviter toute dégradation par les engins.

En revanche, les fosses, tapis anti-racines, îlots et protections sont prévus immédiatement.

4. LE PARCELLAIRE

A. Plan de composition général



B. Zone basse - Plaine Guégan (ou plaine de la Baie)

Elle concerne une viabilisation de 39 parcelles individuelles selon les dispositions du PUD, principalement destinées aux logements individuels.

Les parcelles situées dans le périmètre des 500 m du rayon de protection du centre culturel, seront soumises aux contraintes relatives à la réglementation en vigueur et au protocole passé avec Renzo Piano Building Workshop et l'ADCK.

Le littoral, en bordure de la baie de Magenta, sera conservé au titre d'un espace collectif autorisant les activités de loisirs orientés sur la mer.



Les parcelles seront desservies par des voiries en impasse, afin de garder un caractère « retiré » tout en permettant les accès directs à la plage à l'ensemble des propriétaires.

Les parcelles situées en pied de colline, seront de préférence propriétaires du talus sur lequel une large végétation existante sera conservée, suivant le cahier des charges de la propriété qui interdira tous travaux sur ces talus actuellement végétalisés et à conserver.

Les parcelles en limite de voiries principales, auront de préférence leur accès du côté de la voirie en impasse située dans la zone privée du lotissement.

La parcelle n°01 à l'entrée du projet, pourra faire l'objet d'un projet de bâtiment avec une architecture adaptée, pouvant autoriser des activités recevant du public, comme par exemple un centre de loisirs spécialisés dans la planche à voile ou le kitesurf, avec des services correspondants (snack, salle de sport, etc.). La parcelle n°02 pourrait y être associée, si le projet le nécessite.

Étant dans la perspective de la rue Martinet, il sera porté une attention particulière à l'architecture de la façade correspondante.

SCF Régina – Maître de l'ouvrage – Concepteurs ; - SEI – Artélia – TUP – Land'Act – Garrido – MC Architecture – LBTP – Aqua Terra – Bota Environnement – Tani Consultant – Botanic -

C. La zone Ouest – le Haras du Puits -

Cette zone intéresse la large plaine qui sera à remblayée afin qu'elle soit mise hors d'eau des cotes d'inondation de la crue centennale, c'est-à-dire le niveau 2.15 Ngnc, tenant compte d'une franchise de 50 cm au-dessus des plus hautes eaux.

Le tracé de la voie de desserte est volontairement orienté dans le sens des écoulements des crues d'inondation, au niveau 1.65 Ngnc de crues centennales, afin que les débits excédants ceux retenus de la période de retour pour le dimensionnement des réseaux d'assainissement, puissent se déverser dans la baie, par débordement de la chaussée, entre bordure.

Dans une emprise de 15 m de large minimum, un tel dispositif permet d'évacuer 7.50 m³ /s correspondant aux débits excédentaires entre la période de retour retenu et la crue centennale.

Les parcelles sont volontairement étendues, afin de permettre la réalisation d'immeubles collectifs, respectant les dispositions prévues au PUD, pouvant autoriser des activités commerciales de quartier, s'il y a lieu,

Il est envisagé de réaliser 15 lots collectifs de 9 à 30 ares environ, autorisant des R+2.

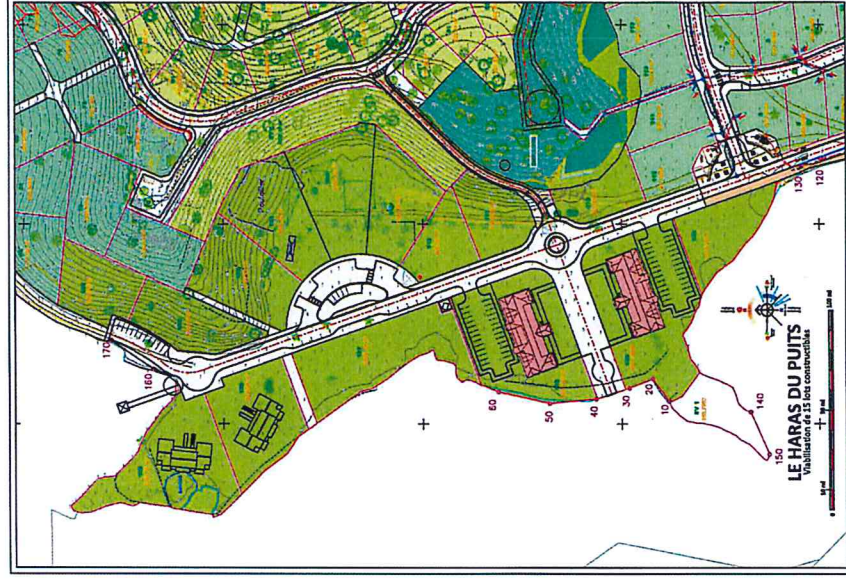
Des regroupements de lots pourront être autorisés.

La zone des 8,55 ares, si elle n'est pas rétrocedée à la DGAC, sera incluse au lot limitrophe.

Il est envisagé de réaliser une petite placette en forme de demi-cercle, desservant 5 à 6 lots.

Il est formulé le souhait de lui attribuer le nom de « place Raoul ANGAMMARRE », gouverneur de la Nouvelle Calédonie du de 1951 à 1953, beau-père du Docteur François Guégan.

La voirie de desserte se termine en impasse dans sa zone Nord, elle pourra être prolongée en chemin piétonnier correspondant la servitude de réseaux, dont la piste d'entretien ne pourra en aucun cas générer des terrassements sur le talus existant fortement végétalisé.



Cette servitude est prévue sur une largeur de 4 à 5 m en fonction des réseaux qui seront installés.

D. Colline aux abeilles

Cette zone doit son nom à la présence de ruches.

Elle intéresse toutes les parcelles situées à flanc de colline, de part et d'autre du chemin existant que le tracé de la voirie reprend en majeure partie.

Elle regroupe 26 parcelles individuelles qui sont en majeure partie toutes extérieures au périmètre des 500 m prévus pour la protection du centre culturel.

Le point fort sera la réalisation d'un « belvédère » au sommet du talus offrant une vue sur toute la baie de Magenta.

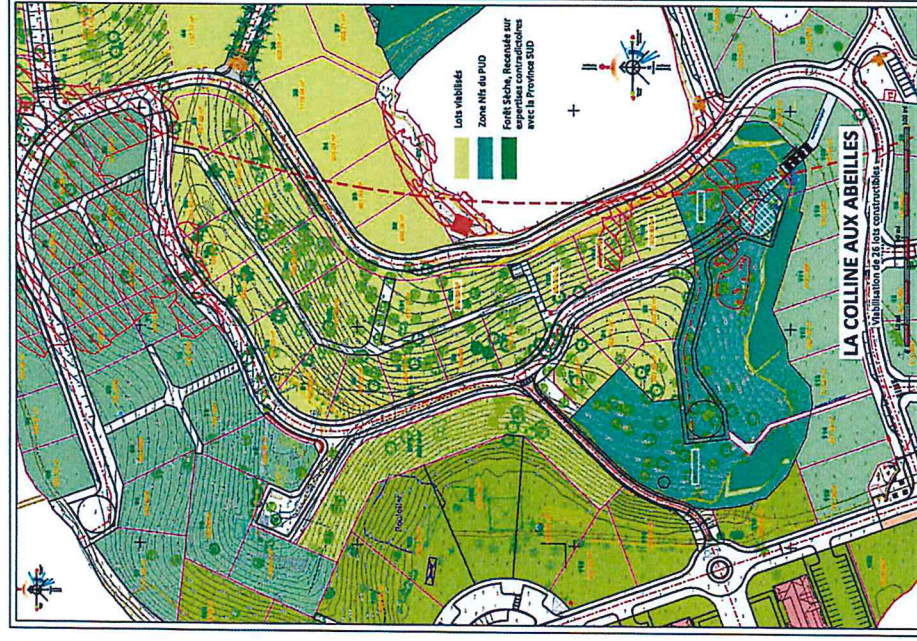
Cette « Place » sera équipée et portera les noms de « Régina et Théophile Guégan » qui ont vécu sur cette propriété.

La voirie basse reprend intégralement le tracé de la piste existante, longeant la mangrove, et atteignant le plateau. La voirie haute, reprend également en grande partie le tracé de la piste existante, notamment au droit de la maison actuelle.

Les parcelles situées en crêtes de talus sont prévues dans une tranche conditionnelle de travaux, lors du dépôt de demande de permis de lotir, dans l'attente de la régularisation du zonage Nfs du PUD, ou de sa révision, conformément aux expertises contradictoires réalisées avec la Province Sud.

Il sera maintenu une zone naturelle, en ligne de faite, en amont des parcelles collectives du « haras du puits », afin d'assurer une transition totalement naturelle, entre la zone dite publique et la zone privée, par un espace boisé jouera un rôle de barrière naturelle.

Une servitude de 2.00 à 3.00 m de large est envisagée entre les deux rangées de lots à flanc de colline, dominant sur le Centre Culturel, afin de permettre la plantation d'essences végétales, permettant ainsi de masquer en partie les constructions vis-à-vis du centre culturel. Un programme de plantations d'arbres sera intensifié au niveau de la voie d'accès en partie basse.



E. Colline Guégan

Cette zone intéresse la création de 15 lots individuels, destinés à la construction de logements résidentiels, et plus particulièrement 7 lots réservés aux bénéficiaires de la succession des consorts Guégan.

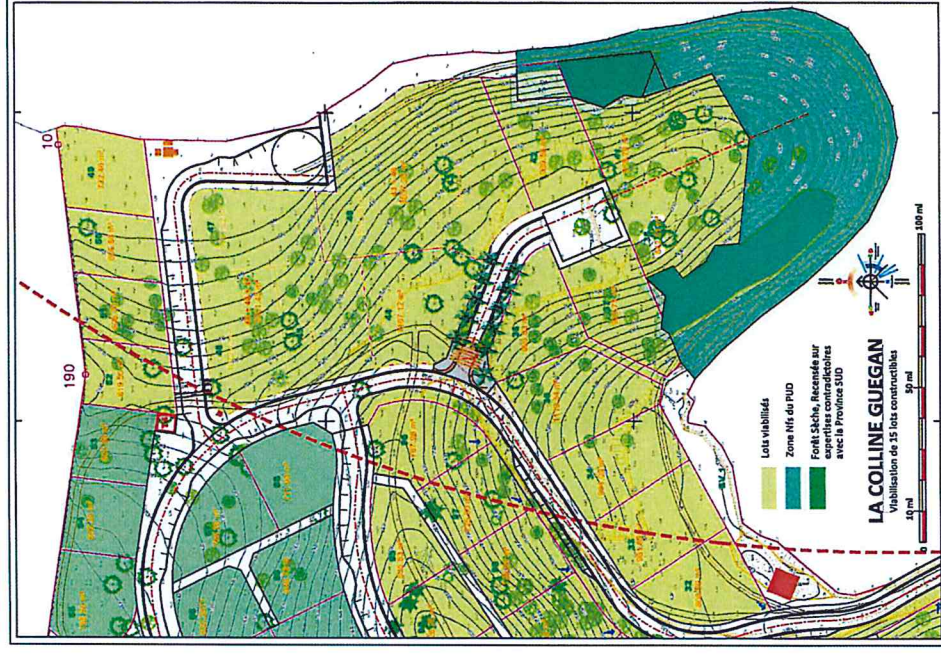
Elle est située en vis-à-vis du centre culturel, mais reste masquée par la forte végétation de mangrove en partie basse, et celle régnant sur les talus abrupts en périphérie de la colline Est.

Il est prévu d'assurer, entre les patches de forêt recensés, de maintenir un cordon végétal sur les talus existants, en évitant toute terrassement et assurant une continuité du développement de cette forêt sèche qui est actuellement « mitée » et envahie par les Gaïacs.

Les parcelles limitrophes à cette forêt sèche, pourront être envisagées en tranches conditionnelles, si la modification du PUD dans le cadre du plan d'aménagement de secteur ne peut être envisageable, ceci dans l'attente de la révision du plan d'urbanisme directeur et sa mise en conformité avec les expertises contradictoires réalisées sous l'égide de la Province Sud.

La voie de ceinture en partie basse périphérique à la presque sera utilisée pour la réalisation des réseaux et la servitude correspondante pourrait être utilisée pour permettre un cheminement piétonnier entre la mangrove et les parcelles individuelles.

Elle reste nécessaire afin de permettre un éventuel accès aux véhicules de secours en cas d'incendie ou autre urgence.

