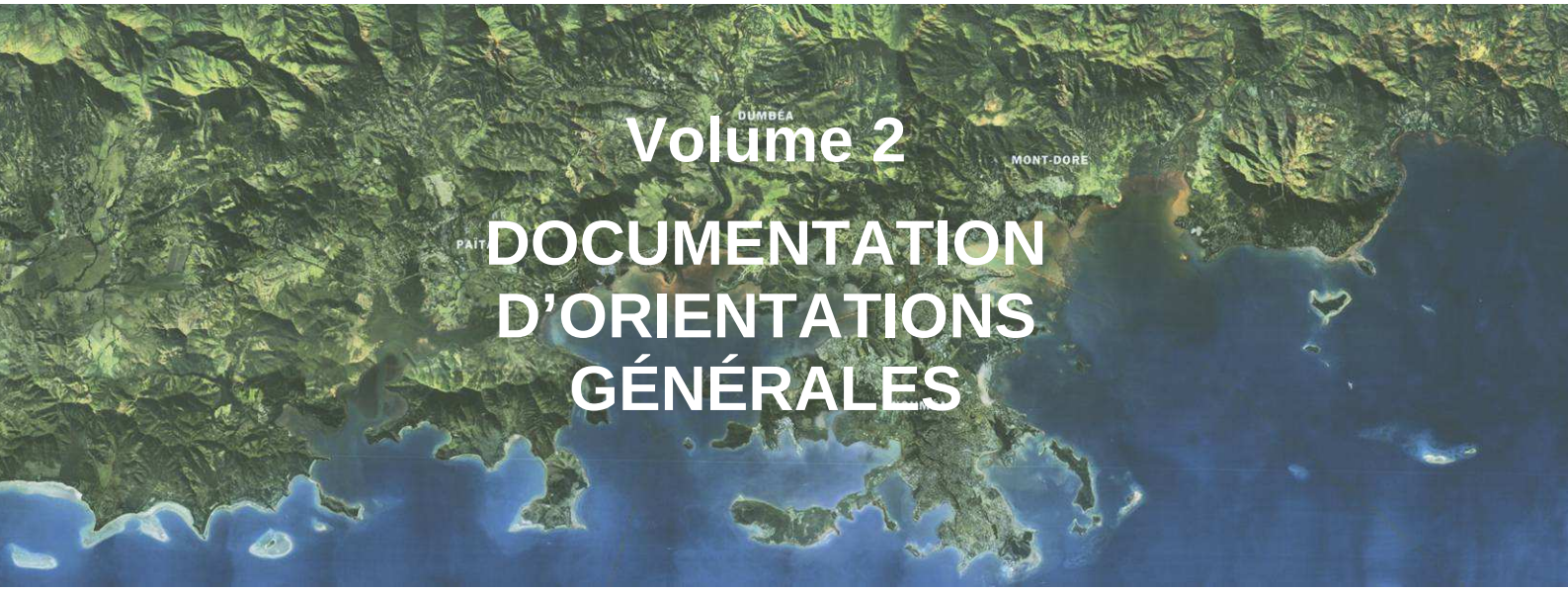
SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMEENNE



Volume 2

DOCUMENTATION D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

JUILLET 2010

SOMMAIRE

Pages

AVANT PROPOS **3**

Chapitre I – Objectif 1 : maîtriser l'urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente **5**

1. Argumentaire général 6

1.1 – Le principe d'équilibre entre protection et développement 6

1.2 - Les perspectives pour demain 8

2. Orientations concourant à la mise en œuvre d'un urbanisme maîtrisé dans une approche environnementale cohérente 10

2.1 – Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue 10

2.2 - Faire vivre l'armature urbaine - Diminuer l'étalement urbain 12

2.3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain 15

2.4 - Maîtriser les extensions urbaines 16

2.5 - Economiser les ressources rares 17

Chapitre II – Objectif 2 : assurer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement **20**

1. Argumentaire général 21

2. Orientations 22

2.1 - Répondre aux besoins de logements 22

2.2 - Résorber les situations de logements difficiles : sur occupation et squats 22

2.3 - Développer le logement aidé 22

2.4 - Equilibrer les localisations des activités économiques, notamment commerciales, entre Nouméa et les quatre places d'appui de rang 2 23

Chapitre III – Objectif 3 : améliorer les déplacements et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport **25**

1. Argumentaire général 26

2. Orientations 28

2.1 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics dont le transport collectif en site propre (le TCSP) 28

2.2 - Coordonner l'urbanisation et l'offre des transports publics 28

2.3 - Faciliter les déplacements en modes doux 29

2.4 - Organiser l'offre de stationnement 29

2.5 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier 29

CONCLUSION **31**

1. Le suivi politique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne 31

2. Le suivi technique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne : les indicateurs 31

AVANT PROPOS

Le document d'orientations générales (le D.O.G.) est le deuxième volume du schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa. Il fait suite au premier volume qui rend compte respectivement des **enjeux de développement, d'aménagement et de protection-valorisation de l'environnement qui sont ceux des quatre communes constitutives du Grand Nouméa** et des **objectifs** des politiques publiques d'urbanisme rassemblés au sein du projet d'aménagement et de développement durable (PADD).

Les orientations rassemblées dans les pages ci-après visent à mettre en œuvre ces objectifs.

❑ Orientations générales, compatibilité et cohérence

Dans le contexte juridique prévalant en France soit métropolitaine, soit ultra marine relevant de l'article 73 de la Constitution, le contenu du Code de l'Urbanisme s'applique ; il dispose dans son article L122-1 que « les programmes locaux de l'habitat (P.L.H.), les plans de déplacements urbains (P.D.U.) et les plans locaux d'urbanisme… **doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale »** ceci s'appréciant en particulier au regard des orientations spécifiées au D.O.G.

Il n'en va pas ainsi en Nouvelle Calédonie. En effet, en matière d'urbanisme le texte de référence n'est pas le code national éponyme mais la délibération du Congrès du 8 novembre 1989 stipulant en son article 2 que *« la décision d'élaborer un plan d'urbanisme ou d'aménagement* (…) *est prise par une délibération de **l'assemblée de Province** lorsque le Plan couvre des parties ou ensembles de **plusieurs communes**, sur demande des Maires concernés »*[1].

A ce titre, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est bel et bien un document ne relevant pas, pour les quatre communes du Grand Nouméa, d'une compétence d'élaboration pleine et entière. Assez logiquement, **il en résulte que la relation de compatibilité avec les documents d'urbanisme des communes ne vaut pas de la manière en quelque sorte automatique qui est celle du dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme.**

De fait, en droit, **le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne** (SCAN) **est assez comparable** à ce que sont, en univers français départemental, les **Projets de Pays** (ou de Territoire) sachant que ces Projets de Pays sont à la source de Contrats Territoriaux instruments de programmation financière entre les intercommunalités et les Régions (et souvent l'Etat).

La logique juridique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est donc d'abord une **logique politique**, celle qui vérifie l'existence **d'une communauté de vues entre les partenaires essentiels** des politiques de développement et d'aménagement que sont, dans l'ordre ascendant, les quatre communes, la Province Sud, le Gouvernement de la Nouvelle Calédonie et l'Etat. Une telle communauté de vues **n'est rien d'autre que le respect du principe de cohérence de l'action publique,** condition *sine qua non* de l'établissement d'un contrat entre ces partenaires, cet acte juridique qui « lie les parties qui y consentent ».

[1] La délibération ajoute que la délibération de la Province ne « *définit également les éléments* (c'est-à-dire le contenu matériel) *qui doit comporter le plan ».*

❑ **Le plan du document d'orientations générales**

Il est inspiré, logiquement, des conclusions du volume 1 Diagnostic - Enjeux et Objectifs du projet d'aménagement et de développement durable en considérant successivement les orientations concourant à la mise en œuvre des trois objectifs suivants :

- ✓ **Objectif 1 -** Maîtriser l'urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente.
- ✓ **Objectif 2 -** Assurer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement.
- ✓ **Objectif 3 -** Améliorer les déplacements au sein du Grand Nouméa et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport.

