

---

**VILLE DE DUMBEA  
ZAC DU CENTRE URBAIN  
DE KOUTIO**



**Dossier de Réalisation de ZAC modifié**



|                                                                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PREAMBULE</b>                                                                                                                   | <b>5</b>  |
| <i>CADRE GENERAL: GRAND NOUMEA / DUMBEA...</i>                                                                                     | 5         |
| <i>LA ZAC DU CENTRE URBAIN DE KOUTIO</i>                                                                                           | 5         |
| <i>OBJECTIFS DE LA PRESENTE MODIFICATION DU CADRE DE ZAC</i>                                                                       | 5         |
| <b>CONTEXTE GENERAL</b>                                                                                                            | <b>7</b>  |
| <i>GRAND NOUMEA : PLAN DE DEPLACEMENT (PDAN) ET SCHEMA DE COHERENCE (SCAN) DE L'AGGLOMERATION DE NOUMEA...</i>                     | 7         |
| <i>LE RENFORCEMENT DE LA POLARITE DE KOUTIO</i>                                                                                    | 9         |
| <i>TRANSPORTS / DEPLACEMENTS / GENERALITES</i>                                                                                     | 9         |
| <i>PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES : LA TRAME VERTE ET BLEUE DU SCAN</i>                                            | 11        |
| <i>PUD DE DUMBEA : LE PROJET D'UNE VILLE DURABLE</i>                                                                               | 13        |
| <b>PROJET</b>                                                                                                                      | <b>17</b> |
| <i>SITE NATUREL, PAYSAGER ET URBAIN : ETAT DES LIEUX</i>                                                                           | 17        |
| <i>LE TEMPS DE LA MATURITE POUR LE CENTRE URBAIN DE KOUTIO</i>                                                                     | 17        |
| <i>PROJET URBAIN DU CUK : GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION DU DEUXIEME TEMPS FORT DE LA REALISATION DU NOUVEAU CENTRE DE DUMBEA</i> | 19        |
| <i>RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION</i>                                                                                  | 21        |
| <i>PROJET URBAIN DU CUK : RELATIONS DANS L'ENVIRONNEMENT PROCHE</i>                                                                | 23        |
| <i>ORGANISATION DES FONCTIONS URBAINES</i>                                                                                         | 23        |
| <i>TRANSPORTS / MAILLAGE / DEPLACEMENTS / STATIONNEMENTS</i>                                                                       | 23        |
| <i>PROJET URBAIN : PARTI PAYSAGER</i>                                                                                              | 24        |
| <i>DESSERTE PAR LES RESEAUX</i>                                                                                                    | 25        |
| <i>PHASAGE DES AMENAGEMENTS ET DES CONSTRUCTIONS</i>                                                                               | 27        |
| <b>INTRODUCTION DES PIECES DU DOSSIER DE REALISATION DE ZAC</b>                                                                    | <b>30</b> |
| <i>LE CADRE REGLEMENTAIRE : PAZ, RAZ, SERVITUDES, CPAUP...</i>                                                                     | 30        |
| <i>PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS DU FUTUR CENTRE VILLE DE KOUTIO</i>                                                          | 32        |
| <i>PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS ET MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT</i>                                               | 32        |
| <b>ANNEXE – APPROCHE COMPAREE ZAC 2012 / ZAC 2016</b>                                                                              | <b>33</b> |



## PREAMBULE

### CADRE GENERAL: GRAND NOUMEA / DUMBEA...

L'agglomération de Nouméa poursuit son développement économique et démographique. Bien que la crise ait quelque peu ralenti cette croissance, celle-ci est toujours vive et soutenue, cimentant, chaque jour un peu plus, le statut de capitale rayonnante et attractive du Grand Nouméa.

Mais cela doit être assumé pleinement pour ne pas devenir incontrôlable. Car le risque majeur est que le développement devance trop l'aménagement pour au final détruire en quelques décennies seulement et sous le poids d'une extension urbaine tout azimut, un environnement de qualité (nature, air, eau, mer, sols...). Derrière ce développement et en présence d'un environnement insulaire et géographique fragile, réside le risque d'une perte de contrôle du premier au détriment du second. La planification urbaine doit bien évidemment précéder et encadrer le développement et non l'inverse. Là réside le gage de la maturité d'un territoire qui maîtrise son développement et ses impacts sur un cadre de vie exceptionnel.