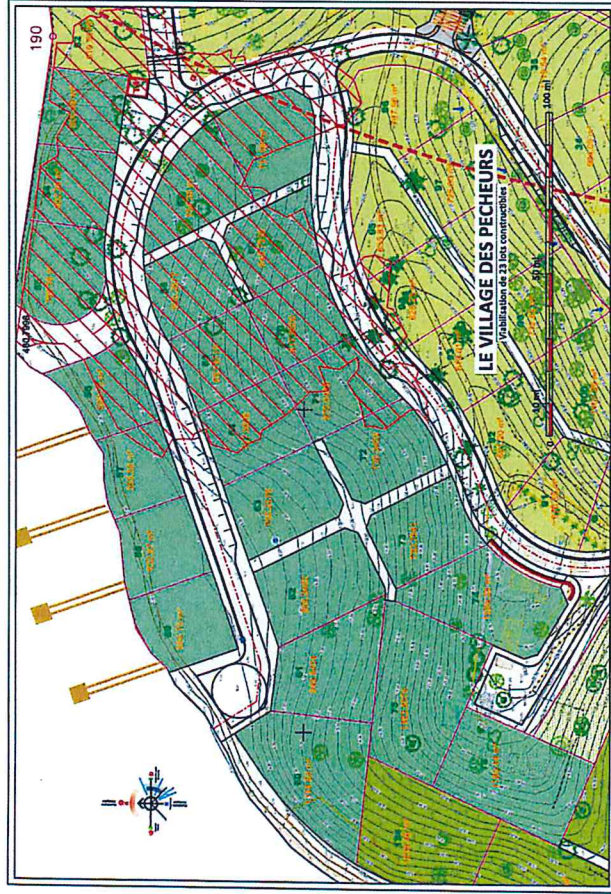


F. Le village des pêcheurs

Cette tranche intéresse la réalisation de 23 parcelles, du côté nord de la propriété, donnant sur le « marais Guégan ». Elle prévoit une réserve d'emprise permettant la réalisation d'une voirie de liaison avec le lot municipal numéro 71 situé au Nord de la propriété, dans le cadre de la servitude prévue à l'acte de propriété.

Pour éviter des terrassements à flanc de colline, qui auraient générés d'importants talus de déblais, la voirie haute en ligne de faite desservira l'ensemble des lots amont.

Les lots situés en aval, seront desservies par une voirie basse sur un terrain présentant des déclivités relativement faibles évitant en cela la réalisation de talus de terrassements au profit d'une image « végétale » souhaitée dans le programme du maître de l'ouvrage.



Les parcelles en limite du marais Guégan, seront remblayées au niveau 2.15 Ngnc, pour les mêmes raisons que celles prévues dans la plaine située du côté ouest de la propriété.

La servitude de réseaux de la zone « le haras du puits » sera prolongée, pour aboutir sur la palette de retournement de la voirie principale assurant ainsi la continuité des déplacements.

5. POPULATION PROJETÉE

A. Définition des ratios

Le projet est prévu pour un seuil économique de 130 parcelles en dessous duquel sa rentabilité est remise en cause. Cela peut se traduire par un ratio de 90% de lots individuels et 10% pouvant recevoir un habitat collectif de type R+2.

Actuellement, la commune de Nouméa a une population de 97 579 personnes pour 35 713 logements (ou 45 287 abonnements électriques), on en déduit une moyenne de 2,15 à 2,73 habitants par logement.

En revanche, les concessionnaires se basent sur des ratios plus importants de 4 personnes par logement afin d'absorber les consommations industrielles ou les pertes des réseaux publics.

La population prévue, sur la base des statistiques de la Province Sud, sera donc la suivante :

B. Habitat individuel de 115 logements ou de 300 personnes

La capacité maximale envisagée et de 115 parcelles individuelles qui pourront autoriser avec une statistique officielle de 2.5 pers/logt, une population de l'ordre de 300 personnes maximum (287 exactement).

C. Habitat collectif de 15 lots collectifs de 180 logements ou 450 personnes

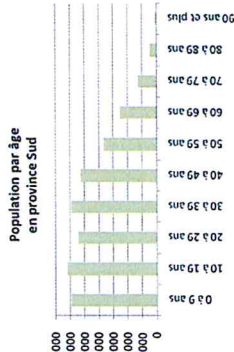
La capacité maximale des 15 parcelles collectives, peut autoriser une densification de 12 logements par parcelles, en fonction du plan d'urbanisme directeur limitant les constructions à R+2, ce qui représente un potentiel de 180 appartements et une population de l'ordre de 450 personnes, environ.

D. Population totale de 750 personnes maximales pour 300 logements et répartitions

La population totale peut être estimée à 700 personnes regroupées dans un potentiel de 300 logements.

Suivant les statistiques relatives à la répartition des âges en province sud, la population prévue dans le programme se répartira comme suit :

- 39,04 % de personnes de moins de 19 ans, soit 290 personnes
- 4,90 % de personnes au-dessus de 70 ans, soit 35 personnes
- 56,06 % de personnes entre 19 et 70 ans, soit 425 personnes.



En considérant une population ciblée sur Nouméa de 97 579 personnes, on retient les ratios suivants :

- Population au 1er degré = 13,72 % soit 102 élèves
- Population au second degré= 13,59 % soit 100 élèves
- Population active = 45,11 % soit 339 personnes
- Personnes au foyer= 4,38 % soit 33 personnes
- Chômeurs = 3,92 % soit 30 personnes
- Autres inactifs = 2,84 % soit 20 personnes
- Retraités = 12,55 % soit 94 personnes

E. Trafic potentiels - dimensionnement de chaussée

Les statistiques de la Nouvelle-Calédonie précise que 84 % des ménages de la Province Sud ont un véhicule et 8 % un 2 roues.

Deux approches sont faites ;

- Pour une population représentant une moyenne de 300 ménages, le nombre d'automobiles peut être estimé à 250 véhicules, avec un potentiel de 24 deux roues.
- En considérant une population de 750 personnes, avec un taux de personnes actives de 45 % (selon les statistiques [SEE] avec une occupation des véhicules estimée à 1.4 personnes par véhicule, le nombre de véhicules est évalué à 240 véhicules environ, confirmant la valeur précédente.

Pour le dimensionnement des chaussées on retiendra donc une valeur de véhicules lourds (> 3.5 t par essieu) de l'ordre de 25 poids-lourds, correspondant à 10 % du nombre total d'usagers.

D'ores et déjà, les structures de chaussée seront évaluées à leur minimum qui correspond en général un trafic minimum envisagé de 25 poids-lourds par jour.

F. Trafic de pointe potentiel

En matière de trafic automobile, il est établi par la littérature spécialisée que le trafic moyen journalier représente en général 10 fois le trafic de l'heure de pointe.

On peut donc estimer sur la base d'un aller-retour par jour, pour l'ensemble de la population du lotissement que le trafic total sera donc de 500 véhicules/j, soit réduit à 50 VL/h à l'heure de pointe du matin ou l'heure de pointe du soir.

Ce trafic n'est pas significatif d'une chaussée pouvant supporter 1.200 VL/h et qui recense actuellement 2000 véhicules par jours.

Chapitre 5 INFRASTRUCTURES

1. TERRASSEMENTS GENERAUX

A. Remblaiement de la plaine basse de 60.000 m³

Le tracé des voiries a été défini de la sorte qu'il récupère au maximum les pistes existantes depuis l'origine sur l'ensemble de la propriété afin de minimiser les terrassements et récupérer au maximum les plates-formes existantes.

Toutefois, les terrassements généraux risquent d'être nécessaires pour « la mise hors d'eau » de l'ensemble de la plaine inondable, du fait de la réduction du chenal exutoire du « marais Guégan » et du remblaiement de ce dernier à plusieurs reprises, réduisant sa capacité de rétention.

L'étude hydraulique menée par la société Artélia à la demande du maître ouvrage a mis en évidence un niveau de crue centennale à la cote 1.65 Ngnc qu'il est nécessaire de majorer de 50 cm pour tenir compte d'une garde pour préserver les habitations. Ainsi les planchers réalisés devront être au niveau de la cote 2.15 Ngnc, au minimum.

L'ampleur de ces terrassements doit correspondre l'ensemble de la zone inondée qui représente environ de 4.6 à 6.00 ha au minimum. Le bord du marais devra se situer au niveau 2.15 Ngnc la plate-forme devra avoir une pente transversale, assurant les écoulements superficiels de 2 % minimum sur un linéaire de l'ordre de 100 m moyens.

La hauteur moyenne de ce remblai sera donc de 1.30 ml avec une épaisseur de 40 cm en bord de marais.

Le volume mettre en œuvre et de l'ordre de 60 000 m³.

Si cette solution est retenue, il sera nécessaire de procéder préalablement décapage de terre végétale, et de remettre celle-ci en partie supérieure des plates-formes tassées.

Un des problèmes essentiels de cette solution réside en la production de matériaux nécessaires pour la réalisation de ces remblais et leur acheminement sur le site.

Une variante cette solution consisterait à prévoir des vides sanitaires sous les dalles inférieures de chaque construction de ces dernières étant calées à la cote de 2,15 Ngnc des plus hautes eaux centennales. Toutefois cela génère surcoûts de renforcement des dalles de chaque bâtiment qui sera supérieur dans la globalité, à une plate-forme de remblai à la cote de 2,15 Ngnc.

B. Création d'un chenal Nord

L'étude hydraulique de la société Artélia a mis en évidence l'impossibilité de retrouver les conditions hydrauliques d'origine, y compris en réalisant un curage et le dragage du chenal existant reliant le « marais Guégan » à la baie de Magenta, concomitamment à la réalisation d'un chenal Nord reliant ce marais au « marais sans joncs » séparant le projet du centre culturel.

Cette solution présente l'avantage de réhabiliter les conditions biologiques du marais Guégan en lui faisant bénéficier des marées semis diurnes qui ont effectivement une influence dans la zone du marais sans joncs.

La question posée, réside en la possibilité de réaliser cet ouvrage, sous réserve des études biologiques complémentaires nécessaires et environnementales, et d'en définir le niveau d'échange des eaux entre les deux marais.

C'est donc la seule hypothèse plausible qui permet de préserver l'environnement du « Marais Guégan ».

La réalisation de cet ouvrage, avec un seuil calé au niveau 0.45 Ngnc¹³, permettrait de générer un volume de déblais de l'ordre de 25 à 30 000 m³, qui pourraient être utilisés pour le remblai de la plaine, évitant un roulage à la décharge publique que l'on peut d'ores et déjà estimer, à plusieurs dizaines de millions.

Ce volume, impose le passage du chenal au niveau du col dont l'altimétrie est la plus faible c'est-à-dire au niveau de l'isthme situé sur le lot n°71 de la ville de Nouméa, correspondant également à la largeur la plus réduite et en vis-à-vis de zones végétales les moins denses.

C. Terrassements des voiries

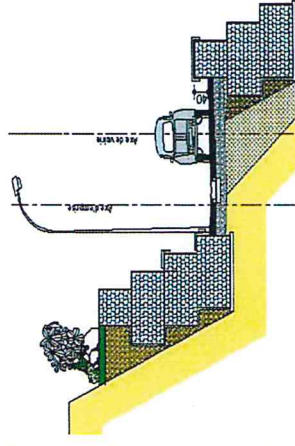
Le tracé des voiries a été prévu de telle sorte qu'il minimise les travaux de terrassements nécessaires mais qui seront tout de même à réaliser pour la construction des couches de formes plus particulièrement étant donné la nature des sols telle qu'elle a été définie par le laboratoire.

C'est dans cette optique de minimiser les terrassements, conjointement avec celle de conserver au maximum la couverture végétale existante du terrain, qu'il a été envisagé de réaliser une voirie à sens unique à gabarit réduit, entre la « colline aux abelles » situées au centre de la parcelle et la zone basse côté Ouest nommée « le Haras du Puits ».

Cette voirie à gabarit réduit n'est pas une nécessité à proprement parler pour les besoins du lotissement, mais cette ancienne piste devra supporter une servitude de réseaux d'écoulement ainsi que les réseaux d'alimentation en eau et en énergie.

Voici pour éviter l'érosion trop rapide, et un niveau d'entretien important il est envisagé de la transformer en voirie carrossable autorisant uniquement le mouvement sortant du lotissement privatif, sur une chaussée de largeur réduite à son maximum qui pourra être très utile en cas de sécurité (incendies par exemple sur la voirie principale).

Le schéma ci-contre propose une coupe de principe d'aménagement sur la base de soutènement en gabions, permettant de stabiliser les talus amont, autorisant ainsi la réalisation d'une plantation écran dans une emprise réservée à cet effet.



¹³ 0.45Ngnc = correspond au seuil de l'exutoire actuel sur la baie de Magenta.
SCF Régina – Maître de l'ouvrage – Concepteurs ; - SEI – Artélia – TUP – Land'Act - Garrido - MC Architecture – LBTP – Aqua Terra - Bota Environnement – Tani Consultant – Botanic -

D. Terrassement du front de mer

il ne s'agit pas à proprement parler de la réalisation de terrassement, mais surtout un principe constructif permettant à considérer la bande littorale au droit de la plage de la baie de Magenta, comme une zone de dépôt des produits de décapage de la terre végétale, sous la forme de merlons longitudinaux en pente douce vers la baie, pouvant atteindre une hauteur de 2.50 à 3.00 Ngnc

Ce merlon pourrait être, par la suite végétalisé et former un écran naturel, contre les embruns cycloniques de la baie de Magenta.

E. Dispositions constructives

En aucun cas les travaux de terrassements envisagés dans le cadre de la viabilisation ne seront destinés à avoir une qualité « support de fondations » des constructions sur les parcelles individuelles.

Chaque propriétaire sera tenu de réaliser une campagne d'essais géotechniques complémentaires adaptés à son projet et à l'implantation de ces ouvrages, par un laboratoire agréé. Ces contraintes sont déjà fixées au règlement du plan d'urbanisme directeur de la ville de Nouméa mais seront également rappelées au cahier des charges.