Chaque section du document se présente comme suit :

- ✓ L'argumentaire (souvent en référence au Diagnostic Enjeux et plus encore au projet d'aménagement et de développement durable).
- ✓ L'orientation et donc le contenu en compatibilité.
- ✓ (selon les cas) l'illustration iconographique ou la délimitation cartographique du champ d'application de l'orientation.

Le document d'orientations générales est écrit au présent de l'indicatif le mode et le temps dotés de la plus grande force juridique.

CHAPITRE I – OBJECTIF 1

MAITRISER L'URBANISATION DU GRAND NOUMÉA DANS UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE COHÉRENTE

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

1.1. Le principe d'équilibre entre protection et développement

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération nouméenne dans l'esprit de l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme qui définit les principes généraux des documents d'urbanisme s'attache à mettre en œuvre le principe général **d'équilibre** entre, d'une part, la préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé. A cet égard, le présent document s'inscrit également dans la droite ligne de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement affirmant en son article 1, 3° alinéa que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable ; à cet effet elles **concilient** la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

A. Le principe d'équilibre dans le contexte du Grand Nouméa

Sans doute plus que dans beaucoup d'autres territoires tant métropolitains qu'ultra marins, la mise en œuvre du principe d'équilibre –ou de conciliation- entre l'environnement et le développement est un **défi** important à relever quand on considère les perspectives de développement pour les 10 années allant de 2010 à 2020.

PROJECTIONS POPULATION ET LOGEMENTS POUR LA PERIODE 2010-2020

	2004*	2010**	2020***	Evolutions 2010-2020
Population	147 000	165 000	200 000	+ 35 000
Logements	41 000	49 000	65 000	+16 000

Source Diagnostic mai 2008 ; PADD juin 2009
* données du recensement 2004
** prolongation de tendance 2004-2010
*** projections de développement

Les quelques 35 000 habitants supplémentaires à accueillir de 2010 à 2020 représentent le quart de la population dénombré au recensement de 2004 et près de la moitié de la population de la ville de Nouméa à la date de 1996 !

On pourrait penser qu'un tel défi est aisé à relever dans le territoire très vaste des quatre communes du Grand Nouméa : 1640 km^2, où la densité résidentielle est égale à 90hab/km^2 soit une valeur très inférieure à celle d'agglomérations comparables par l'importance de la population où elle atteint des valeurs entre 3 et 5 fois supérieures.

Si le territoire administratif des quatre communes est effectivement d'une très grande ampleur depuis le canal de la Havannah jusqu'au lit de la Tontouta, le territoire au sein duquel se déploient l'essentiel des activités humaines des bientôt 200 000 habitants est sensiblement plus restreint.

De la presqu'île de Ndé et le Col de la Pirogue au nord-ouest à **Païta** jusqu'à la Baie de Plum et le Col de Mouirange aux abords du Grand Sud à **Mont Dore** se localise **l'aire urbaine principale du Grand Nouméa**, territoire auquel il convient d'ajouter deux

extrémités ou « satellites » ceux respectivement de l'aéroport (et la base aéronavale) de la Tontouta et du site industriel et portuaire de Goro-Prony.

Le territoire de l'aire urbaine principale du Grand Nouméa ainsi défini couvre une superficie d'environ 30 000 hectares représentant moins du 1/5ème du territoire total.

L'AIRE URBAINE PRINCIPALE ET SES DEUX SATELLITES

A l'échelle de l'aire urbaine et de ses deux « satellites », la densité et **la problématique de l'équilibre entre environnement et développement s'apprécient différemment.**

DENSITES POPULATION ET LOGEMENT A L'ECHELLE DE L'AIRE URBAINE PRINCIPALE DU GRAND NOUMEA

Superficie	30 000 hectares/300 km^2
Population (2004)*	Environ 145 000 habitants
Parc de logements*	Environ 40 000 logements
Densité et population	**485 habitants/km^2**
Densité logements	**1,33 logements/hectare**

* l'hypothèse est faite qu'environ 95% de la population et du parc de logements prend place dans le territoire de l'aire urbaine principale du Grand Nouméa.

B. La consommation d'espace par l'urbanisation – Les formes urbaines

Dans l'aire urbaine principale, l'espace se divise en deux grandes catégories :

- ✓ l'espace urbanisé pour tous usages (habitat, équipements, activités économiques) : 11 400 hectares[1] ;
- ✓ par différence avec le total, les espaces naturels et agricoles : 18 600 hectares.

Au regard du seul espace urbanisé on peut calculer deux densités :

- ✓ la **densité urbaine d'ensemble** concernant tous les usages urbains entraînés par les activités humaines.
- ✓ La **densité moyenne logement** (ou de l'habitat) qui rend compte de la plus ou moins grande aisance spatiale du logement.

CONSOMMATION D'ESPACE – DENSITE HABITAT

1. Consommation d'espace tous usages par habitant (11 400 hectares ; 140 000 habitants) :	Arrondi à **800 m²/habitant**
2. Densité urbaine d'ensemble (inverse de la valeur précédente) :	12,5 habitant/hectare
3. Hypothèse faite que l'usage habitat représente en général 50% de la consommation d'espace tous usages :	400 m²/habitant pour le seul usage habitat
4. Densité moyenne de l'habitat (40 000 logements : 11 400 hectares :2)	**7,5 logements/hectare[2]**
4.1 Valeur pour la ville de Nouméa	Environ 16 logements/hectare
4.2 Valeur pour les 3 autres communes	Environ 6 logements/hectare

1.2 Les perspectives pour demain

On peut les résumer comme suit à partir de la valeur de la consommation d'espace tous usages appliquée à l'augmentation de population projetée à l'horizon 2020 :

ESTIMATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE SUR LES PERIODES 2004-2009 ET 2010-2020 EN FAISANT L'HYPOTHESE QUE LES TENDANCES PASSEES CONTINUERAIENT INCHANGEES

Consommation moyenne d'espace/habitant :	800 m² valeur « historique » établie sur les données 2004	
Habitants supplémentaires à horizon 2020 :	2004-2009 +18 000	2010-2020 +35 000
Espace supplémentaire consommé	2004-2009 +1 400 hectares	2010-2020 +2 850 hectares
	Soit au total environ +4 200 hectares	

Source : Diagnostic - Enjeux - PADD (Volume 1)

[1] Valeur 2005. **Somme des zonages U des P.U.D. (cf. Volume 1). Cette valeur concerne l'ensemble des territoires communaux et non pas la seule aire urbaine principale. Elle est donc surestimée. Elle est par contre sous-estimée car ne prenant pas en compte les superficies les superficies des réseaux d'infrastructures. On considère que sous-estimation et surestimation se compensant à peu près.**

[2] Sur l'équivalent de la densité opérationnelle stricto sensu telle que l'utilise les constructeurs de logements.

A quelle appréciation peut donner lieu cette estimation ?

CONSOMMATION PROJETEE D'ESPACE POUR URBANISATION ET INCIDENCE

Surface de l'aire urbaine principale	30 000 hectares
Surface urbanisée en 2004	11 400 hectares
Surface urbanisée supplémentaire en 2020 si le taux de consommation d'espace par habitant demeure	+4 200 hectares
Surface des espaces naturels et agricoles en 2004	18 600 hectares
Surface naturelle et agricole consommée par l'urbanisation, d'où diminution	**-4 200 hectares**

Conclusion partielle

A se poursuivre selon les mêmes modalités d'urbanisation, le fort développement économique et urbain à attendre d'ici 2020 consommerait :

- **4 200 hectares d'espaces naturels et agricoles (de 2004 à 2020)**
- **soit près de 23 %de leur superficie initiale**

✓ **Cette évolution ne paraît pas souhaitable** et serait en **contradiction** tant avec les textes généraux régissant les politiques d'urbanisme que **les objectifs du PADD** du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne, débattus en juin 2009, affirmant respectivement la volonté :

- de préserver les richesses écologiques (la biodiversité) ;
- de valoriser le cadre de vie naturel et paysager (les aménités c'est-à-dire l'agrément de vie) ;
- en conséquence de mettre en avant la trame bleue et verte qui incarne et exprime ce double objectif.

