

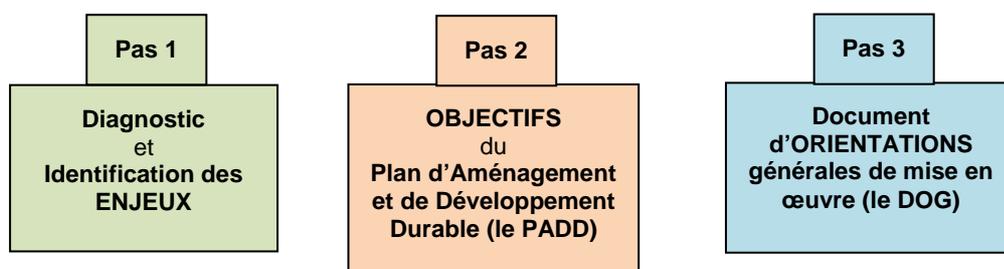


SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMÉENNE



La réalisation du schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa a débuté en décembre 2007 et s'est achevée mi 2010 avec la validation politique tant par le comité de pilotage du syndicat intercommunal du Grand Nouméa (le SIGN) que par les conseils municipaux de ses communes constitutives.

Comme tout document stratégique de ce type, la démarche de travail a emprunté trois pas successifs donnant lieu à autant de validations politiques et techniques.



1. Le diagnostic, l'identification des ENJEUX

Depuis maintenant plus de 20 ans, la croissance démographique a été forte à Nouméa (60 000 habitants en 1983, 98 000 en 2009) mais plus encore à Dumbéa, Mont-Dore et Païta qui de petite ville (Mont-Dore) ou villages qu'ils étaient dans les années 70 sont devenues des villes à part entière dépassant ou avoisinant les 20 000 habitants¹.

Cette croissance va se poursuivre. Les projections démographiques récentes de l'ISEE conduisent à un chiffre de population aux alentours de 200 000 habitants à l'horizon 2020, c'est-à-dire... demain ! Soit près de 55 000 habitants de plus qu'en 2004, et une population pour les 4 communes, supérieure de 30 % à celle de l'ensemble de la Nouvelle Calédonie de 1983.

Est donc en train de se constituer une **agglomération urbaine continue** ; le Grand Nouméa. Elle n'est rien d'autre que le **bassin de vie** de ceux qui y habitent ; c'est dans ce cadre spatial qu'ils résident, travaillent, se cultivent, se distraient, se déplacent donc aussi, en un mot qu'ils vivent !

Ce Grand Nouméa agglomération urbaine en constitution est la « **turbine** » économique de la Nouvelle Calédonie comptant, à elle seule, pour 75 % du PIB total.

« Turbine » économique le Grand Nouméa est aussi la « **turbine** » sociale de la Nouvelle Calédonie. En 2004, ce sont près de 50 000 personnes d'origine mélanésienne ou océanienne qui y vivent à côté des nouméens d'origine (oui mais qui sont les « nouméens d'origine » ?) et des personnes venues de Métropole. Pourquoi illustrer l'aspect « turbine sociale » par les catégories ethniques ?

Ce vif développement économique et social est d'abord le bienvenu -car que vaut et qui veut la décroissance ?- Il n'en pose pas moins des questions d'aménagement, d'urbanisme, de transports et d'environnement qui sont autant d'ENJEUX à la mesure de la force, l'ampleur et la soudaineté de cette spirale du développement.

¹ Un peu plus de 16 000 pour Païta en 2009.

Les principaux ENJEUX sont les suivants :

- ✓ définir un nouvel **équilibre de l'organisation du Grand Nouméa** en établissant une meilleure harmonie entre les lieux de l'emploi, des activités, des équipements et les lieux de l'habitat ;
- ✓ simultanément **améliorer les conditions de déplacement au sein du Grand Nouméa** en passant de la situation actuelle du « tout voiture » en pompe aspirante et refoulante vers Nouméa à une diversité / pluralité de modes et de points de destination des déplacements ;
- ✓ **réconcilier la ville bâtie et la nature** qu'il ne s'agit plus de considérer comme le « réservoir » indifférencié des espaces à urbaniser; ce faisant rendre le développement durable en économisant les ressources naturelles rares : l'espace, l'eau, l'énergie ;
- ✓ et enfin **répondre de manière adéquate aux importants besoins de logements** et d'équipements de proximité en veillant à offrir une gamme de produits adaptés aux différences de solvabilité des familles du Grand Nouméa.