Les terrassements pour la réalisation des voiries seront rigoureusement exécutés entre les entrées en terre qui seront définies lors de la conception des voiries, ceci afin de conserver au maximum la couverture végétale existante, laquelle devrait éviter des surinvestissement pour aménagement d'espaces verts.

Entre les entrées en terre, il sera procédé à un défrichage après autorisation des services compétents, et un décapage de la terre végétale qui sera récupérée et stockée en vue d'une réutilisation pour les aménagements paysagers.

Les produits de déblais seront réutilisés au maximum en produit de remblai. En cas de mauvaise qualité ils seront évacués à la décharge publique.

L'ensemble des travaux de terrassements seront exécutés conformément aux normes en vigueur et aux recommandations GTR 92.

Ils seront soumis au fur et à mesure de la réalisation à un contrôle par un géologue et un laboratoire agréé, lequel se prononcera lors de la réception des travaux et définira si nécessaire les mesures à prendre en cas de réserves techniques.

2. VOIRIES

A. Généralités

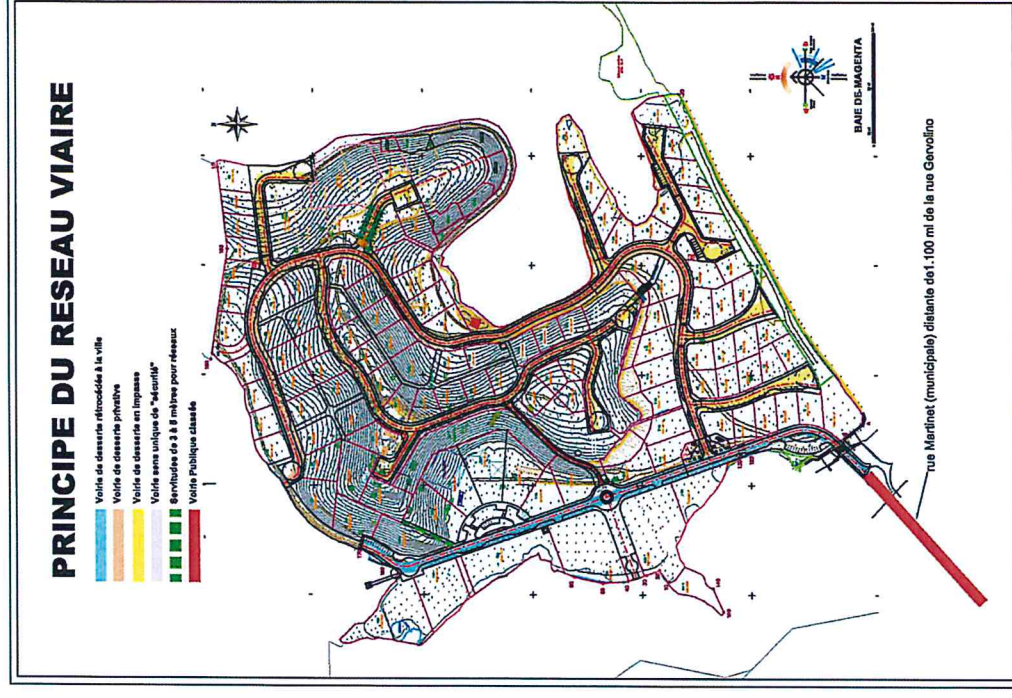
Il est retenu le principe de décomposer l'aménagement de ce lotissement en une zone publique côté Ouest est une zone privative sur le reste de la propriété.

Autrement dit, il est envisagé de rétroceder l'ensemble des voiries et des réseaux de la partie du lotissement se situant en façade des installations aéronautiques, et de conserver la gestion privative des autres réseaux.

Aussi, l'ensemble des travaux concernant la voirie rétrocedable, seront strictement conformes au code des marchés publics, cahier des prescriptions communes des concessionnaires et soumis à leurs contrôles respectifs, pour une prise en charge éventuelle, après la livraison des travaux, sous les conditions prévues par la Ville de Nouméa.

Les bandes de roulements, sont envisagées à leur strict minimum correspondant au code de la route, c'est-à-dire des voiries retrécies, générant une réaction de ralentissement des usagers par effets de parois.

Des zones de stationnement seront envisagées en fonction des besoins réglementaires, les stationnements nécessaires aux logements étant envisagés par chaque propriétaire sur leur parcelle.



La conception des voiries sera menée de la sorte, que les vitesses pratiquées seront proches de la vitesse de référence de 30 km/h.

On évitera maximum la réalisation de « cassis » au profit de dispositif moins brutaux, comme des rétrécissements de larges circulables ou « sas » de circulation alternée.

Les travaux prendront leur origine à l'extrémité de la rue Martinet.

B. Voiries publiques

La voirie publique représente un linéaire de l'ordre de 600 m environ. Elle est envisagée dans une emprise de 15 m, avec une chaussée circulaire de 6.00 mètres de large ou suivant l'avis des services techniques de la ville.

Il est prévu à mi-distance la réalisation d'un carrefour giratoire, n'ont pas pour assurer l'entrecroisement des véhicules mais surtout pour créer un obstacle physique, interdisant les prises de vitesse des usagers dans une grande ligne droite.

Le tracé rectiligne sera à maintenir, car il joue aussi le rôle de surverse hydraulique en cas de crue centennale, pouvant permettre un débit supplémentaire de l'ordre de 7m³/s environ correspondant au surplus des débits générés par les diverses modifications des écoulements hydrauliques du « marais Guégan ».

Cette voie comprendra également la réalisation de l'ouvrage de franchissement de l'exutoire du marais, par réhabilitation des quatre canalisations de 1000 mm de diamètre, mise en place par les services de la direction générale de l'aviation civile lors du déplacement de la servitude d'accès à la propriété.

Le dimensionnement de la chaussée sera envisagé pour un trafic de l'ordre de 25 PL/j, correspondant à la réalité du lotissement.

C. Voiries privées

Les voiries concernant le lotissement privatif sont conçues de façon à créer un espace restituant l'usage de la rue à l'ensemble des usagers et notamment aux piétons, cyclistes, promeneurs, et véhicules.

Le caractère urbain, d'une voirie classique composée d'une chaussée circulaire de teinte noire, limitée par des bordures de trottoirs, est à exclure de la conception des rues de la zone privative du lotissement.

Si l'usage des revêtements en béton bitumineux est autorisé, on recherchera une conception de chaussée mariant des matériaux durables, agrémentés entre eux, afin de donner un motif ou une perception de la rue, totalement différente des zones urbaines exclusivement routières.

Les bordures de trottoirs de type T, seront évitées, au profit de caniveaux CC2 et de plantations d'arbres à ombrage sur la voirie, limitant l'espace circulaire de l'espace piétonnier.

Le gabarit de la chaussée sera de préférence asymétrique, afin de favoriser une largeur de trottoir autorisant la circulation de deux personnes de front sans le moindre obstacle, majorée d'un espace pouvant recevoir les équipements urbains tels que candélabres, barrières, plots, etc

Les palettes de retournement en extrémité de chaussée en impasse, pour un diamètre normalisé de 17 m autorisant les demi-tours sans manœuvre des camions de ramassage d'ordures ménagères.

Les pentes en profil en long ne devront pas excéder la valeur de 18 %,

Des stationnements visiteurs seront éventuellement programmés en fonction de la densité prévisible des habitations et des activités commerciales.

D. Gabarits de chaussées

Les gabarits des chaussées sont conformes au code de la route, c'est-à-dire d'une largeur de circulation minimale de 2,60 ml, avec un gabarit ayant un tirant d'air minimal de 4,10 ml.

Ces largeurs sont augmentées des largeurs nécessaires pour les effets de parois (exemple : 25 cm pour un obstacle au sol, 50 cm pour un poteau, 1 m pour un mur).

Les trottoirs seront asymétriques, dont l'un d'entre permettra la circulation de deux personnes de front (2 x 80 cm), majoré d'un espace de l'ordre de 70 cm, permettant l'implantation d'obstacles verticaux tels que candélabres, barrières, etc.

L'axe de la voirie ne correspondra pas forcément à celui de l'emprise, si celle-ci autorise des stationnements longitudinaux ponctuels, afin de pouvoir les incorporer, sans procéder à des rétrécissements de trottoirs.

La plantation d'arbres au droit de la voirie ou des zones de stationnement sera autorisée, dans l'ensemble des réseaux privatifs, afin de ne pas compromettre la politique d'équipement végétal envisagée par le Maître de l'ouvrage. Les fosses de plantation seront équipées s'il y a lieu de procédés antiracine.

Les voiries en impasse en zone basse, seront envisagées, selon l'économie du projet en matériau de béton hydraulique, permettant de recouvrir l'ensemble des réseaux, et de concevoir des accotements végétaux dans le prolongement des jardins riverains, sans qu'il y ait forcément une distinction visuelle entre les deux.

E. Vitesses pratiquées

La vitesse pratiquée par 85 % des usagers, nommée V85, est de 30 km/h à l'intérieur du lotissement privatif.

Les courbes, offrant une visibilité de freinage suffisant à cette vitesse, ne sont pas inférieures à un rayon de 30 m.

Dans le cas contraire, un aménagement spécifique est prévu. Les petits rayons de courbure des carrefours en croix seront de l'ordre de 8 m, pourront être réduits à 5 m en cas d'absence notoire d'utilisation par les poids lourds.

F. Structures de chaussées

Par définition, le dimensionnement de la chaussée ne considère que le trafic poids lourds.

Dans le projet, les chaussées sont dimensionnées pour un trafic de 25 PL/j, autorisant ainsi le trafic estimé de 250 VL/j réparti pour moitié entre le lotissement public et le lotissement privé.

Si ce dimensionnement est largement supérieur à un trafic poids lourd futur du lotissement. Mais les chaussées seront fortement sollicitées lors de la construction des habitations.

La plate-forme est de classe PF2+, le taux de croissance est de l'ordre de 2 %, le coefficient d'agressivité est de 0,1, la durée de vie de dimensionnement n'est pas inférieure à 20 ans.

L'emploi de matériaux de type scorie ciment, pourra certainement être envisagé au niveau des impasses en partie basse, afin de réduire leur sensibilité à la teneur en eau.

G. Accès à la rue Gervolino

DEFINITION DE LA RUE GERVOLINO

La rue Gervolino est une voie structurante à 2 x 1 voie, qui supporte un trafic « indépendant avec le milieu traversé ». Très peu d'accès directs débouchent sur cette voie, en dehors des carrefours aux débouchés des voies de lotissements riverains.

Elle est dépourvue de trottoir et d'éclairage public, facteurs favorisant d'insécurité.

Elle est limitée à 50 km/h par la signalisation de police, mais sa conception correspond à un usage réel V85 de 90 km/h.

C'est d'ailleurs un endroit favori de la police pour verbaliser les vitesses, non autorisées que les usagers adaptent normalement avec le milieu traversé.

Elle n'est pas particulièrement accidentogène et est de bonne qualité en raison de l'entretien régulier et relativement sérieux.

Les accidents qui surviennent sont étroitement liés à des vitesses hors normes (au-delà de 90 km/h), mais aussi à la présence d'un large fossé en eau, entre son assiette et la limite de l'aérodrome de Magenta, aggravant les rares accidents, dégageant en noyade.

Son débit possible, est de l'ordre de 1 200 à 1 500 vupd/h.

Son seuil de gêne est proche de 800 vupd/h et celui de circulation dense de 1 100 vupd/h.

Rappelons que le débit, définit par la formule $Q = 1000 \cdot V/d$, est maximum pour une vitesse de 50 km/h du fait de la réduction des distances inter- véhicules (DIV).

Avec :

- Q = débit horaire
- V = vitesse réelle
- d = distance de freinage dépendant de la DIV (distance inter-véhicules)

Le débit généré par le lotissement ne sera pas représentatif en regard du débit de transit et la saturation de la rue Gervolino aux heures de pointe.

Les causes de cette saturation ayant été évoquées précédemment ne sont en aucun cas liées en la présence des lotissements riverains et des trafics générés.

Par contre, même aujourd'hui, l'absence de fluidité de cet axe de voirie, pose d'importantes contraintes aux véhicules nommés « tourne à gauche » quelle que soient leurs origines et leurs destinations. C'est actuellement le cas pour la rue Martinet.

3. RESEAUX D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL

A. Réseaux internes au lotissement

Le projet s'inscrit dans une presqu'île vallonnée.

Il reste indépendant de tout apport extérieur, et ne génère aucune modification notable, au niveau de ses exutoires, correspondant à l'emplacement actuel des exutoires naturels. Le but est de ne pas modifier la courantologie des marais.

Aucun exutoire ne se déverse dans la plage de Magenta. Les eaux pluviales s'évacuent dans les marais.

Le dimensionnement des canalisations des réseaux d'assainissement pluviaux est établi sur une période de retour qui sera de l'ordre de 5 ans en relief et 10 ans en zone basse.

La configuration du projet le permet ; la chaussée pourra jouer le rôle de déversoir d'orage pour des crues centennales.