✓ Dans ce contexte, le document d'orientations générales établit cinq séries d'orientations concourant à l'objectif d'un **urbanisme maîtrisé dans une approche environnementale cohérente** :

- protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles ;
- faire vivre l'armature urbaine et ainsi diminuer l'étalement urbain ;
- accentuer la dynamique du renouvellement urbain ;
- maîtriser les extensions urbaines ;
- économiser les ressources rares.

2. ORIENTATIONS CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE D'UN URBANISME MAITRISÉ DANS UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE COHÉRENTE

Soient les cinq groupes d'orientations détaillés qui suivent.

2.1. Orientation 1 - Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue

A. Argumentaire

Longtemps les espaces naturels et agricoles ont été considérés comme le « réservoir » de l'urbanisation. Aujourd'hui et demain, en Nouvelle Calédonie comme ailleurs, le regard habituel sur ces espaces a – et va - changé et s'est en quelque sorte retourné : ces espaces sont d'abord un enjeu de préservation parce qu'ils représentent un atout de valorisation et de qualité pour les urbains au delà même du capital écologique qu'il est nécessaire de transmettre aux générations futures.

B. Orientation 1

Définition : la trame verte et bleue se compose d'une part d'espaces à protéger de l'urbanisation et, d'autre part, d'espaces à rendre accessibles à tous et/ou à aménager pour augmenter la qualité de la vie.

B1/ Les constituants essentiels de la trame bleue et verte: Mangrove, forêt sèche, couloirs hydrauliques, espaces proches du rivage (bande des 50 pas géométriques), sont protégés de l'urbanisation.

Une part significative des constituants essentiels de la trame bleue et verte sont localisés soit à proximité de l'espace urbanisé, soit à la limite des futurs espaces d'extensions urbaines.

Dans ces deux cas **les plans d'urbanisme directeurs (P.U.D.) et les démarches d'aménagement permettent d'assurer la valorisation réciproque entre « ville et nature ».**

B2/ Les espaces de biodiversité de classes 3 et 4 au titre du classement établi par la direction de l'environnement de la Province Sud sont préservés de l'urbanisation.

- ✓ Classe 3 : milieux naturels essentiels à la conservation de la biodiversité. Ils représentent souvent des milieux peu dégradés ou anthropisés, des milieux rares ou originaux, abritant un grand nombre d'espèces rares, vulnérables ou emblématiques ;

- ✓ Classe 4 : milieux naturels « exceptionnels » qui ont fait l'objet d'une recherche de terrain, avec inventaire floristique/faunistique détaillé, ayant confirmé la présence d'un milieu rare et emblématique de la biodiversité calédonienne. La Classe 4 représente donc une « Classe 3 » confirmée par une étude de terrain, ou un milieu étant connu pour être l'unique aire de répartition d'une espèce rare.

Si une nécessité forte répondant à une opportunité avérée rend utile l'ouverture à l'urbanisation d'espaces ci-dessous définis le principe de mesures de compensations, prévu au code de l'environnement, s'applique. La carte ci-dessous représente donc la « carte de vigilance » des espaces les plus sensibles à l'échelle de l'agglomération, où toute urbanisation est déconseillée.

LA TRAME BLEUE ET VERTE

BIODIVERSITE ET URBANISATION FUTURE
Superposition des espaces ouverts à l'urbanisation dans les PUD en cours et des espaces de biodiversité de classe 3 et 4

2.2. Orientation 2 - Faire vivre l'armature urbaine, Diminuer l'étalement urbain

A. Argumentaire

Le développement urbain le plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs, en déplacements et donc en consommation d'énergie fossile et en émission de gaz à effet de serre est celui qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et services[1] et où existent déjà et existeront demain les haltes et gares des réseaux de transports collectifs.

Cette situation désirable vaut et prévaudra en particulier dans **la place centrale de Nouméa-Centre** et **les quatre places d'appui de rang 2** qui ont été reconnues au document du PADD à savoir :

- Centre Urbain de Koutio– Pont des Français – Auteuil / Normandie/ Yahoué (**Dumbéa, Nouméa, Mont Dore**) ;
- Dumbéa sur Mer (**Dumbéa**) ;
- Boulari (**Mont-Dore**) ;
- Païta-Centre (**Païta**).

Ainsi que dans les pôles de rang 3 : Plum et Vallon Dore à **Mont-Dore** et Katiramona à **Dumbéa.**

Qui plus est, tout développement urbain prenant place dans des territoires anciennement et fortement urbanisés ne requiert pas, toutes choses égales par ailleurs, la constitution de l'ensemble de l'appareillage des équipements et services collectifs ce qui représente une économie de consommation des terrains d'assiette correspondants ainsi d'ailleurs qu'une moindre dépense d'argent public, autre ressource rare.

L'ARMATURE URBAINE

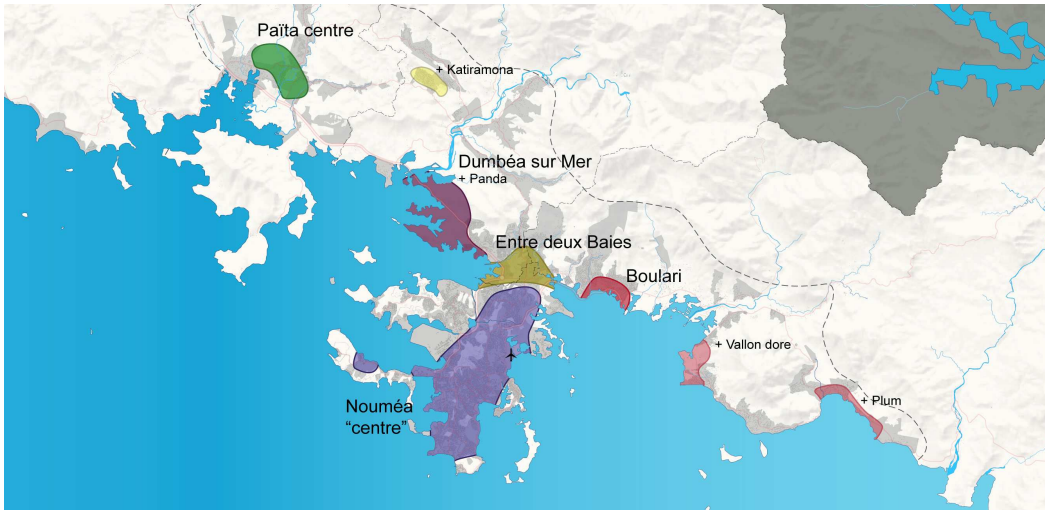
[1] Y compris les équipements et services liés à la protection de l'environnement et la diminution des pollutions.

B. Orientation 2

Définition : les développements urbains tous usages sont localisés en forte majorité dans les pôles urbains de rangs 1, 2 et 3 et dans les pôles d'activités économiques reconnus de niveaux 1 et 2.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne établit **qu'au moins 75 % des développements urbains** s'agissant en particulier des logements et des équipements collectifs de la proximité correspondants **sont localisés dans les territoires reconnus** comme respectivement **place centrale et places d'appui respectivement de rangs 2 et 3.**

DETAIL DES LIMITES DES POLES URBAINS



2.3. Orientation 3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain

A. Argumentaire

La préservation du capital environnemental et paysager –bien commun de tous-, la volonté de valoriser la proximité de toutes les fonctions et ainsi de contribuer à diminuer la longueur des déplacements et à favoriser les modes doux de déplacements, sont autant de fortes raisons d'accorder une place importante à la construction « de la ville sur la ville », c'est-à-dire au réinvestissement urbain. L'espace le moins consommé et le plus valorisé est celui qui l'est aujourd'hui insuffisamment !