Depuis une dizaine d'années, les pouvoirs publics, devant le risque d'une destruction du patrimoine naturel, ont pris la mesure des enjeux à surmonter. Ainsi, les 4 communes (Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa, Païta) se sont regroupées –en 2004/2005– pour jeter les bases d'un Projet d'Agglomération d'ensemble et identifier des actions à mener.

A partir de décembre 2007 a commencé, sous l'égide du SIGN naissant (Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa – regroupement des 4 communes), pour aboutir en juin 2009, cette définition d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Ce projet constitue dorénavant le socle commun, d'une part du SCAN (Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne) pour la partie « aménagement », et d'autre part du PDAN (Plan des Déplacements de l'Agglomération Nouméenne) pour la partie « déplacement / transport ». Ce projet global et ses déclinaisons permettent de cerner les changements dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme qui vont intervenir dans les années à venir : préservation de l'environnement et des espaces naturels, TCSP, nouvelles formes urbaines plus denses et plus conservatoires de l'environnement et des sols, renforcement de pôles urbains secondaires capables de contrecarrer l'hyperconcentration des flux et des richesses sur Nouméa, réorganisation des déplacements, et notamment développement des modes alternatifs à la voiture. Le dénominateur commun de toutes ces thématiques réside dans le fait d'organiser un développement urbain « soutenable » aujourd'hui et surtout demain pour éviter « l'asphyxie territoriale ».

Le PUD de Dumbéa (élaboration de 2009 à 2012) et le Projet de Ville Durable (PVD) qui en constitue le socle, est venu traduire, pour le territoire de Dumbéa, les grandes orientations du PADD de l'agglomération. Ce PUD est ainsi axé sur la préservation du patrimoine exceptionnel, sur le rôle majeur joué par la commune à l'échelle de l'agglomération (« le verrou de la presqu'île »), sur le renforcement des polarités et le développement des transports alternatifs à la voiture.

### LA ZAC DU CENTRE URBAIN DE KOUTIO

Dumbéa, jadis petite commune périphérique, du fait de la proximité directe de Nouméa et de l'exiguïté de celle-ci, est venu absorber une grande partie du développement démographique (284 habitants en 1956, plus de 30.000 en 2014 !). Sa population a beaucoup augmentée, sans nécessairement que les équipements, services, transports inhérents à cette montée progressive de la polarité aient été mis en place. La constitution d'un pôle de centralité a par conséquent été décidée sur le secteur de Koutio qui concentre les atouts : porte d'entrée de la presqu'île, au nœud entre les grands axes de l'agglomération (VE1, VDE, VDO), sur l'axe majeur entre Nouméa et Dumbéa. Cette position est donc centrale et il n'en fallait pas plus pour que le Centre Urbain de Koutio occupe une place majeure dans le développement de l'agglomération.

Son statut de ZAC créé en 2000 (délibération PS n°13-2000/APS du 26 avril 2000), les conditions de sa réalisation (réglementaires notamment) décidées en 2004 (délibération PS n°11-2004/APS du 31 mars 2004), son aménagement est depuis confié à la SECAL. Comme un projet urbain de cette ampleur est un travail de longue haleine, il est normal que le cadre général de cette ZAC suive les évolutions du contexte cadre réglementaire, législatif, sociétal, économique et démographique, sans pour autant remettre en cause les fondements structurels et les objectifs de planification.

En effet, le premier plan de composition, et les règles urbaines associées, bien qu'ayant jetées les bases d'une polarité urbaine nouvelle, a menée à la réalisation de programmes d'aménagement et de constructions trop dispersés pour prétendre être un vrai centre urbain contemporain.

Ainsi une première modification du dossier de réalisation de ZAC, votée en 2007 (délibérations PS n°68-200/APS - n°69-2007 / APS - n°70-2007/APS du 13 décembre 2007), a eu pour objectif de permettre aux îlots d'être davantage bâtis, moins contraints dans leur volumétrie et implantation, et aux espaces publics d'être davantage connectés.