Les réseaux sont obligatoirement conçus, avec des canalisations de type PVC ou Pehd, regards béton à chaque changement de direction, boîtes de branchement Pehd au droit de chaque parcelle, reliées au réseau principal par des canalisations PVC de $\varnothing$ 200 mm.

En cas de prise de vitesse de l'écoulement dans le réseau, sur les terrains à forte pente, il est envisagé des dispositifs de rupture de vitesse (chute dans regard, tampons verrouillables, etc.).

Les réseaux qu'ils soient dans le secteur rétrocadable ou dans le secteur privé, font l'objet des mêmes règles techniques de réalisation, ainsi que des mêmes règles de contrôle et de réception notamment par des essais d'étanchéité.

B. Écoulement des marais

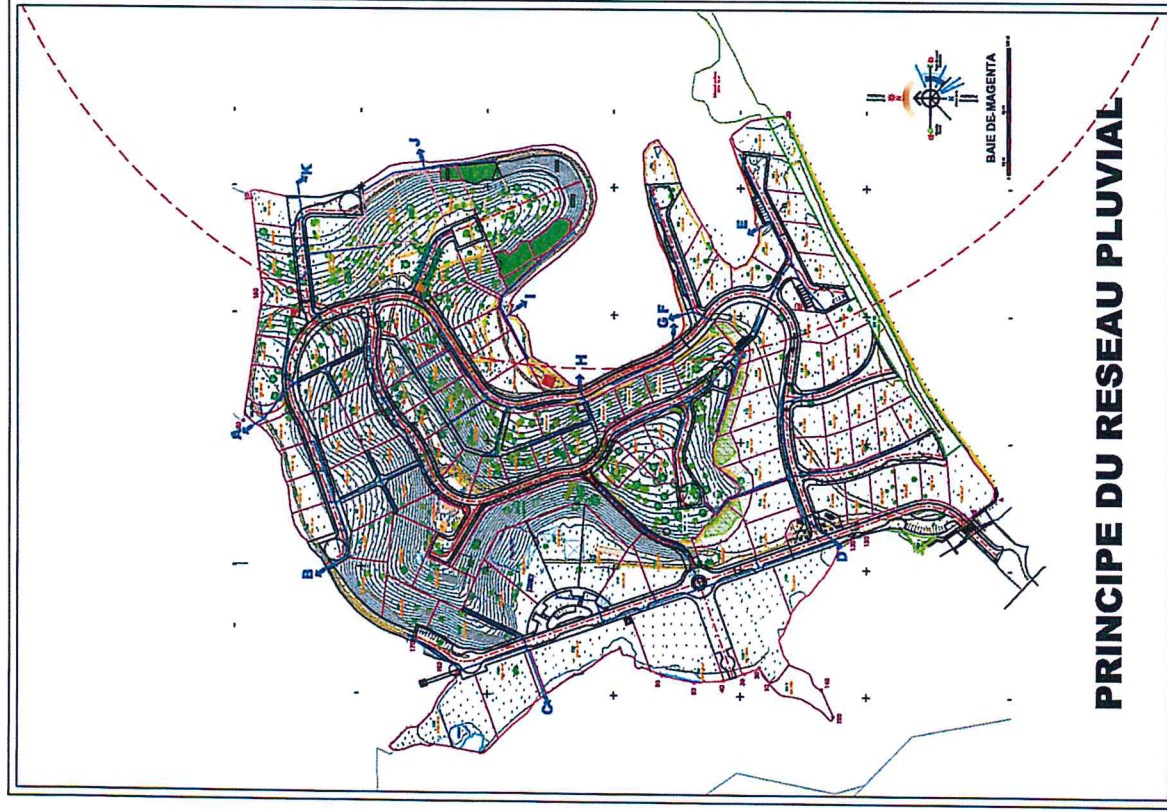
Les études hydrauliques menées par la SCF Régina ont mis en évidence des niveaux de crue centennale générant une inondation de la zone basse de 20 cm environ pour atteindre 40 cm sur les endroits critiques (bord du talweg).

Les causes hydrauliques sont clairement définies, elles concernent la réduction du lit majeur de l'exutoire du marais de plus de 90 % de sa capacité, les endigages divers réalisés dans le bassin de rétention diminuant les capacités de stockage de plus de 2/3 et augmentant les débits de fuite, et la modification des rugosités d'une berge au détriment de l'autre.

Le recalibrage du chenal existant s'avère totalement inefficace, sans remettre en cause les constructions édifiées par la DGAC, d'où la nécessité de procéder à la création d'un exutoire supplémentaire, vers les marais sans joncs, sans toutefois retrouver la situation hydraulique initiale de 1954.

Ces ouvrages restent étrangers à la SCF Régina qui subit actuellement les conséquences hydrauliques correspondantes, mais restent à l'initiative de la DGAC en collaboration avec les services de la ville de Nouméa propriétaire du plan d'eau correspondant.

C. Schéma de principe des réseaux



4. RESEAUX DES EAUX USEES

A. Principe

Le réseau des eaux usées est dimensionné pour une population maximale de l'ordre de 750 personnes, sur la base des consommations d'eau potable fixées par les concessionnaires de l'ordre de 250 l/j/hab.

La configuration des lieux, et notamment la présence de larges plaines basses ceinturant une colline, ainsi que la rue Martinet, impose la nécessité de mettre en œuvre divers postes de relèvement des eaux usées, permettant de franchir les collines, et assurer un débit d'évacuation pour accorder l'ensemble des réseaux au droit de la bache de relèvement publique située au carrefour de la rue Gervolino et la rue Martinet, permettant l'évacuation à la station d'épuration de Magenta.

Le projet nécessitera certainement six à huit postes de relèvement des eaux usées, dont deux ou trois seront rétrocédés aux concessionnaires de la ville de Nouméa dans le cadre de la gestion publique.

Les autres postes de relèvement feront l'objet d'un contrat d'entretien par l'ensemble des copropriétaires.

Chaque parcelle devrait être raccordée au réseau d'évacuation des eaux usées que ce soit sur la partie publique ou la partie privative du lotissement.

À cet effet elles seront équipées d'une boîte de branchement de type Pehd permettant d'assurer un niveau de qualité minimum en matière de pollution par les eaux usées.

B. Fédération de l'investissement

Les installations de la DGAC situées sur le versant est de l'aérodrome, sont dépourvues de toute installation relative à l'évacuation des eaux usées. La réalisation de réseaux sur la rue Martinet intéressera donc les installations existantes de la DGAC qui pourront se raccorder sur ce réseau, moyennant, bien évidemment, une participation correspondante restant à définir.

Les services de la ville ont déjà formulé le souhait de pouvoir bénéficier d'une servitude permettant d'assurer les évacuations des eaux usées de la parcelle numéro 71 située au Nord de la propriété, au travers de celle-ci afin de bénéficier des infrastructures dont celles d'évacuation des eaux usées.

Une évaluation des besoins sera alors nécessaire, étant donné l'importance de la surface parcellaire et la population concernée, les besoins et les dimensionnements risquent de doubler.

Les réseaux de chaque entité publique et privée sont séparés et de gestion indépendante. Les points de connexion entre les réseaux sont limités et parfaitement identifiés.

C. Schéma des réseaux

5. RESEAUX D'EAU POTABLE ET DE DEFENSE INCENDIE

A. Réseau commun sur la rue Henri MARTINET

La rue Henri Martinet, n'est pas équipée d'une canalisation d'alimentation en eau potable, ni même d'alimentation pour la défense incendie malgré la présence des « sapeurs-pompiers » de la DGAC et de leurs installations sur le versant Est de l'aérodrome.

Effectivement, les services incendie de l'aviation civile semblent disposer que d'une unique canalisation de 90 mm qui traverse la piste de Magenta, posant de sérieux problèmes de maintenance et ne pouvant satisfaire les débits nécessaires sur des poteaux incendie éventuels.

Il est donc nécessaire d'envisager la mise en place d'une canalisation d'eau potable depuis la rue Gervolino, desservant le futur lotissement.

Cette canalisation peut être fédérée avec les besoins de la DGAC si nécessaire, moyennant une répartition correspondante.

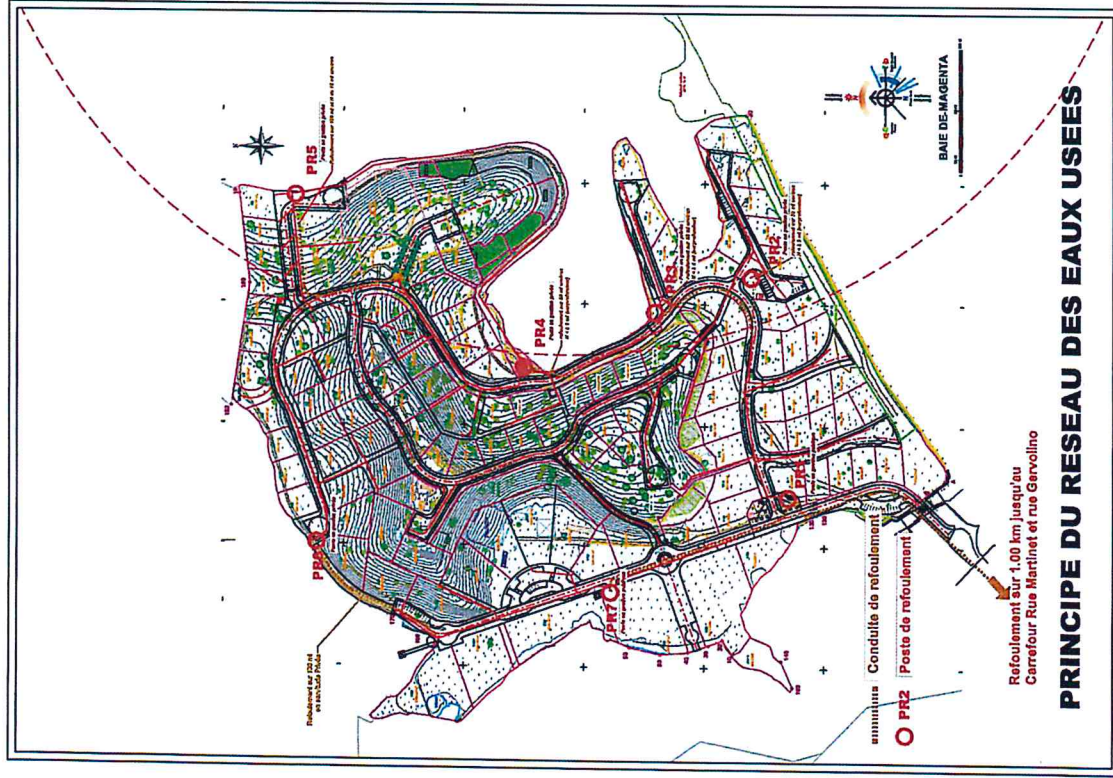
Il en est de même suivant l'avis formulé par les services techniques de la ville, pour alimenter la parcelle n°74, située au nord du lotissement, par l'intermédiaire d'une servitude déjà utilisée pour l'évacuation des eaux usées.

Le diamètre de cette canalisation sera très probablement compris entre 160 et 200 millimètres.

B. Besoins en eau du lotissement

Les besoins en eau potable domestique sont estimés à 190 m³/j, sur la base d'une population de 750 personnes et une consommation moyenne donnée par des statistiques de 250 l par jour par habitant.

Par contre la défense incendie nécessite un besoin minimum de 120 m³ en deux heures. Par contre cette défense incendie peut être largement assurée, par les services incendies eux-mêmes en puisage des eaux du marais.



C. Réseau AEP du lotissement

Les réseaux de distribution d'eau potable, du lotissement privé, et du lotissement public sont totalement indépendants les uns des autres à partir du carrefour d'entrée du lotissement privé.

Un compteur général pour l'ensemble du lotissement privé est placé au droit de l'entrée.

De caractère privatif, il est nécessaire d'établir une convention avec le concessionnaire de la distribution d'eau potable de la ville de Nouméa afin d'assurer une gestion de la facturation correspondante.

La conception et le dimensionnement des réseaux sont conformes aux règles communes de la ville de Nouméa et celles édictées par le concessionnaire.

Les matériaux de type PVC ou polyéthylène sont préférés, en raison de la présence proche du niveau de la mer et du milieu salin, agressifs pour les matériaux ferreux.

D. Défense incendie

Elle est conforme aux normes et dispositions techniques édictées par les services incendies et techniques de la ville de Nouméa.

Les hydrants sont établis sur la base d'un fonctionnement à 17 l/s (64 m³/h) à la pression minimale de 1 bar, sur la base de 2 hydrants ouverts, si le réseau est maillé et 3 hydrants si la conception du réseau est en étoile (impasse).