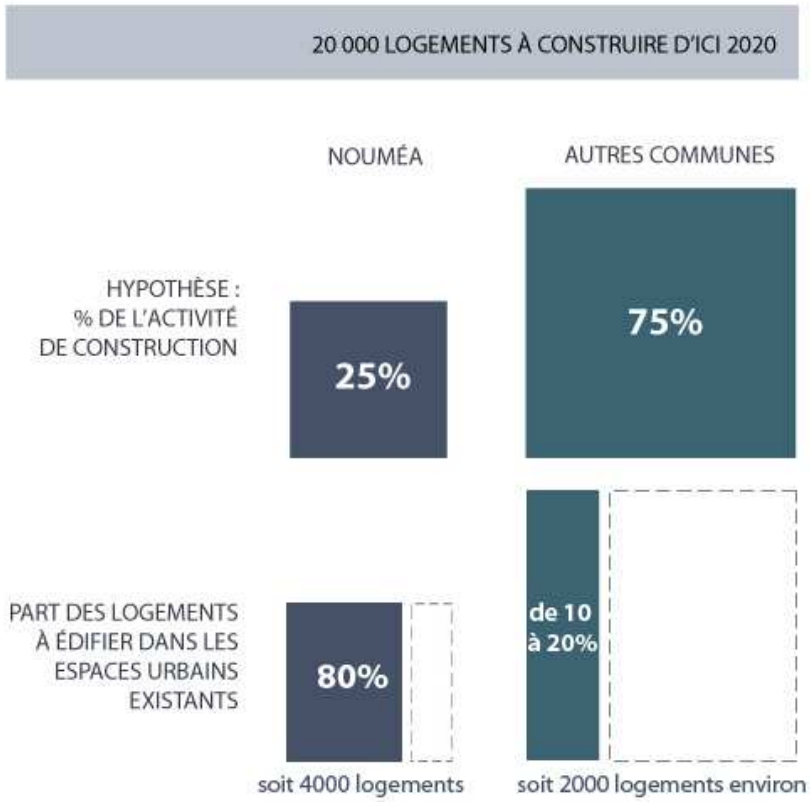
B. Orientation 3

Définition : les constructions nouvelles (tous usages confondus) se feront davantage que par le passé dans les tissus déjà urbanisés, c'est-à-dire dans les zones U, et moins en extension urbaine c'est-à-dire sur les zones Na ou AU.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne établit **qu'au moins 25% du développement urbain** s'agissant notamment des quelques 20 000 logements, au moins, à édifier d'ici 2020, est **à localiser dans les espaces urbains existants** :

- s'agissant de la ville de Nouméa ce pourcentage est au moins de 80 % ;
- s'agissant des autres communes, ce pourcentage est au moins de 20 % pour Mont-Dore et 10 % pour Dumbéa et Païta.

Les espaces classés U peuvent comprendre des espaces libres de toute construction (« dents creuses »). Leur urbanisation est évidemment compatible avec l'orientation 3.



2.4 Orientation 4 - Maîtriser les extensions urbaines

A. Argumentaire

Au delà de ce qui a été établi relativement à la stratégie de réinvestissement urbain, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne contribue à l'objectif général de diminution du rythme des consommations de l'espace en déterminant les orientations suivantes pour les extensions urbaines.

B. Orientation 4

Définition : complémentairement à l'objectif d'accentuer la construction dans les tissus déjà bâtis (zones U, orientation n°3), il convient que les logements qui seront à l'inverse construits en extension urbaine (zones AU) ne soient pas trop consommateurs d'espace.

Les orientations concourant à la mise en œuvre de cet objectif important sont les réponses aux deux questions classiques en matière d'extensions urbaines : où, comment ?

B1/ Les extensions urbaines sont localisées

- ✓ soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité ;
- ✓ soit en continuité des quartiers urbains existants, à proximité des services urbains.

B2/ Les valeurs minimales d'intensité

Au regard des actuelles densités moyennes de l'habitat les extensions urbaines prenant place dans l'aire urbaine principale respectent les valeurs minimales d'intensité suivantes :

- **Valeur A** : à Nouméa et dans les quartiers relevant des quatre places d'appui de rang 2 : **plus de 25 logements/hectare.**
- **Valeur B** : dans les autres espaces concernés de l'aire urbaine principale : **plus de 15 logements/hectare**.

Pour chaque site d'extension urbaine, le respect des valeurs-guides d'intensité qui lui correspond s'apprécie à l'échelle spatiale de l'ensemble du site concerné et dans le temps de la réalisation des différentes phases de l'aménagement.

Elles incluent les programmes construits (résidentiel, économique, équipement ou mixte), mais également l'ensemble des équipements collectifs et espaces publics de voirie nécessaires.

À cet égard, elles ne correspondent pas à la notion de coefficient d'occupation du sol employée dans les plans locaux d'urbanisme.

L'ensemble des orientations 1, 2, 3 et 4 à être mises en œuvre permettent de limiter la consommation d'espace dans l'aire urbaine principale de Grand Nouméa à une valeur ne dépassant pas 1 500 hectares s'agissant des développements urbains sur la période 2010-2020, soit :

- 5 % de la superficie totale de l'aire urbaine principale ;
- environ la moitié de ce qui eut été consommé si les tendances passées de consommation d'espace perduraient ;
- environ 8 % du total des espaces naturels et agricoles de l'aire urbaine principale.

Et ce malgré la nécessité de faire face, entre 2010 et 2020, à une augmentation de la population avoisinant 40 000 habitants soit l'équivalent de la population de Mont-Dore et Païta au recensement de 2004.

2.5 Orientation 5 - Economiser les ressources rares

A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis l'accent sur la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et un urbanisme qui contribuent à économiser les ressources rares et ainsi à garantir du mieux possible la durabilité du développement.

S'agissant de l'espace, matière première du développement, les orientations rassemblées ci-dessus y contribuent fortement.

Economiser les ressources rares c'est aussi définir des orientations s'agissant de l'énergie, de l'eau et concomitamment réduire les pollutions qui affectent cette dernière.

Enfin, ce faisant, il s'agit d'inscrire le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne dans le double mouvement incarné respectivement par :

- ✓ l'adoption en mai 2009 du Code de l'environnement de la Province Sud ;
- ✓ la publication en août 2009 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

B. Orientation 5

On distingue celles relatives à la ressource Eau puis à l'énergie.

B1/ Orientation 5.1 - Conditionner l'ouverture à l'urbanisation, à l'efficacité des dispositifs d'assainissement des eaux usées

Définition : garantir du mieux possible la cohérence entre l'urbanisation tant existante que nouvelle avec les capacités d'épuration des eaux usées.

Cette orientation trouve son fondement dans la partie Objectifs - Enjeux du Volume 1 où a été identifiée une situation jugée moyennement satisfaisante à cet égard avec –en 2008- un taux de raccordement moindre que 50% et un niveau médiocre de l'assainissement non collectif.

Cette situation est appelée –nécessairement !- à changer avec notamment la mise en place, par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un plan d'ensemble relatif à l'assainissement des eaux usées. Néanmoins, les programmes d'investissement et les raccordements vont de fait être phasés dans le temps long.

C'est pourquoi dans ce contexte, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne affirme la priorité dans le phasage de l'ouverture à l'urbanisation à accorder aux sites dont les capacités d'épuration sont bonnes.

B2/ Orientation 5.2 - Economiser la ressource en eau

Définition : limiter les consommations d'eau dans le Grand Nouméa, qui sont particulièrement élevées. A cet effet, il convient d'une part de faire évoluer les comportements pour éviter le gaspillage et d'autre part de favoriser les formes alternatives de consommation d'eau (pour les communes et pour les collectivités).