Après une première phase de travaux qui a viabilisé une partie du centre urbain, la Ville a éprouvé la nécessité d'apporter des corrections sur le dossier de création cette fois-ci pour donner un caractère plus urbain encore au noyau du Centre Urbain restant encore à aménager. Cette évolution fut effective en juin 2011 (délibération PS n°24-2011/APS du 23 juin 2011).

Toute la réflexion sur le Centre Urbain de Koutio est basée sur deux constats de base : d'un côté le développement exponentiel du Grand Nouméa (qui s'attend à gagner 50.000 hab. en 15 ans -2004 à 2020-) et par conséquent des communes limitrophes à Nouméa, et de l'autre la position du CUK dans l'agglomération comme porte d'entrée de la presqu'île, le long d'un des axes majeurs (VE1) de l'aire urbaine.

Les premières phases de constructions et d'aménagements se sont succédées depuis maintenant presque une décennie. Se pose aujourd'hui la question de l'urbanisation des secteurs centraux de la ZAC du CUK. Des programmes désirent désormais s'installer au cœur sur le Centre urbain et profiter de ses aménités nouvelles : cinéma, sièges sociaux, équipements publics, logements modernes.

### OBJECTIFS DE LA PRESENTE MODIFICATION DU CADRE DE ZAC

Le PAZ et le RAZ associé aujourd'hui en vigueur sont majoritairement destinés au logement avec des formes urbaines très réglementées (front urbain, îlots, hauteur, emprise imposée des constructions...). Toutefois, ces règles bien que légitimes, peuvent s'avérer contraignantes pour la réalisation de programmes plus atypiques (équipements, bureaux, multiplexe) ou pour une évolutivité des îlots (plus grands ou plus petits).

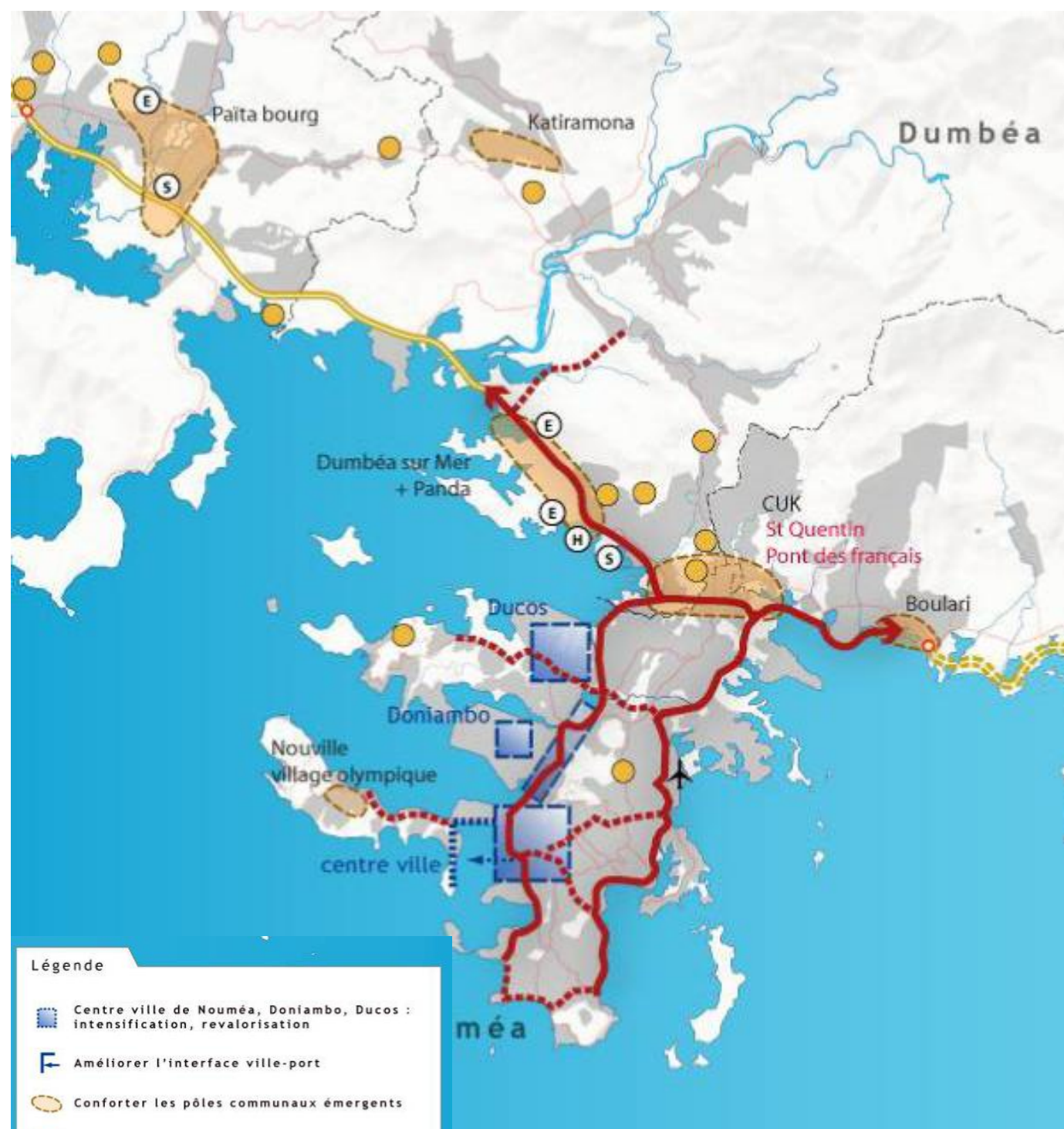
Les prochains programmes qui vont se construire sont davantage tournés vers une mixité des fonctions urbaines plutôt qu'une dominante « logement ». Le présent dossier de modification du dossier de réalisation de ZAC vise donc à édicter des règles qui permettent d'accueillir la diversité des programmes pressentis.