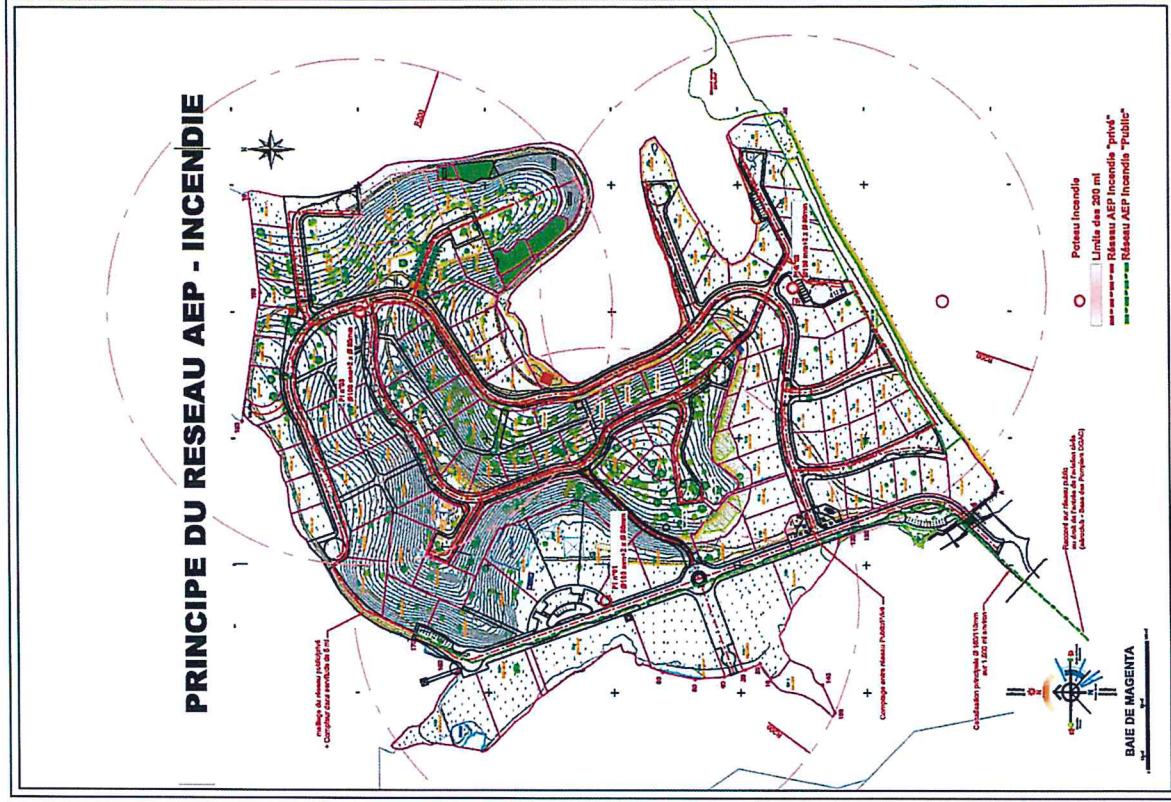
L'implantation des hydrants est envisagée conformément à la norme en vigueur sur une distance accessible par les services de défense incendie de 200 m maximum, en développée, c'est-à-dire en suivant le chemin nécessaire pour assurer une connexion au poteau incendie. La distance entre deux hydrants n'excèdera pas 400 m.

Les poteaux incendies composés d'une sortie en Ø 100 mm et deux sorties en Ø 65 mm sont implantés sur la conduite principale.

Pour la maintenance dans le lotissement privatif, il est possible d'envisager des bouches de lavage en Ø 65 mm pouvant faire office de prise incendies. Elles sont en sus des poteaux incendies.

Les coffrets à compteur enterrés sont prévus dans le domaine privatif sur la partie du lotissement rétrocedée à la ville de Nouméa. En revanche, ils sont implantés sur le domaine de la voirie dans le lotissement privatif, pour que les relevés puissent se faire sans nécessiter une autorisation d'accès à chaque propriété.

E. Schéma de principe



6. RESEAUX ELECTRIQUES

A. Réseau haute tension

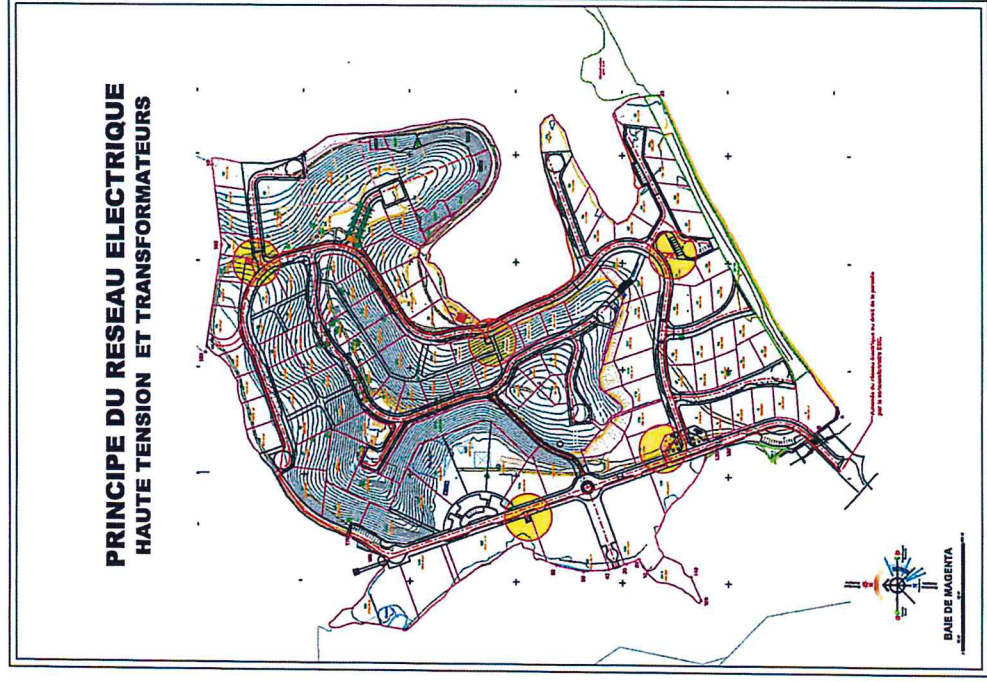
EEC, concessionnaire de distribution d'énergie électrique, envisage une alimentation en haute tension du lotissement par un renforcement de son réseau par la rue Martinet, sur un linéaire de 1 km.

Les réseaux intérieurs au lotissement, qu'ils soient dans la partie rétrocedée ou la partie privative du lotissement, sont pris en gestion par le concessionnaire, dans leur totalité.

Le projet prévoit la mise en place de 4 ou 5 transformateurs distants de 400 m environ à partir desquelles les parcelles sont alimentées en basse tension.

Les transformateurs sont implantés sur des parcelles spécifiques de 6 m de côté au minimum. Les façades des transformateurs sont orientées sur les voies publiques ou privées afin de permettre leur accessibilité.

Ils sont de conception conforme au cahier des charges du concessionnaire, c'est-à-dire composés d'un bâtiment en maçonnerie et béton, autorisant la mise en place de transformateurs de capacité de 640 KVa.



B. Distribution basse tension

Chaque parcelle est alimentée par un réseau basse tension à partir des transformateurs, sur un linéaire qui est inférieur à 400 m.

Toutes les parcelles du lotissement à caractère public ainsi que du lotissement à caractère privatif sont équipées d'un muret technique spécifique conforme aux exigences du concessionnaire et destiné à recevoir les compteurs de chaque propriétaire.

C. Eclairage public

L'éclairage public est différencié entre la partie rétrocedable à la ville de Nouméa et la partie privative du lotissement qui fait l'objet d'un comptage particulier et une gestion par l'ensemble des propriétaires du lotissement.

À ce titre, les candélabres de la partie privative peuvent être sélectionnés dans une gamme autre que celle prévue pour les voiries du domaine public.

Un éclairage spécifique est envisagé pour l'entrée du lotissement afin de mettre en valeur l'architecture souhaitée. Il est également envisagé un éclairage spécifique du bord de mer, sans que celui-ci soit une pollution lumineuse pour les riverains. On favorise l'éclairage des espaces verts.

7. RESEAUX TÉLÉPHONIQUES

L'Office des Postes envisage le renforcement de son réseau le long de la rue Martinet, jusqu'en limite de propriété.

Les réseaux de l'Office des Postes sont réalisés, pour la partie génie civil exclusivement, sur l'ensemble du lotissement et débouchant à chaque muret technique, conjointement avec le réseau électrique.

Ils sont réalisés par fourreaux PVC conformes aux règles de l'Office des Postes, chambres de tirage avec tampon fonte etc.

Au droit de l'entrée principale du lotissement est envisagé un aménagement spécifique pour l'installation d'un ensemble de boîtes aux lettres exigées par l'Office des Postes. La disposition est telle qu'il n'est pas nécessaire aux agents de l'Office des Postes de disposer d'un quelconque code d'accès pour déposer les courriers respectifs.

Chapitre 6 DELAIS ET PHASAGES

1. HISTORIQUE DE LA PREMIERE DEMANDE - 2011

On rappelle l'urgence de l'opération du développement de la parcelle Guégan, eu égard à la pression des squats de la parcelle municipale voisine.

La SCF REGINA dépose le 5 septembre 2011, un document valant APS de viabilisation de la parcelle.

Par courrier n°6804 en date du 24 octobre 2011, la ville de Nouméa oppose au projet le sursis à statuer mis en place en novembre 2007.

Le nouveau PUD est adopté par la Province Sud le 30 mai 2013, par délibération n°19-20/APS du 30 mai 2013, et publié au Journal Officiel de la Nouvelle Calédonie, n°8916, le 11 juin 2013.

Les procédures de la ville de Nouméa ont généré un décalage de cette opération de 4 ans, période durant laquelle la SCF REGINA a dû faire face, seule, à une gestion « sociale » difficile.

2. OBJECTIFS DES DELAIS DE PROCEDURES - 2016

La SCF REGINA dépose son intention de viabiliser, à travers le présent plan d'aménagement de secteur en relation avec le schéma d'organisation d'ensemble qui lui a été remis en juin 2015.

Elle envisage de déposer au plus tard, en fin novembre 2015, si les phases précédentes reçoivent leurs approbations respectives à la mi-septembre 2015, une demande de permis de lotir, dont elle espère une réponse pour le début de l'année 2016.

A la suite du délai de 3 mois de recours des tiers, soit mi 2016, la SCF REGINA lancera la consultation pour la réalisation des travaux qui nécessitera un délai minimum de deux mois pour consulter les entreprises, lesquelles devront disposer d'un délai minimum d'un mois pour présenter leurs propositions.

Celles-ci seront étudiées, analysées, et un marché sera établi avec les entrepreneurs retenus ce qui nécessitera un délai de l'ordre de un mois au minimum.

Ainsi, malgré l'urgence de toutes les procédures, les travaux ne pourront raisonnablement être envisagés qu'à partir de la fin de l'année 2016,

3. PHASAGE DES TRAVAUX

Le Phasage sera déduit de plusieurs facteurs, celui correspondant à des entités de fonctionnement homogènes en matière de réseau d'assainissement, de distribution en eau et en énergie, ainsi que le facteur relatif à la commercialisation du projet et son point de rentabilité de la première tranche qui nécessitera la réalisation d'infrastructures primaires, dont les coûts doivent être estimés et les répartitions établies.

Il sera également nécessaire, d'avoir figé les solutions financières relatives aux problèmes d'inondation et de réalisation des remblais de la plaine basse préalablement, ainsi que l'ouverture éventuelle du chenal Nord qui reste à budgéter par les diverses collectivités qui pourront par la suite en déterminer les réalisations correspondantes.

Sont également à définir, les impacts financiers dus au renforcement des réseaux extérieurs qui peuvent également compromettre l'équilibre de cette opération qui ne peut s'affranchir d'un manque à gagner relatif aux 2 ha liés au zonage du PUD, en lieu et place d'une zone plus réduite, impactant financièrement le projet de façon notable, pouvant le remettre en cause.

Sur un plan purement technique, le Phasage peut suivre la chronologie suivante :

- Réalisation de la zone correspondant au « Haras du Puit » situé sur le versant Ouest, ce qui permettrait de disposer de l'ensemble des infrastructures primaires pour l'ensemble du lotissement, avec un amortissement sur un nombre de logements plus importants.
- La seconde zone, peut correspondre à l'ensemble de la plaine en zone basse côté sud, située à proximité de la précédente et ne nécessitant pas de financement complémentaire pour les infrastructures primaires.
- La troisième zone peut correspondre à la « colline aux abeilles » dont les infrastructures peuvent être issues de la tranche précédente notamment en matière d'électricité.
- Une quatrième tranche peut-être réalisée en correspondance à la « colline Guégan » dans le prolongement des infrastructures précédentes.
- Une dernière zone peut être envisagée au niveau du « village des pêcheurs », permettant le bouclage définitif de tous les réseaux.

Sur un plan uniquement méthodologique, les accès au chantier de la première et seconde tranche ne posent pas de problème particulier. Par contre pour les tranches suivantes, les accès au chantier se feront à partir de la première tranche et utiliseront la servitude Ouest et la servitude Nord, afin d'éviter un trafic sur des zones résidentielles, réalisées.

Le niveau de commercialisation définira les délais nécessaires de chaque tranche.

4. DÉLAIS DES TRAVAUX

Les délais nécessaires aux travaux, seront déduits de l'importance des infrastructures extérieures à réaliser, ainsi que les décisions « officielles » de la correction des zones classées Nfs sur 2.2 ha en lieu et place de 30 ares environ, qui affectent de plus de 20% la rentabilité du projet.