Pour l'essentiel la disponibilité de la ressource s'agissant de l'alimentation en eau potable n'est pas un obstacle dirimant au développement urbain et économique de

l'agglomération du Grand Nouméa ; ce grâce aux réalisations « pionnières » et anticipatrices réalisées au début de la présente décennie.

Cela n'empêche néanmoins pas le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne de préconiser les orientations pouvant contribuer à économiser l'eau potable en encourageant notamment les formes alternatives de consommation : recours à l'eau brute pour les fonctions de nettoyage, récupération des eaux pluviales, notamment.

B3/ Orientation 5.3 - Economiser l'énergie

Définition : limiter les consommations d'électricité et limiter les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines où le SCAN peut agir, à savoir les transports, l'habitat, le tertiaire, l'urbanisme et la voirie. Il n'est pas établi d'orientation concernant le secteur industriel.

En Nouvelle Calédonie, la situation énergétique est singulière. Les besoins d'électricité sont très importants à cause des usines de traitement du minerai de nickel de **Nouméa** – Doniambo et de **Mont Dore** – Goro Prony. Les besoins spécifiques correspondants sont de l'ordre d'une puissance installée d'environ 300 MW. Qui plus est l'électricité consommée par les deux usines doit impérativement être produite de façon stable et continue dans le temps, ce qui exclut le recours aux sources d'énergie renouvelables intermittentes que sont l'éolien et le photovoltaïque.

C'est d'ailleurs pourquoi la proportion des énergies renouvelables dans le bilan énergétique de la Nouvelle Calédonie est faible. On ne peut pas escompter que l'objectif que fixe la loi Grenelle 1 pour les départements – régions d'outre mer et les collectivités régies par l'article 74 de la Constitution –à savoir 30% d'énergies renouvelables dans la consommation finale- puisse être atteint. La Nouvelle Calédonie est bien différente des autres territoires ultramarins !

Cela n'empêche pas le schéma de cohérence de l'agglomération Nouméenne de considérer et d'agir sur la part de la consommation finale d'énergie qui relève des secteurs de consommation résidentiel, tertiaire et transports.

Dans ce contexte, trois orientations sont établies :

- ✓ accroitre significativement à l'horizon 2020 la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale des secteurs habitat et tertiaire ;

- ✓ s'agissant du secteur des transports deux mesures sont à mettre en œuvre : économiser l'énergie consommée pour l'éclairage public des voiries et mesurer les économies suscitées par le transfert modal vers les transports publics et les modes doux qui sont suscités par la mise en œuvre des objectifs du plan de déplacements de l'agglomération nouméenne (le PDAN) ;

- ✓ dans le secteur résidentiel le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne encourage le déploiement du label Ecocal, dans le secteur tertiaire il incite à l'élaboration de plans d'économies d'énergie à mener, notamment, par les administrations publiques.

CHAPITRE II – OBJECTIF 2

ASSURER UN RÉQUILILBRAGE SPATIAL ET SOCIAL POUR UNE AGGLOMÉRATION PLUS ÉQUITABLE ET PLUS EFFICACE ÉCONOMIQUEMENT

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

La qualité d'ensemble du parc de logements dans le Grand Nouméa est bonne. Au delà de ce point important le projet d'aménagement et de développement durable a défini **trois objectifs relatifs à la politique logement :**

- ✓ Mettre en place les conditions, urbanistiques et foncières notamment, permettant de **produire suffisamment de logements pour répondre à la demande** : pas loin de 2000 logements par an d'ici 2020.

- ✓ **Résorber les situations difficiles** de près d'un quart des familles de l'agglomération : taux d'effort trop élevé rendant délicate l'accessibilité au logement, suroccupation des logements (environ 11 000 ménages) et, enfin, persistance de près de 2000 cabanes (les *squats).*

- ✓ Contribuer à la poursuite de ces deux objectifs par la **définition d'une politique du logement aidé** adapté dans ses dimensions quantitative et qualitative.

Par ailleurs, au delà du logement, le projet d'aménagement et de développement durable a énoncé les **objectifs** qui sont les siens en **matière d'organisation dans l'espace et de localisation des activités économiques** dont en particulier les activités commerciales.

- ✓ **Concilier efficacité économique urbaine** et **équité territoriale** en localisant les activités économiques dans les lieux prioritaires de l'armature urbaine générale et de l'armature principale des zones d'activités économiques.

- ✓ **Cultiver le mieux possible la valeur de la proximité** qui, s'agissant des activités économiques à faible rayon de chalandise, doivent être localisées dans les espaces qui conjuguent urbanité et bon niveau d'accessibilité par les modes doux.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces objectifs conduit aux orientations suivantes.

2. ORIENTATIONS

On distingue d'abord une orientation quantitative d'ensemble puis deux orientations relatives à des segments spécifiques du parc de logement, avant de présenter celles qui ont trait à la localisation des activités économiques.

2.1 Orientation 6 - Répondre aux besoins de logement

Définition : il est nécessaire de construire suffisamment de logements pour répondre aux besoins de la population actuelle (desserrement des ménages, renouvellement du parc) et à ceux liés à l'accroissement démographique. Les besoins en logements estimés dans le SCAN sont d'environ 2000 logements/par an, tout type de logements confondus. Cet objectif est celui qui a été défini lors des Etats Généraux du Logement Social en 2006. Il devra toutefois être actualisé, notamment au regard des derniers chiffres ISEE, **dans le cadre d'une démarche spécifique de type PLH.**

Le chiffre de 2000 logements par an sur 10 ans est assez bien en ligne avec ce que l'on connaît actuellement des projets de construction résidentielle dont le total dépasse 25 000 unités. Certes certains projets ne seront pas réalisés ou différés mais, en contrepartie, d'autres verront le jour.

Quant à la répartition entre les 4 communes du Grand Nouméa, le document d'orientations générales établit que **25 % au moins des logements édifiés entre 2010 et 2020 sont localisés sur la commune de Nouméa.**

2.2 Orientation 7 - Résorber les situations de logement difficiles : sur occupation et squats

Définition : la politique intercommunale de l'habitat doit tendre à résorber le « mal logement ». La sur occupation et les squats pourront être en partie résorbés par l'accroissement d'une offre de logements aidés aux ménages les plus modestes.

2.3 Orientation 8 - Développer le logement aidé

Définition : augmenter la part actuelle de logements aidés dans le parc immobilier résidentiel d'ensemble. S'assurer que la réalisation de programmes de logements aidés s'accompagne de celle des équipements de proximité correspondants.

Dans le cadre de cette orientation, il est considéré qu'à l'horizon 2020 les proratas suivants pourraient être atteints à l'échelle de l'agglomération :

- 20 % s'agissant des logements aidés -désignés AL- ouvrant droit à l'allocation logement (la proportion en 2009 étant d'environ 15,5%)
- 25 % s'agissant de l'ensemble des logements aidés désignés comme *ayant reçu une aide publique* soit au delà des logements AL ceux en régime d'accession aidée, de défiscalisation du FSH ou les logements désignés LAT s'ils ont le « caractère social » (la proportion en 2009 étant d'environ 19,5%).

Le passage du pourcentage de 16,5 % en 2004 à un pourcentage avoisinant respectivement 20 % et 25 % selon la définition des logements aidés considérés, entraine une accentuation marquée de la construction de logements aidés amenée à représenter sur la période 2010-2020, entre 30% et 40% du volume total de construction neuve, correspondant à un volume d'ensemble compris entre 6 000 et 8 000 unités.

La répartition spatiale et en particulier la répartition entre les communes de milliers de logements aidés à édifier sur la période 2010-2020 est déterminée par un processus de concertation entre les parties prenantes permettant de définir les programmations correspondantes selon des principes et modalités partagés.

La mise en œuvre des trois orientations qui précèdent implique la réalisation d'un document détaillé de programmation à l'échelle de l'agglomération, de type « programme local de l'habitat » (PLH).