Ces ENJEUX sont autant de questions politiques auxquelles les responsables élus ont répondu en déterminant la feuille de route pour la période 2010-2020 : les OBJECTIFS de développement et d'aménagement.

2. Les OBJECTIFS constitutifs du plan d'aménagement et de développement durable (le PADD)

Trois grands OBJECTIFS génériques ont été fixés par les élus en août 2009 ; ils se déclinent comme suit :

OBJECTIFS génériques	OBJECTIFS déclinés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maîtriser l'urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente. 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Définir une trame verte et bleue des hautes valeurs écologiques et paysagères. ➢ Prendre en compte l'environnement dans tous les projets urbains en cours ou à venir. ➢ Veiller à ne pas urbaniser les espaces et milieux naturels à la plus haute valeur écologique et paysagère. <p style="text-align: center;">(cf. carte de la trame verte et bleue)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opérer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement. 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Organiser l'urbanisation future et les déplacements selon une armature urbaine avec une place centrale et des pôles de rang 2 et 3. ➢ Mettre en place une concertation entre les parties prenantes pour répartir les logements, notamment aidés, et les équipements induits, selon des principes partagés. ➢ Énoncer des préalables à l'urbanisation quant aux localisations et aux densités. <p style="text-align: center;">(cf. carte de l'armature urbaine)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer les déplacements et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Créer une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) unique qui soit, à plus long terme, une Autorité Organisatrice des Déplacements (AOD) ➢ Lancer rapidement une étude de faisabilité pour la création d'un TCSP ➢ Approfondir les possibilités de transport maritime. ➢ Mailler et hiérarchiser et « civiliser » la trame viaire. <p style="text-align: center;">(cf. carte du schéma de principe des transports en commun)</p>

3. Les ORIENTATIONS constitutives du document d'orientations générales

Les OBJECTIFS montrent la voie à suivre, les ORIENTATIONS définissent de façon plus opérationnelle les règles, dispositifs... qui en permettront la mise en œuvre.

A chacun des trois OBJECTIFS génériques sont donc associés, telle une trousse à outils, des ORIENTATIONS au nombre total de quatorze.

OBJECTIFS Génériques	ORIENTATIONS	
	Définition	Consistance et conséquences
OBJECTIF 1 Maîtriser l'urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente.	1 - Protéger et valoriser la trame verte et bleue	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 vie. ➤ Les constituants essentiels de la trame verte et bleue sont protégés de l'urbanisation. ➤ Les espaces de biodiversité de classes 3 et 4 ne sont pas ouverts à l'urbanisation sauf, éventuellement, compensations correspondantes. ➤ Les PUD et les projets urbains permettent d'assurer la valorisation réciproque entre « ville et nature ».
	2 - Faire vivre l'armature urbaine - diminuer l'étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Au moins 75 % des développements urbains sont localisés dans les territoires reconnus comme respectivement place centrale et pôles urbains de rangs 2 et 3 de l'armature urbaine
	3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 ➤ Au moins 25 % du développement urbain, en particulier les logements, est à localiser dans les espaces urbains existants : 80 % pour Nouméa, 20 % pour Mont-Dore et 10 % à Dumbéa et Païta.
	4 – Maîtriser les extensions urbaines	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les logements construits en extension urbaine ne doivent pas être consommateurs d'espace. ➤ Ils se conforment à des valeurs-guides minimales d'intensité : <ul style="list-style-type: none"> - à Nouméa et dans les quartiers relevant des quatre pôles urbains de rang 2 : plus de 25 logements/hectare en moyenne; - dans les autres espaces concernés de l'aire urbaine principale : plus de 15 logements/hectare en moyenne. ➤ Ils sont localisés au plus près des lieux d'échanges des transports publics existants ou projetés, si possible en continuité des quartiers urbains existants.
	5 - Economiser les ressources rares 5.1 - <i>Garantir du mieux possible la cohérence entre l'urbanisation tant existante que nouvelle avec les capacités d'épuration des eaux usées.</i> 5.2 - <i>Economiser la ressource en eau</i> 5.3 - <i>Economiser l'énergie</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La priorité dans le phasage de l'ouverture à l'urbanisation est à accorder aux sites dont les capacités d'épuration sont bonnes. ➤ Des comportements plus économes doivent être encouragés. ➤ Des formes alternatives de consommation d'eau seront incitées: recours à l'eau brute pour les fonctions de nettoyage, récupération des eaux pluviales, notamment. ➤ La part d'énergies renouvelables dans la consommation finale des secteurs habitat et tertiaire est accrue significativement à l'horizon 2020 ➤ L'énergie consommée pour l'éclairage public des voiries est économisée ➤ Le déploiement du label ECOCAL est encouragé