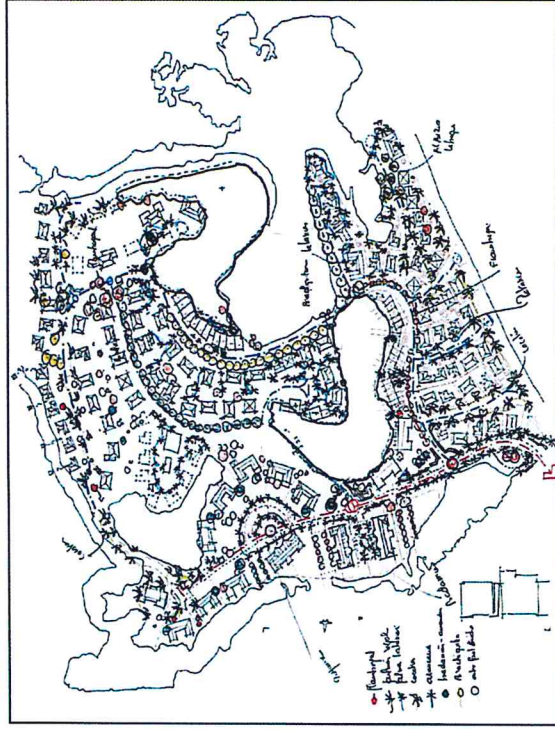
Toutefois, le délai global de l'opération, en fonction des capacités des entreprises de Nouvelle-Calédonie, ne sera pas inférieur à 30 mois de travaux.

Si la première tranche peut présenter un délai de 12 à 14 mois, les autres peuvent bénéficier de délais bien plus courts du fait de l'absence d'infrastructures primaires à réaliser et de travaux de terrassements généraux qui ne peuvent être envisagés que lors de la première phase et sur l'ensemble de la parcelle.

Chapitre 7 AMBIANCES PROJETEES

La structure végétale proposée permet à la fois de souligner les aménagements mais également de venir caractériser les espaces. Les essences diffèrent selon les zones afin de permettre aux habitants de se repérer dans le hameau. Les essences choisies sont endémiques à la Nouvelle-Calédonie, comme l'*Araucaria columnaris*.

A cette première strate végétale, des strates arbustives et de couvre sols seront ajoutées afin de faire vivre et colorer les espaces publics. Sur la plage sud, en prolongement du hameau et ses cocotiers, des essences tels le Filaos seront utilisées afin de donner un caractère spécifique à cet espace public et le différencier de l'espace privé construit. Du côté du centre Tjibaou, l'accent sera mis sur les Araucarias, permettant de masquer les vues depuis le centre et diminuer voir annuler l'impact des constructions. Du côté de l'aéroport Magenta, une étude précise et un relevé sur place des espèces existantes sera utilisé afin de conserver un maximum les arbres existants et compléter les plantations pour diminuer les pollutions visuelles et sonores de la piste.



Quelques points de densité sont apportés pour varier la typologie de logements proposés.

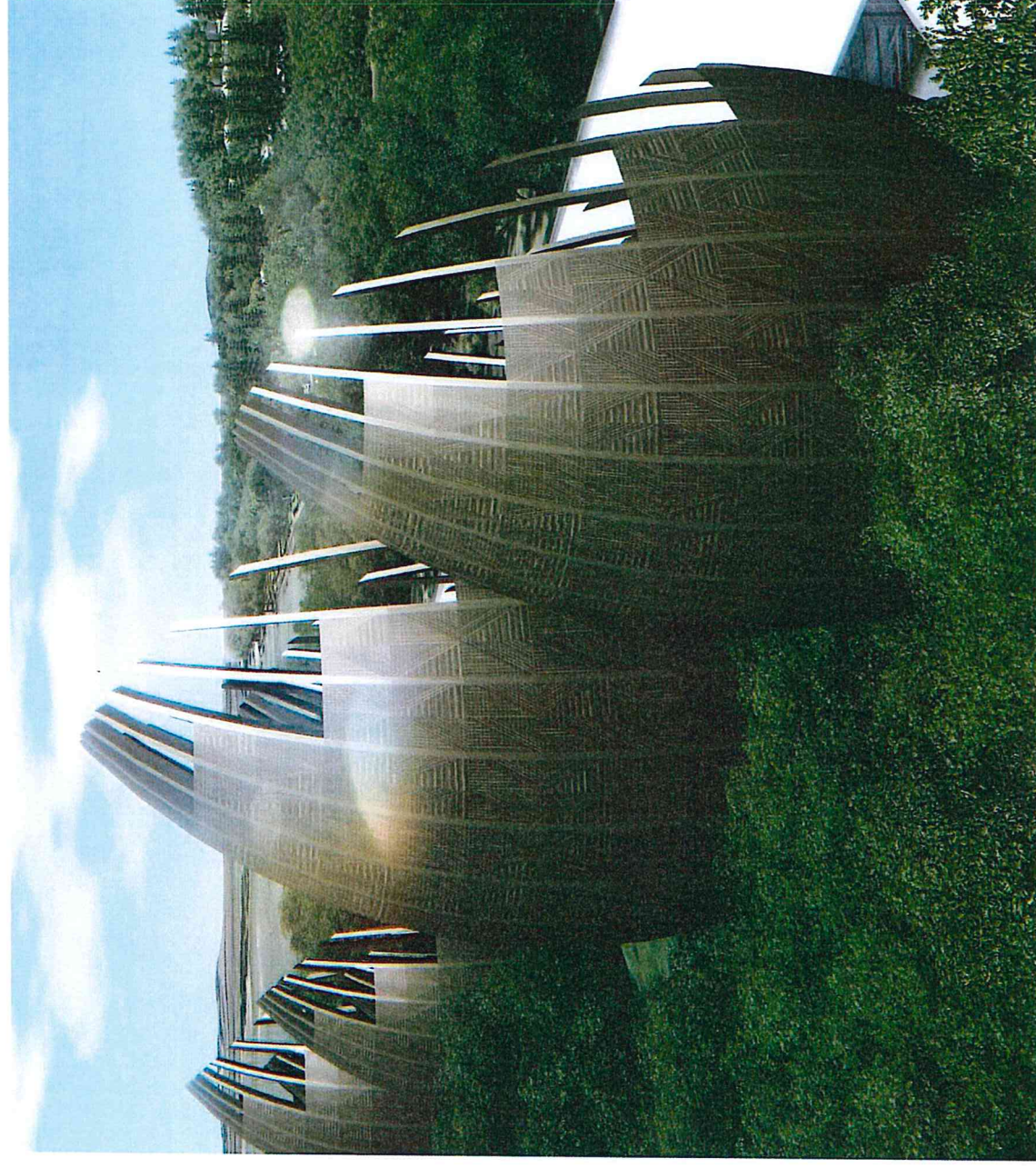
Le principe dominant consiste non pas en une division parcellaire géométrique mais à la création d'unités de typologies différentes en fonction de leurs situations topographiques, leurs expositions aux vues, au vent.

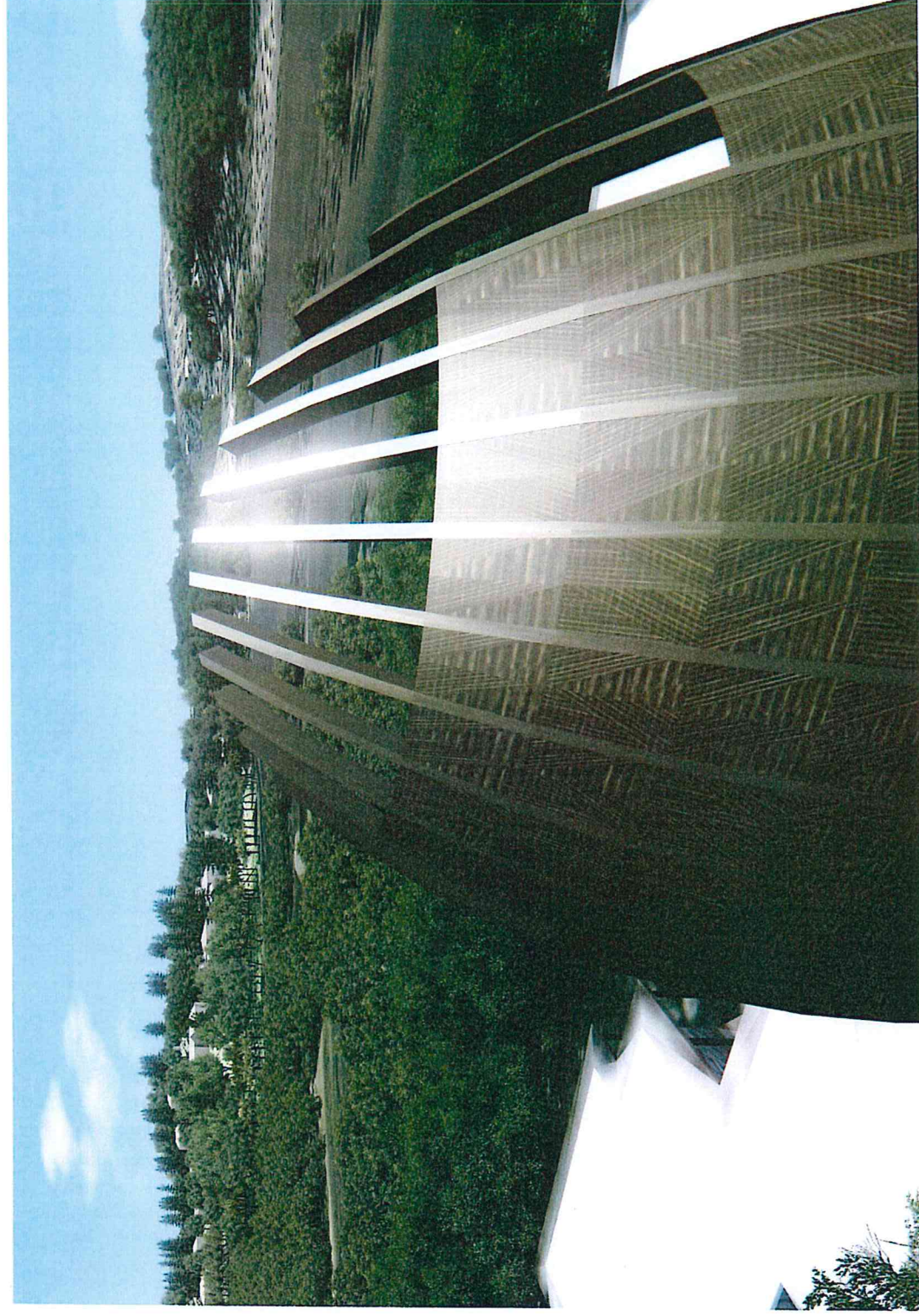
2. PROPOSITION DE PLAN MASSE



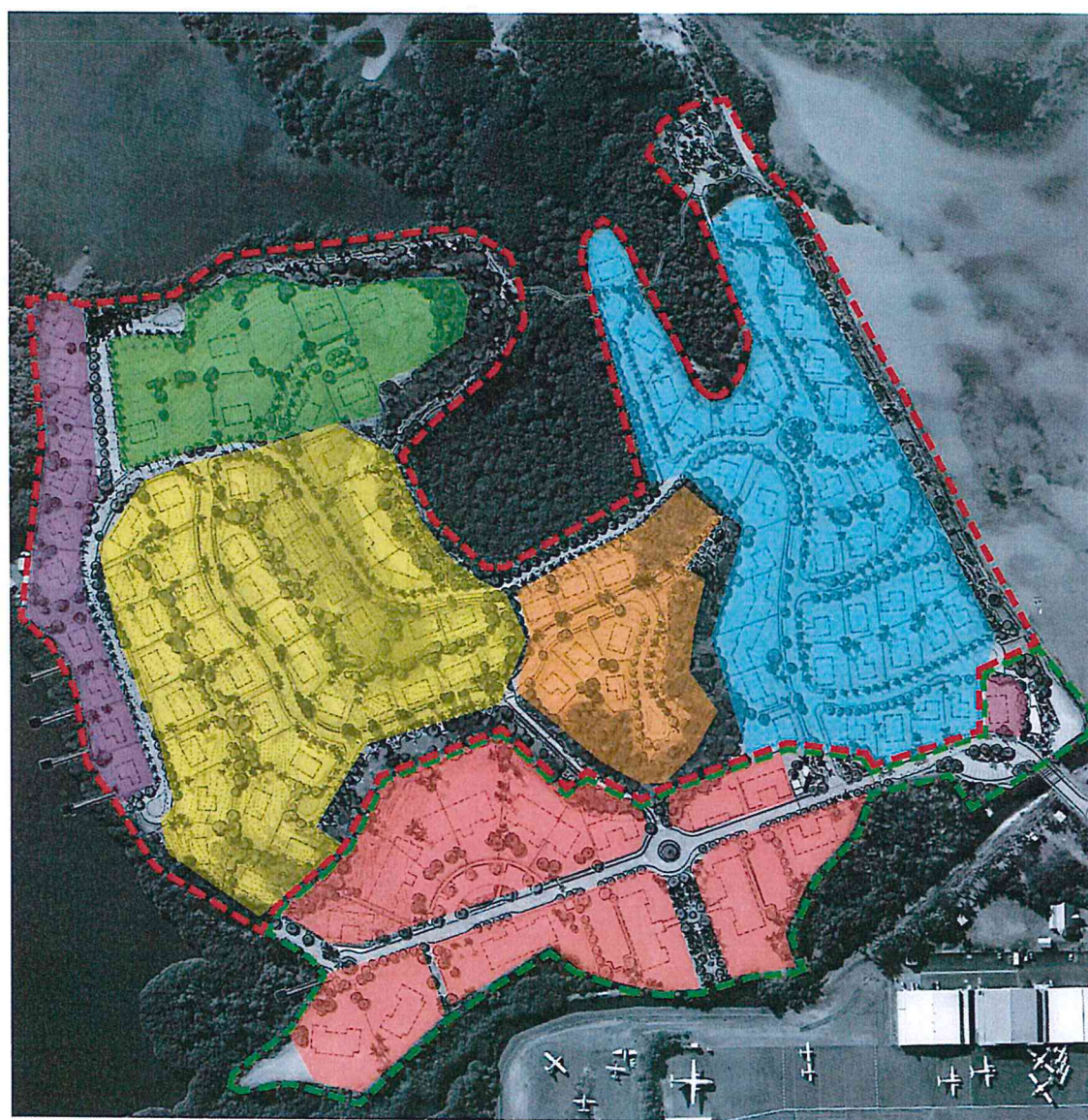








3. LES ENTITES URBAINES



- l'habitat collectif
- Les villas et condominium des plages
- Les villas et condominium des crêtes
- La colline Guegan
- La colline aux abelles
- Le village des pêcheurs
- Le bâtiment d'activité
- Zone publique
- Lotissement privé

4. LES TYPOLOGIES URBAINES



5. LA PALETTE VEGETALE

Le plan de plantation reprend les grandes orientations arborées sur le site. Les espaces en aplat de couleur correspondent aux zones de conservation maximum de la végétation existante.