2.4 Orientation 9 - Equilibrer la localisation des activités économiques, notamment commerciales, entre Nouméa et les 4 places d'appui de rang 2

Définition : l'orientation 9 se décline selon les modalités suivantes :

- localiser les activités économiques **dans les pôles** de l'armature urbaine, pour lutter contre l'étalement urbain et réduire les déplacements,
- localiser les nouveaux équipements et centres commerciaux **de grande taille** prioritairement dans les places de rang 2 (Boulari, Païta Centre, Dumbéa-sur-Mer, CUK/Auteuil - Normandie - Yahoué),
- prévoir des **commerces de proximité** de petite taille dans les quartiers.

Dans le cadre de cette orientation les modalités de mise en œuvre suivantes sont arrêtées.

D1/ A l'échelle de l'ensemble du Grand Nouméa le cœur d'agglomération –correspondant à ce qui a été défini comme la place centrale de 1er rang : **Nouméa – Centre**- demeure la polarité commerciale majeure et structurante à disposition de l'ensemble des résidents du Grand Nouméa et au delà.

Cela suppose de favoriser le renforcement, la requalification et la modernisation de l'offre commerciale correspondante en particulier au centre même de la ville de **Nouméa**, cela pouvant correspondre à une extension des surfaces commerciales par renouvellement urbain.

D2/ Les nouveaux équipements et centres commerciaux de grande taille -plus de 3 000 m^2– sont situés dans les quatre places d'appui de l'armature urbaine. Ils sont localisés de préférence en contiguïté ou à proximité des espaces urbains existants ou contribuent à structurer des extensions urbaines d'ampleur significative.

Les nouveaux équipements et centre commerciaux de grande taille ne seront donc pas autorisées dans Nouméa, sauf renouvellement ou extension de l'offre existante, ou à défaut d'au plus un sur le centre ville, à l'exclusion de tout hypermarché.

D3/ A l'échelle des zones de chalandise d'ampleur communale ou de quartier s'agissant des communes les plus importantes, sont privilégiées des implantations commerciales de petite taille. Elles sont principalement accessibles en modes doux de déplacements et en transports publics, elles contribuent au renforcement des liens de proximité, à la restructuration des quartiers urbains existants ou, le cas échéant, à la structuration des nouveaux quartiers.

Les activités artisanales s'agissant notamment de celles d'entre elles qui se caractérisent par des activités de production (artisanats industriel, de construction – génie civil notamment) sont localisées prioritairement dans des espaces destinés à ces usages :

« zones artisanales ». Toutes les communes sont susceptibles de développer de telle(s) zone(s), localisées à proximité de l'urbanisation existante.

D4/ Les activités économiques autres que commerciales

Le projet d'aménagement et de développement durable a exposé le principe et les localisations des implantations économiques majeurs qui contribueront à pérenniser le fort développement du Grand Nouméa.

A partir de l'application du principe « la bonne activité au bon endroit » et de la définition de l'armature urbaine des zones d'activité économiques ont ainsi été identifiées les localisations suivantes :

	NIVEAU 1	NIVEAU 2
Nouméa	Port autonome Doniambo Ducos	Aéroport de Magenta
Dumbéa	Panda	
Mont-Dore	Prony	Z.A.E. La Coulée
Païta	Aéroport la Tontouta Technopole Sud	

L'ensemble de ces sites de développement économique majeurs sont très bien reliés aux pôles urbains respectivement de rangs 1 ou 2. Leur desserte par le réseau de transports publics, notamment en site propre, est favorisée s'agissant de ceux d'entre eux qui ne relèvent pas des deux espaces satellites de l'aire urbaine principale à savoir l'aéroport de la Tontouta et Prony.

L'ARMATURE DES ZONES D'ACTIVITES

CHAPITRE III – OBJECTIF 3

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ET CONTRIBUER À LA COHÉRENCE ENTRE L'URBANISATION ET LES SERVICES DE TRANSPORT

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

Le projet d'aménagement et de développement durable commun aux deux démarches du schéma de cohérence territoriale et du plan de déplacement de l'agglomération nouméenne (le SCAN et le PDAN) a déterminé les objectifs suivants :

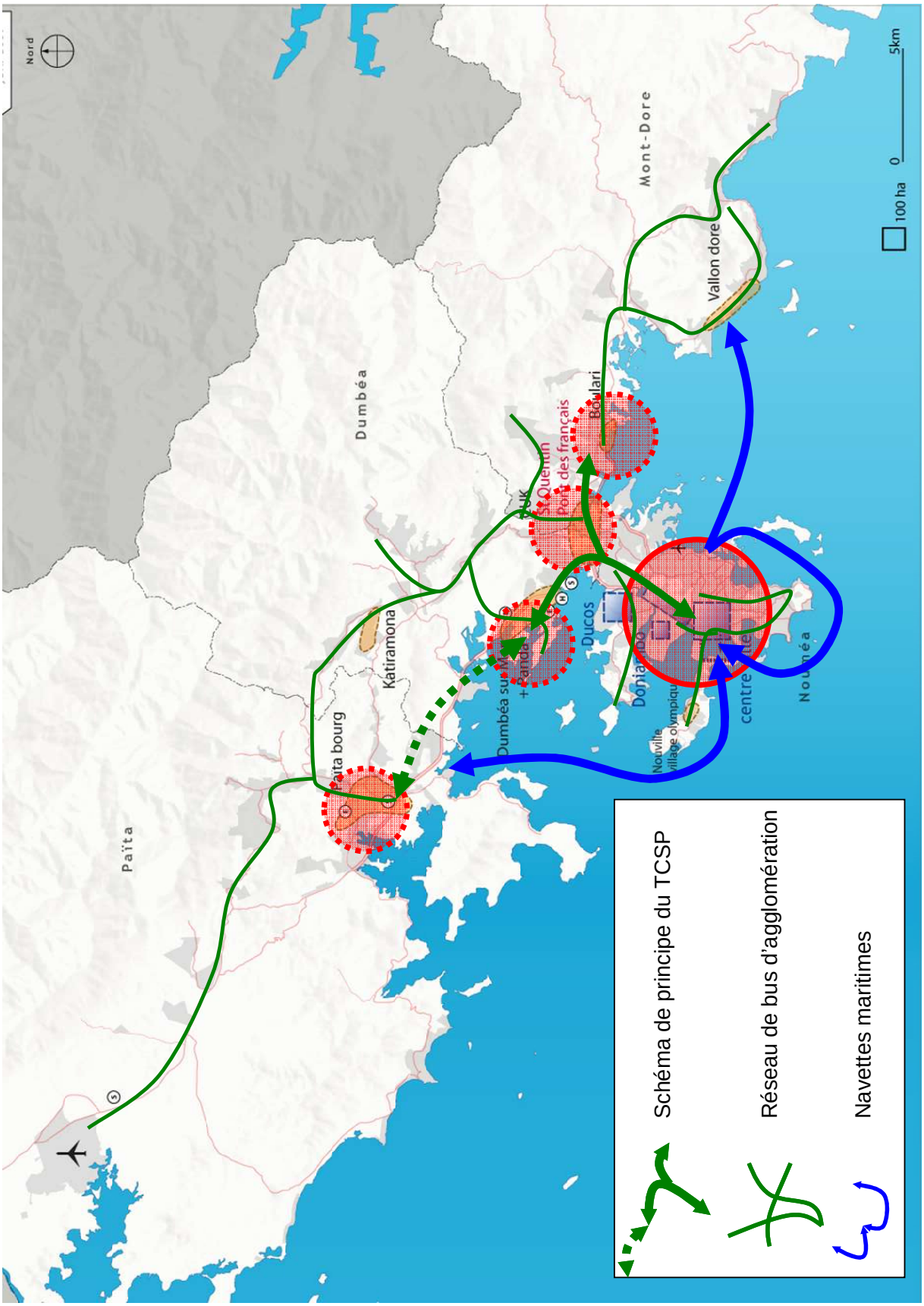
- ✓ concevoir et réaliser rapidement un mode de déplacement public rapide et à grande capacité : le **transport en commun en site propre (TCSP) ;**
- ✓ restructurer en conséquence les réseaux de transports publics existants ;
- ✓ valoriser l'image des transports publics et améliorer la qualité de service ;
- ✓ créer une nouvelle instance de gouvernance pour mettre en œuvre ces objectifs ;
- ✓ par ailleurs, mieux mailler et hiérarchiser le réseau viaire et définir des règles de partage de voirie entre les différents modes de déplacement.