Sans remise en cause des ambitions et orientations générales et stratégiques de la ZAC (voies structurantes en périphérie, cœur piéton, hauteur et densité bâties certaines...), cette modification du cadre de ZAC a les objectifs suivants :

- accroître, encore davantage, la mixité de la programmation urbaine (inhérente à tout centre urbain), via une adaptation des règles d'implantation tout en maintenant les grands principes de maille et d'organisation urbaine générale (liaisons, façades...) ;
- adapter, en conséquence de cette mixité, les surfaces constructibles (en volume et en répartition) ;
- transférer partiellement le volet réglementaire des implantations des constructions (PAZ et RAZ) vers le volet contractuel de la ZAC (CPAUP) en vue de projets architecturaux et immobiliers davantage négociés qu'imposés, mais toujours dans le respect du Plan de Composition Générale et de ses invariants techniques et financiers ;
- permettre la mutualisation du stationnement pour « partager » des espaces de stationnement tout au long de la journée et de la semaine ;
- permettre la réalisation et le financement de nouveaux équipements et aménagements publics, notamment la création du parc de la Tonghoué et les nouvelles aménités nécessaires à la mixité urbaine recherchée ;
- intégrer au mieux l'arrivée prochaine du « Néobus » ;
- respecter les nouvelles règles d'urbanisme récemment mises en place.

**LIEUX DE VIE, LIEUX DE VILLE (extrait)**

PADD du SCAN – juin 2009 (PADD version2 du SCAN et PDAN – DBW / TETRA / ARTIA / ARCADIS p.127)

**Centre Urbain de Koutio, pôle intercommunal émergent****ARMATURE URBAINE (extrait)**

PADD – juin 2009 (PADD version2 du SCAN et PDAN – DBW / TETRA / ARTIA / ARCADIS p.95)