Les zones de forêt existante seront nettoyées et complétées par des espèces endémiques et spécifiques à cet ensemble végétal.

Nota : toutes ces programmations de plantation seront confirmées après visite des pépinières locales pour une parfaite cohérence.



ARBRES

Nota: plantation d'arbres endémiques et confortement des arbres d'ornement

● Arbre remarquable tel que:

Samanea saman

● Arbre tige tel que: Terminalia
mantleyi, Badamier

● Arbre d'ornement tel que:

Brachydon acerifolius, Cassia
javanica, Dalmanix regia, Jacaranda
minosifolia, Tabebuia caribba,
Tabebuia rosea

● Arbre de petit développement

tel que: Plumeria

● Arbre de bord de mer tel que:

Casuarina, Coccoloba

CONIFERES

● Araucaria columnaris

PAUMIERS

Grand palmier tel que: Phoenix

canariensis, Roystonea regia

Palmier d'ornement tel que:

Chambeyronia, Latania, Licuala
grandis

● Palmier multicaule tel que:

Coco nucifera, Phoenix roborleni,
Ptychosperma macarthurii

Nota : toutes ces programmations de plantation seront confirmées après visite des pépinières locales pour une parfaite cohérence.



Samanea saman



Terminalia catappa



Cassia japonica



Plumiera



Casuarina



Coccoloba



Brachychiton



Delonix regia



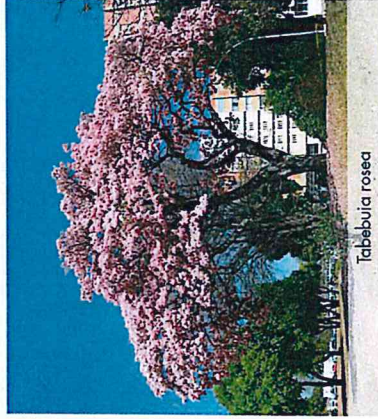
Jacaranda mimosifolia



Arucaria columnaris



Tabebuia caribba



Tabebuia rosea



Terminalia maritima



Chambeyrana



Phoenix canariensis



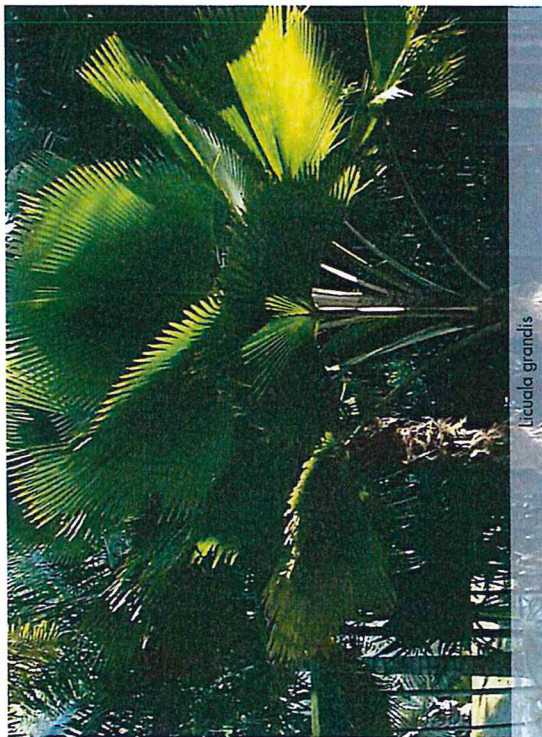
Coco nucifera



Lantia



Phoenix roborlenii



Licuala grandis

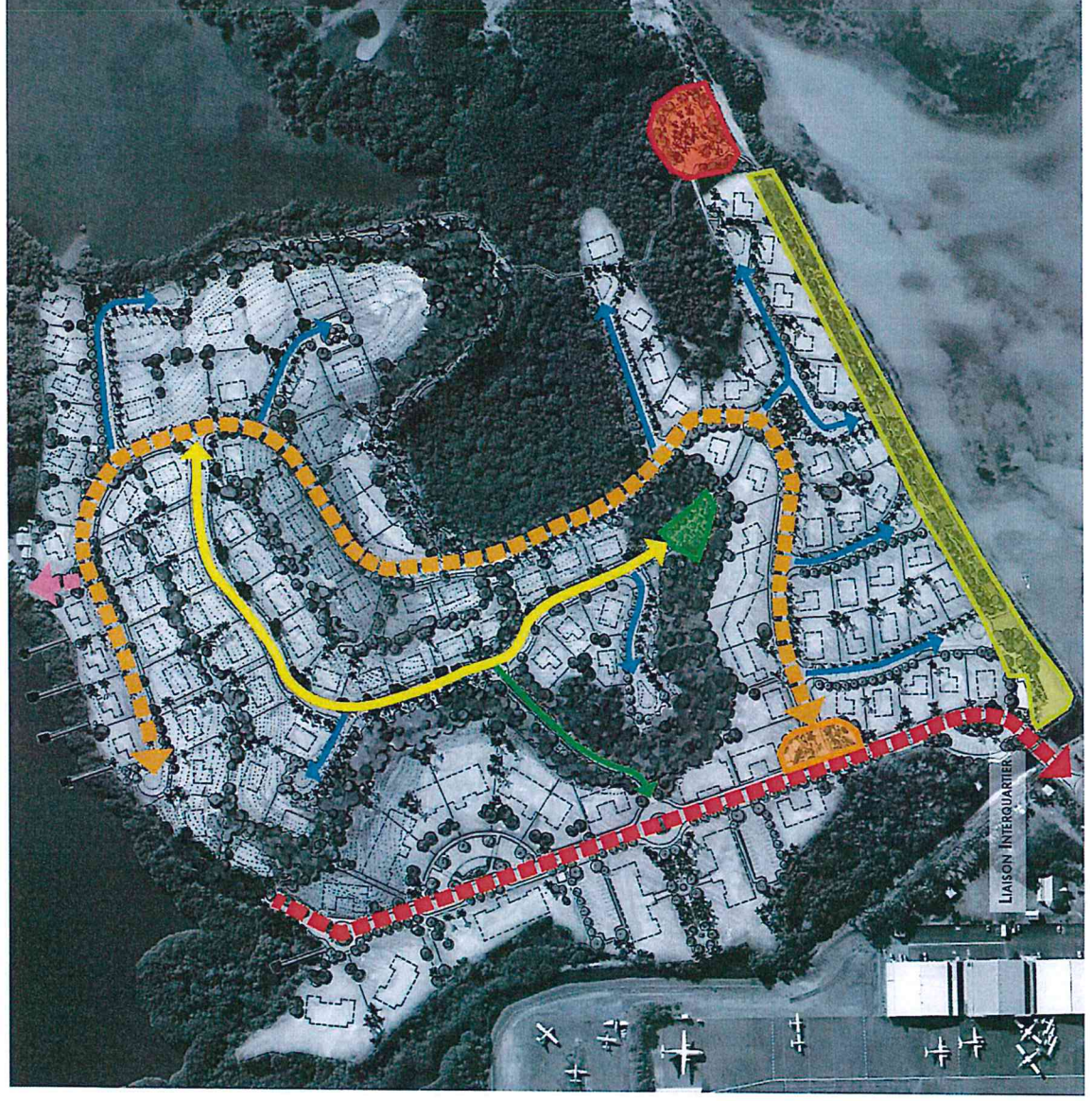


Ptychosperma macarthurii



Roystonea regia

6. LES AMENAGEMENTS



- LES VOIRIES**
- La voirie publique
 - La voirie secondaire de desserte
 - La voirie secondaire
 - Les voiries en impasse
 - La voirie à sens unique
 - Réserve foncière pour liaison

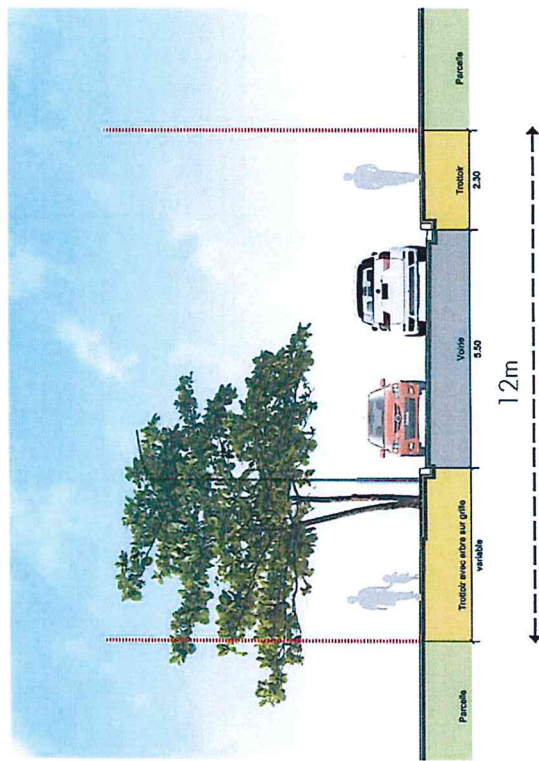
- LES ESPACES COMMUNS**
- la plage
 - l'aire de jeux
 - l'entrée du lotissement privé
 - le jardin belvédère

7. LES VOIRIES

A. Voie publique

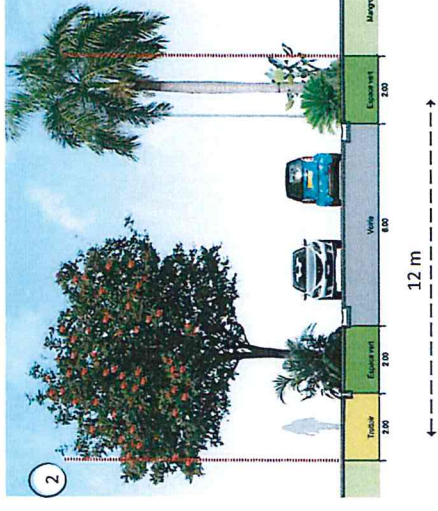
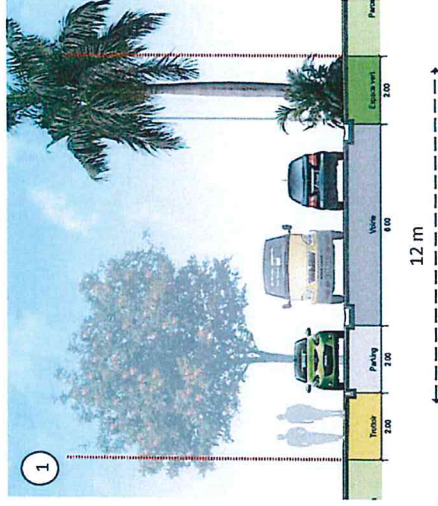