Les objectifs propres à la nouvelle définition et organisation du système et des réseaux de transports publics sont précisés dans les « fiches d'action » du PDAN.

Pour sa part, le SCAN s'attache aux orientations qui permettent de mieux et bien associer l'urbanisation et les équipements et services de transport.

L'objectif est, en effet, de **promouvoir à l'échelle du Grand Nouméa tout à la fois une ville des proximités** où tout un chacun dispose près de chez lui des fondamentaux de la vie (administration, équipements, commerces) et une **ville des mobilités** où toutes les offres urbaines sont accessibles à tous dans de bonnes conditions de temps, de prix et de confort.

SCHEMA DE PRINCIPE D'UN TCSP SUR LE GRAND NOUMEA



2. ORIENTATIONS

Cinq orientations concernent successivement les transports publics, leur coordination avec l'urbanisation puis les modes doux de déplacement et l'offre de stationnement avant, in fine, que ne soit considéré une nouvelle approche du réseau viaire (ou routier).

2.1 Orientation 10 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics dont le transport en commun en site propre (le TCSP)

Définition : concevoir et réaliser le réseau de transport en commun en site propre en veillant à ce qu'il desserve l'ensemble des pôles de rangs 1 et 2 de l'armature urbaine correspondant aux lieux de plus grandes densités de population, d'emplois, de services et d'équipements.

En conséquence, l'équipement structurant que constitue le **transport en commun en site propre** dessert à l'horizon 2020 les lieux principaux de l'armature urbaine : **Nouméa** Centre, Koutio/ Auteuil-Normandie- Yahoué/ Port des Français (**Dumbéa, Nouméa, Mont Dore**), Boulari (**Mont Dore)** et Dumbéa sur Mer (**Dumbéa**). La quatrième place d'appui de l'armature urbaine –**Païta** Centre- est également desservie selon des modalités de service adaptées à sa situation géographique plus éloignée du barycentre de l'agglomération du Grand Nouméa.

Par ailleurs, les conditions techniques et organisationnelles de réalisation de transports publics maritimes entre le **Mont Dore**, **Dumbéa** et **Nouméa** sont étudiées et précisées. Si les conditions de faisabilité correspondantes sont réunies il est donné suite aux projets de mise en place des transports publics maritimes.

Enfin, à l'échelle de l'ensemble du Grand Nouméa les décisions techniques et organisationnelles définies dans la démarche du PDAN permettent d'améliorer la desserte notamment de La Tontouta et de Goro-Prony.

2.2 Orientation 11 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transports publics

Définition : un transport public performant, type TCSP, valorise l'espace urbain qui en est proche. Il convient donc que les PUD favorisent le renouvellement ou le développement urbain dans les secteurs rayonnant de 500 mètres autour des gares ou stations de TCSP ou de navettes maritimes.

Ainsi, pour chacune des 4 communes de l'agglomération, s'agissant des politiques et règles d'urbanisme, une priorité est marquée à la valorisation des espaces urbains existants ou à développer bien desservis par un transport public structurant (transport en site propre ou transport maritime). Les documents d'urbanisme locaux identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain dans des corridors de 500 mètres de part et d'autre des gares, stations ou haltes. Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y seront recherchées.

2.3 Orientation 12 - Faciliter les déplacements en modes doux

Définition : définir, dans les PUD ou les démarches de projet urbain relatif aux lotissements ou ZAC, des cheminements piétons ou des pistes cyclables afin de dissuader l'usage de la voiture sur des courtes distances.

Les itinéraires de circulation correspondants sont des itinéraires directs et confortables vers les centres des villes et quartiers, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics. À l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité.

2.4 Orientation 13 - Organiser l'offre de stationnement

Définition : à l'occasion des projets urbains la problématique du stationnement visera à :

- favoriser le stationnement des résidents (qui pourront plus facilement laisser leur voiture au garage) ;
- dissuader le stationnement au lieu de travail (peu de places de stationnement dans les bureaux ou locaux d'activités qui seront desservis par les transports en commun).

Cette orientation se complète par la définition de mesures facilitant l'usage du vélo avec, pour toute nouvelle construction d'habitat ou tertiaire, des aménagements adaptés en quantité et en qualité (locaux directement accessibles et équipés) au stationnement des vélos. Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public (écoles, administration, commerces, programmes de bureaux, etc.).

2.5 Orientation 14 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier

Définition : les opérations nouvelles ne sont pas autorisées si elles sont uniquement reliées aux voiries d'agglomération de niveau 0 (voie express). La réservation d'une emprise permettant de réaliser à plus long terme une liaison avec d'autres voiries que les voiries de niveau 0 permet d'autoriser le projet.

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération nouméenne établit une hiérarchisation du réseau de voirie afin de mettre en cohérence fonctions de circulation et principes d'aménagement. Par ailleurs, il définit un principe de maillage viaire visant à pallier les graves dysfonctionnements constatés en la matière.

➢ **La hiérarchie du réseau viaire**

- **Niveau 0 : voirie structurante d'agglomération type autoroutier :** sa fonction principale est d'assurer les relations entre l'agglomération et l'extérieur. Une fonction secondaire est de contribuer à des déplacements internes à l'agglomération, entre les communes. Il s'agit d'une voie isolée de son environnement. Elle peut cependant être confrontée à des contextes urbains avec riveraineté comme tel est le cas fréquent des entrées d'agglomération.