OBJECTIFS Génériques	ORIENTATIONS	
	Définition	Consistance et conséquences
OBJECTIF 2 Assurer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement.	6 - Répondre aux besoins de logement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre nouvelle de logement répond tant aux besoins de la population actuelle (dessalement des ménages, renouvellement du parc) qu'aux besoins liés à l'accroissement démographique. ➤ Il s'agit de construire environ 2000 logements par an de 2010 à 2020. ➤ 25 % au moins des 20 000 logements correspondants seront construits sur Nouméa.
	7 - Résorber le « mal logement ».	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une proportion forte des situations insoutenables : sur occupation marquée et squats, devra être résorbée d'ici 2020
	8 - Développer le logement aidé.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il s'agit de passer d'une proportion actuelle proche de 20 % à une proportion de 25 % s'agissant des logements aidés toutes catégories confondues (soit un pourcentage de 30 % de logements aidés dans la construction neuve totale entre 2010 à 2020). La réalisation de programmes de logements aidés s'accompagne de celle des équipements de proximité correspondants.
	9 - Equilibrer la localisation des activités économiques, notamment commerciales, entre Nouméa et les 4 places d'appui (ou pôles urbains) de rang 2.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les activités économiques sont localisées dans les pôles de l'armature urbaine, pour lutter contre l'étalement urbain et réduire les déplacements. ➤ Les nouveaux équipements et centres commerciaux de grande taille sont prioritairement construits dans les places de rang 2 (Boulari, Païta Centre, Dumbéa-sur-Mer, CUK/Auteuil - Normandie - Yahoué). ➤ Des commerces de proximité de petite taille sont prévus dans les quartiers.
OBJECTIF 3 Améliorer les déplacements et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport.	10 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics dont le transport en commun en site propre (le TCSP).	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le TCSP dessert en 2020 les lieux principaux de l'armature urbaine à Nouméa, Mont-Dore et Dumbéa ; Païta est également desservie selon des modalités de service adaptées à sa situation géographique plus éloignée du barycentre de l'agglomération de Nouméa. ➤ La faisabilité de liaisons de transports maritimes entre Mont-Dore, Dumbéa et Nouméa est étudiée.
	11 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transports publics	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les règles d'urbanisme des PUD favorisent l'urbanisation « intense » dans un rayon de 500 m de part et d'autre de gares, stations ou haltes du réseau de TCSP.
	12 - Faciliter les déplacements en modes doux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les itinéraires de circulation correspondants sont définis dans les PUD et les démarches de projet urbain.
	13 - Organiser l'offre de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le stationnement des résidents est favorisé (ils pourront plus facilement laisser leur voiture au garage). ➤ Le stationnement au lieu de travail est dissuadé lorsqu'une offre alternative en transport en commun existe (peu de places de stationnement dans les bureaux ou locaux d'activités qui seront desservis par les transports en commun).
	14 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'urbanisation n'est pas autorisée si elle est accessible seulement aux voiries structurantes d'agglomération de type autoroute et voie express.

4. La mise en œuvre du schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa

Le schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa a représenté un engagement important des responsables élus et des techniciens des 4 communes et du SIGN. Il est destiné à vivre, c'est-à-dire mis en œuvre, suivi et, éventuellement modifié au cours du temps et, plus tard, évalué.

A cet effet, un dispositif de suivi est mis en place et assuré par le SIGN:

- ✓ Le suivi politique est assuré par un **comité de suivi** réuni par le Président du SIGN et constitué d'élus du SIGN et de la Province Sud.
- ✓ Le suivi technique est assuré par un groupe technique piloté par le SIGN et composé de technicien des 4 communes, de la Province Sud et de l'Etat. Il prépare chaque année le rapport de mise en œuvre du SCAN débattu par le comité de suivi politique.