A. voie publique

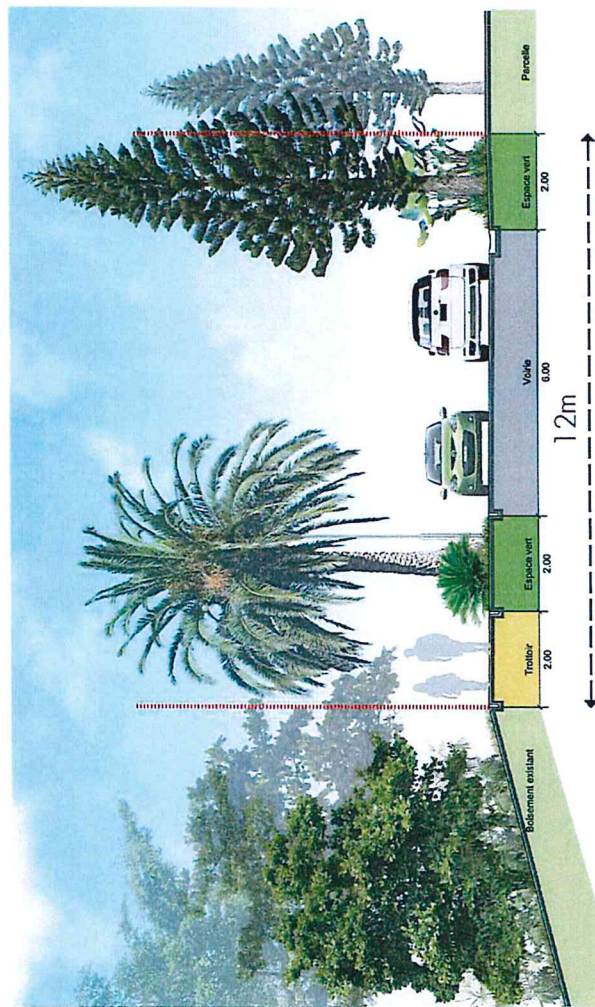
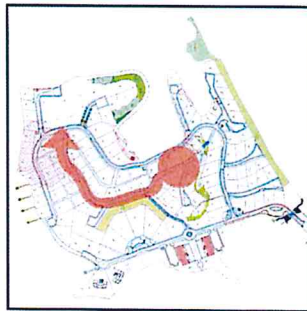




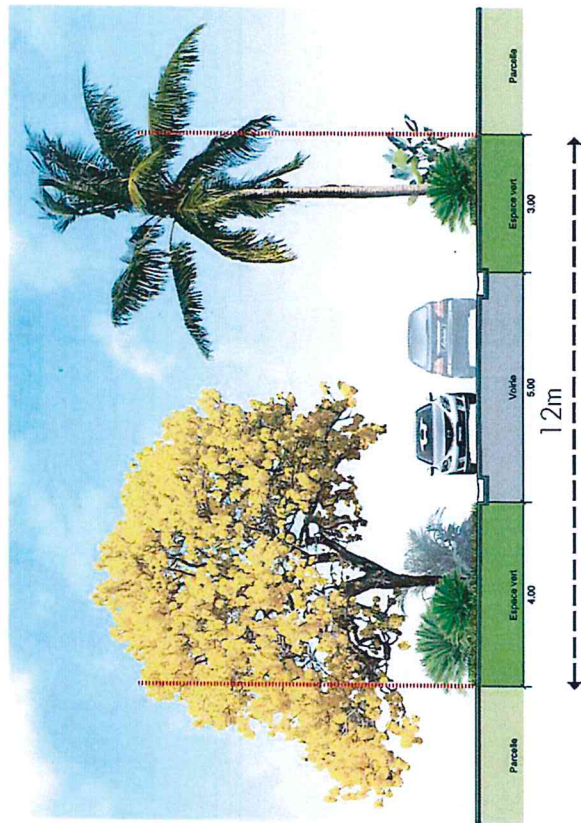
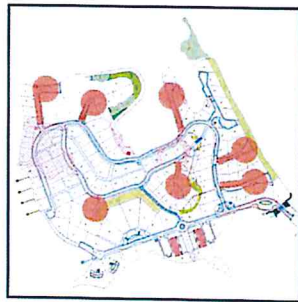
B. Voie secondaire de desserte



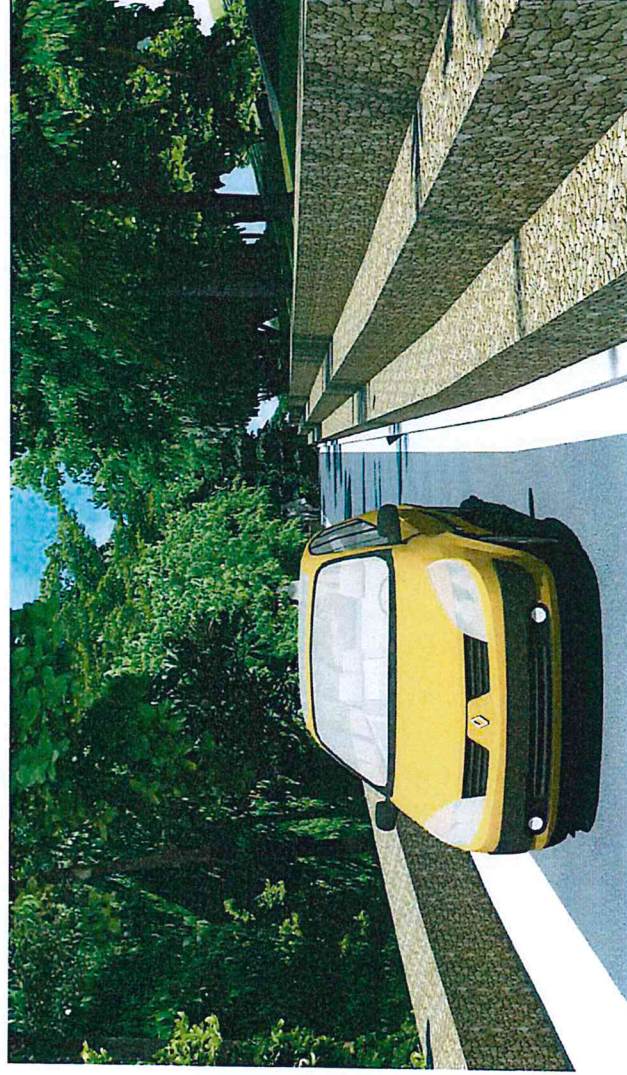
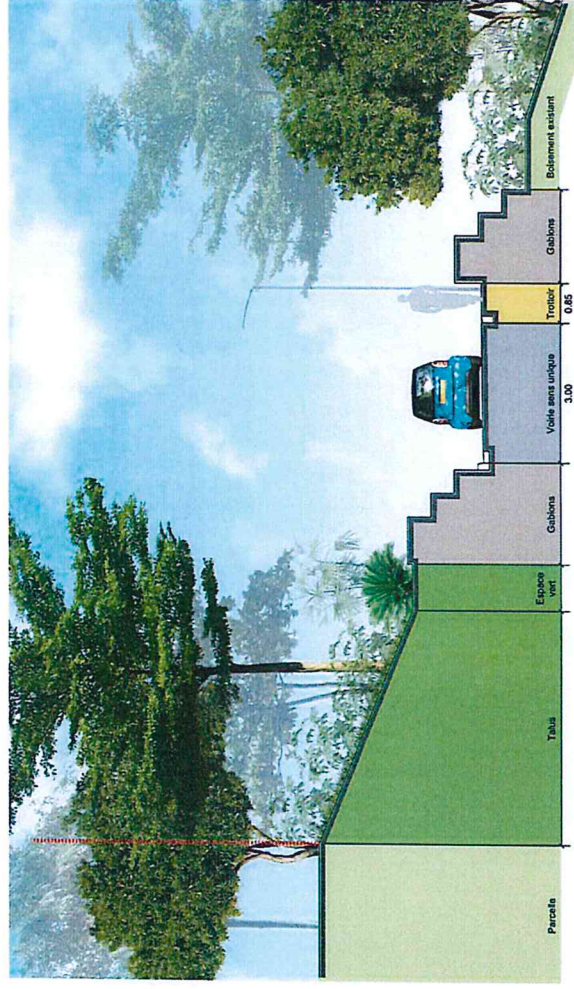
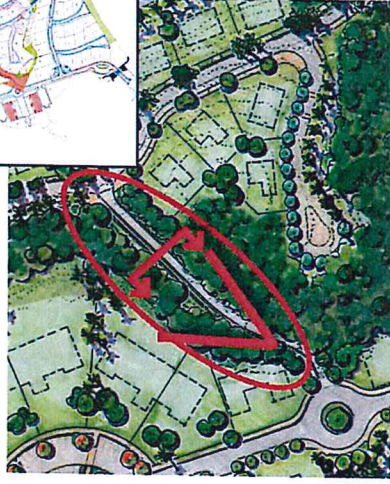
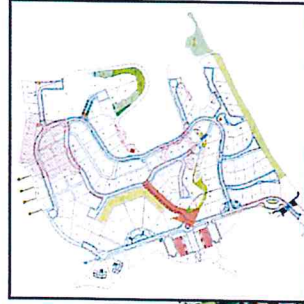
C. Voie secondaire



D. Voie tertiaire en impasse

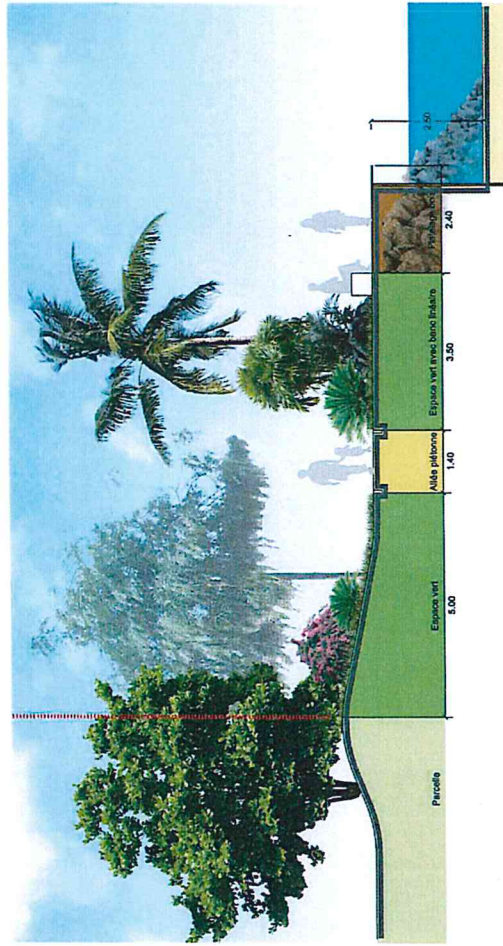
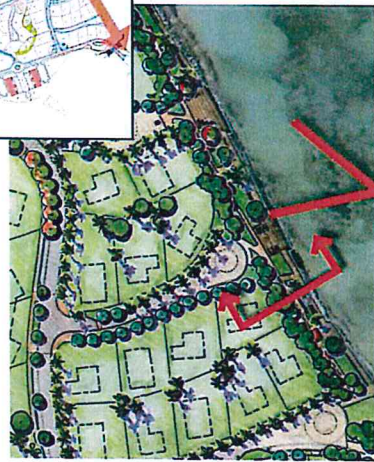
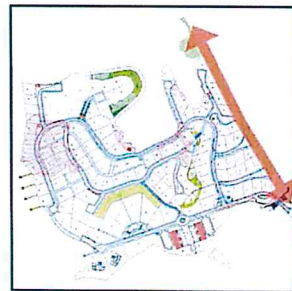


E. Voie à sens unique



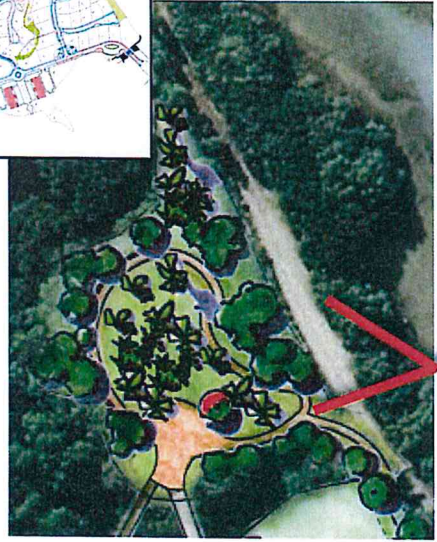
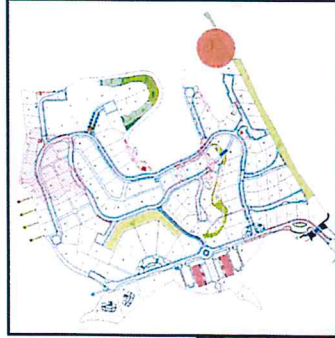
8. ESPACES COMMUNS

A. La plage



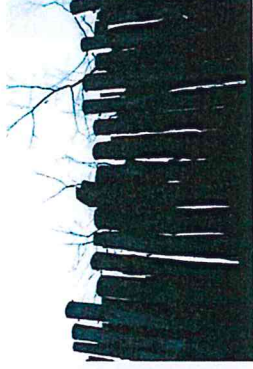
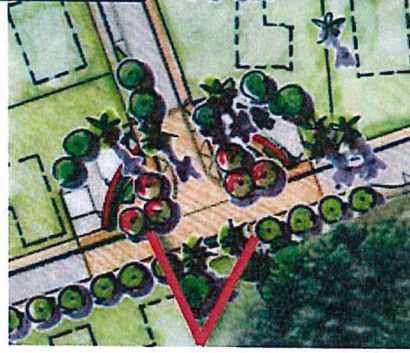


B. L'aire de rencontre





C. L'entrée du lotissement privé





D. Le jardin – belvédère