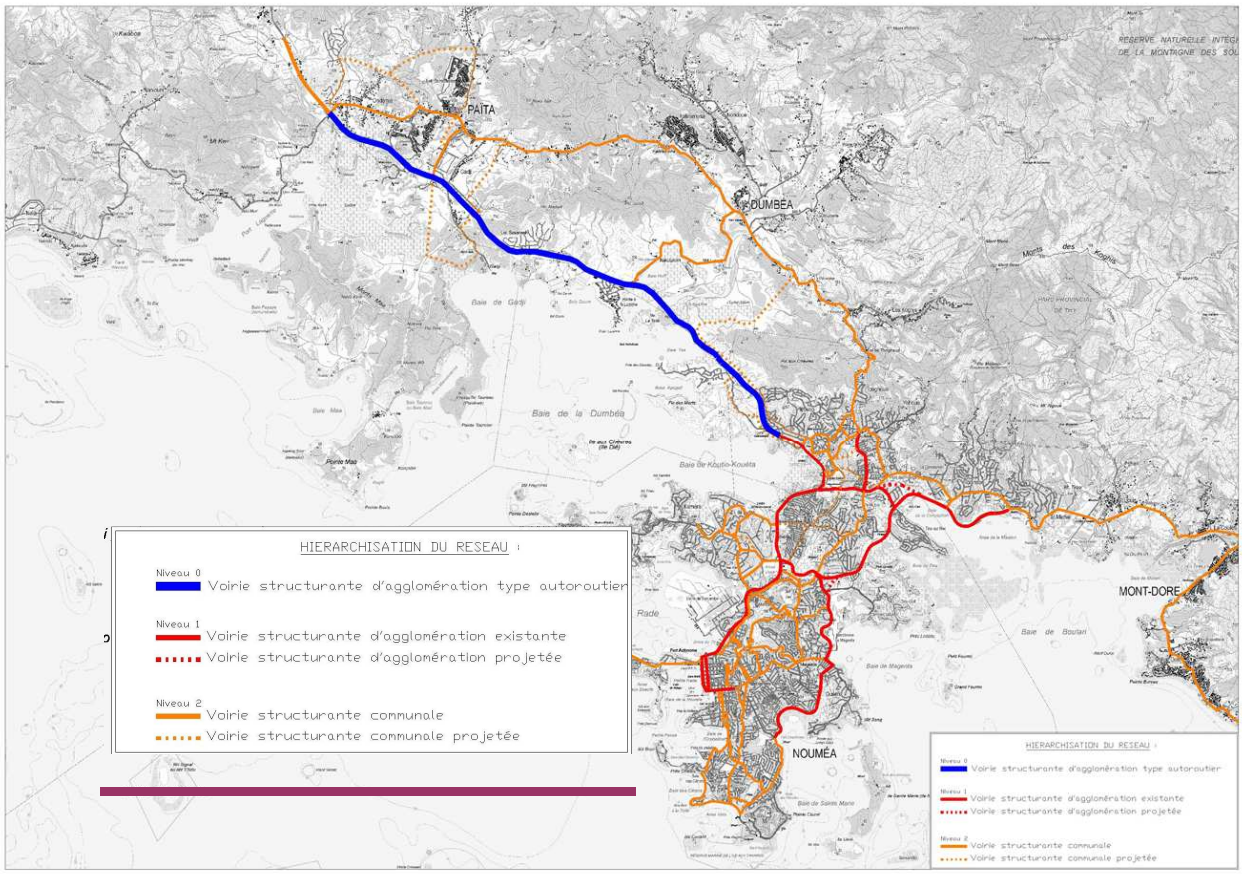
- **Niveau 1 : voirie structurante d'agglomération :** complémentaire au réseau de niveau 0, il s'agit de voies importantes, écoulant de gros trafics dont la vocation est de relier les principaux quartiers des villes mais

autorisant la complémentarité des modes (cheminements pétions et pistes cyclables sécurisées…).

- **Niveau 2 : voirie structurante communale :** fonction de distribution vers les différents quartiers.

- **Niveau 3 : réseau de liaison entre quartiers.**

SCHEMA DE PRINCIPE POUR LA HIERARCHISATION DES VOIES



CONCLUSION : LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMEENNE

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne a représenté un engagement important des responsables élus et des techniciens des 4 communes et du SIGN.

Il se veut et il est charte de développement et d'aménagement pour l'ensemble des parties prenantes : les 4 communes et leur intercommunalité certes, mais aussi la Province Sud et le Gouvernement de la Nouvelle Calédonie.

Autant dire qu'il n'est pas destiné, une fois validé, à être archivé.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est destiné à vivre, c'est-à-dire mis en œuvre, suivi et, éventuellement modifié au cours du temps et, plus tard, évalué.

Cette tâche de suivi est pilotée par le SIGN. Elle revêt un aspect politique et un aspect technique.

1. Le suivi politique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est suivi dans sa mise en œuvre par un **comité de suivi** constitué d'élus du SIGN et de la Province Sud.

Ce comité de suivi se réunit une fois par an, à l'initiative du Président du SIGN ; **il débat sur un rapport de mise en œuvre** préparé par le groupe de travail technique.

2. Le suivi technique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne

Le groupe de travail technique piloté par le SIGN qui a suivi l'ensemble de la démarche d'élaboration du dit schéma est constitué **groupe de suivi technique.**

Il se réunit de 2 à 3 fois par an et **prépare**, chaque année, **le rapport de mise en œuvre** évoqué ci-dessus.

Le suivi technique se fonde d'abord sur la définition et la mesure **d'indicateurs.** Au regard des différentes orientations déterminées dans le présent document d'orientations générales et du travail préparatoire du SIGN il pourrait s'agir des éléments suivants.

INDICATEURS POSSIBLES DE SUIVI DES ORIENTATIONS DU SCHEMA DE COHERENCE DE L'AGGLOMERATION NOUMEENNE

Orientations	Indicateurs
1- Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue	▪ cartographie précise avec le souci de préserver les continuités écologiques ▪ définition de coupures vertes ou de trames verte et bleue dans les PUD et les grands projets d'aménagement ▪ nombre de permis de construire accordés dans les espaces de classe 3 et 4 identifiés par la Province Sud
2 - Faire vivre l'armature urbaine - Diminuer l'étalement urbain	▪ suivi des m² shob réalisés dans les pôles de rangs 1, 2 et 3 de l'armature urbaine et dans les pôles d'activités économiques de niveaux 1 et 2
3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain	▪ suivi du nombre de logements réalisés dans les zones U des PUD
4 - Maîtriser les extensions urbaines	▪ suivi des densités résidentielles des opérations de construction de logements
5 – Economiser les ressources rares *5.1 - Conditionner l'ouverture à l'urbanisation, à l'efficacité des dispositifs d'assainissement des eaux usées*	▪ bilan intercommunal des capacités d'épuration actuelles et des besoins déjà recensés ▪ définition des capacités minimales acceptables pour autoriser l'urbanisation ou la densification (lorsqu'on se trouve en tissu déjà urbanisé) ▪ élaboration d'un schéma directeur d'assainissement ou d'un schéma d'assainissement et de gestion de l'eau (SAGE) dans les communes qui en sont encore dépourvues ▪ présence d'une STEP dans toute opération nouvelle d'envergure dont les besoins ne seraient pas déjà couverts par une autre STEP
5.2 - Economiser la ressource en eau	▪ mise en place d'un plan de communication destiné aux usagers ▪ installation de compteurs d'eau individuels dans les co-propriétés ▪ mesures favorisant l'équipement des ménages en cuves de récupération des eaux de pluie ▪ utilisation des eaux épurées par les STEP pour l'arrosage public dans les communes
5.3 - Economiser l'énergie	▪ mesure de la part actuelle d'énergies renouvelables dans la consommation finale des secteurs habitat et tertiaire (état Zéro) ▪ engagement d'une concertation avec les partenaires pour définir les pistes qui permettraient d'augmenter cette part à l'horizon 2020 (partenariats avec la Province Sud, le Gouvernement, les bailleurs sociaux ou les Chambres Consulaires par exemple).
6 - Répondre aux besoins de logements	▪ suivi de l'activité de construction de logements ▪ élaboration d'un document type PLH
7 - Résorber les situations de logement difficiles : sur occupation et squats	▪ suivi du nombre de logements en sur occupation ▪ mise à jour de la carte des squats : localisation et nombre
8 - Développer le logement aidé	▪ suivi de la production des logements correspondants

9 - Equilibrer la localisation des activités économiques	▪ localisation et superficie des nouveaux magasins ou centres commerciaux de plus de 3 000 m^2 (hors ou dans les places d'appui de rang 2) ▪ suivi et cartographie des implantations commerciales nouvelles (sur le fondement des données de la DEFE)
10 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics (dont le TCSP)	▪ tracé du TCSP par rapport aux pôles de l'armature urbaine ▪ réalisation de l'étude de faisabilité pour les navettes maritimes (SIGN puis AOT) ▪ conditions de la desserte de Goro et de la Tontouta en 2020
11 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transports publics	▪ suivi dans les PUD des règles favorables à la densification des espaces urbains bien desservis ▪ suivi des projets urbains correspondants
12 - Faciliter les déplacements en modes doux	▪ création de chemins piétons ou de pistes cyclables dans toute opération d'ensemble nouvelle ▪ création de chemins piétons ou de pistes cyclables dans les tissus déjà urbanisés
13 - Organiser l'offre de stationnement	▪ suivi des indicateurs de stationnement pour les résidents ▪ suivi des règles de stationnement dans les bureaux ou locaux d'activité desservis par les transports en commun
14 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier	▪ identification des liaisons à des voiries de niveau 0 (liaisons existantes ou projetées)