**Centre Urbain de Koutio, point d'appui structurant pour le développement urbain de l'agglomération**

## CONTEXTE GENERAL

### GRAND NOUMEA : PLAN DE DEPLACEMENT (PDAN) ET SCHEMA DE COHERENCE (SCAN) DE L'AGGLOMERATION DE NOUMEA...

Espace contraint et exigu entre rivages et relief, l'Agglomération de Nouméa est le support d'un développement exceptionnel, qui a vu passer sa population d'une proportion de 1 à 6 en 50 ans (25.000 hab. en 1956, 118.900 en 1996, 147.000 en 2004 et 163.723 en 2009). Et les prévisions tablent sur 200.000 habitants à l'horizon 2020, soit 50.000h de plus qu'en 2004 ! En tant que commune de cette agglomération, Dumbéa est plus que concernée. Sa position au débouché de la presqu'île, qui a longtemps porté, seule, la croissance démographique, en fait un lieu privilégié de ce développement, d'agglomération qui a connu un taux de croissance particulièrement élevé (+3.6% annuel et +138.000 habitants entre 1956 et 2009).

Toutefois, le revers de cette expansion démographique, lui aussi, est fort. Et comme le développement a bien souvent précédé l'aménagement, la croissance frénétique a livré son lot de dysfonctionnements : surconsommation spatiale, saturation des équipements existants et manque d'équipements nouveaux, notamment routiers, destruction du milieu naturel, manque de logements, etc. Les enjeux sont colossaux, notamment en matière de logements et d'équipements, et sont à l'échelle du développement économique et démographique qui les engendre.

Dans ce contexte, les 4 communes de l'agglomération, Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, ont œuvré à organiser, maîtriser et anticiper leur avenir. En 2004-2005, a tout d'abord été menée une réflexion stratégique sur le développement du territoire qui a jeté les bases du projet d'agglomération d'une part, et la mise en place de l'intercommunalité (signature du contrat d'agglomération en 2006 créant le SIGN) et de ses moyens d'actions d'autre part. Le SIGN a ainsi axé sa mission sur un grand projet d'un développement consensuel et partagé : son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, socle décliné par un SCAN (Schéma de Cohérence de l'Agglomération de Nouméa) pour « **l'aspect aménagement** » et par un PDAN (Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne) pour « **l'aspect mobilité** ».

Le SCAN constitue dès lors un outil et un cadre de réflexion partagée qui, à défaut d'une compétence d'élaboration non formellement reconnue, de l'absence de ses effets juridiques d'opposabilité et malgré une maîtrise d'ouvrage intercommunale non encore définitivement mise en place, fixe néanmoins les objectifs politiques généraux suivants :

- **La Ville Nature** : pour concilier développement urbain et prise en compte de la Nature. Cela débouche sur les concepts de trames bleue et verte et sur les conditions de la protection des milieux et des ressources naturelles. La nature en ville et la qualité du cadre de vie sont également des objectifs forts ;
- **La Ville Capitale** : pour concilier croissance économique et équité sociale. La problématique de l'armature urbaine des lieux de richesse et les conditions d'équité en sont les principales thématiques ;
- **La Ville à Vivre** : pour concilier pour tous, les mobilités à grande échelle et les proximités à petites échelles. Cet axe concerne l'armature des réseaux de déplacement et les conditions de leur efficacité.

Le SCAN a ainsi permis la définition d'orientations générales pour le développement, l'aménagement et la protection-valorisation de l'Agglomération, dans son ensemble, et sur ses pôles de développement principaux en particulier.

Le PDAN, lui, a visé à la définition de la politique de déplacements sur le territoire à différents horizons : court (5ans) et moyen termes (10ans et plus). L'objectif principal réside dans **l'amélioration et la maîtrise des déplacements**. En effet, la question de la mobilité est une donnée centrale pour la ville contemporaine et a des incidences plus que notables sur les enjeux urbains, sociaux, économiques, d'aménagement du territoire, d'environnement, etc. La démarche du PDAN, qui a analysé objectivement les causes de dysfonctionnements des déplacements, repose sur une vision globale de la ville en prenant en compte les déplacements en cohérence avec l'urbanisme, vision fondatrice validée par les élus du Grand Nouméa en mai 2009. Dans un contexte de développement urbain anciennement peu maîtrisé et de défaut d'équipement rémanent, les grands axes stratégiques retenus sont :

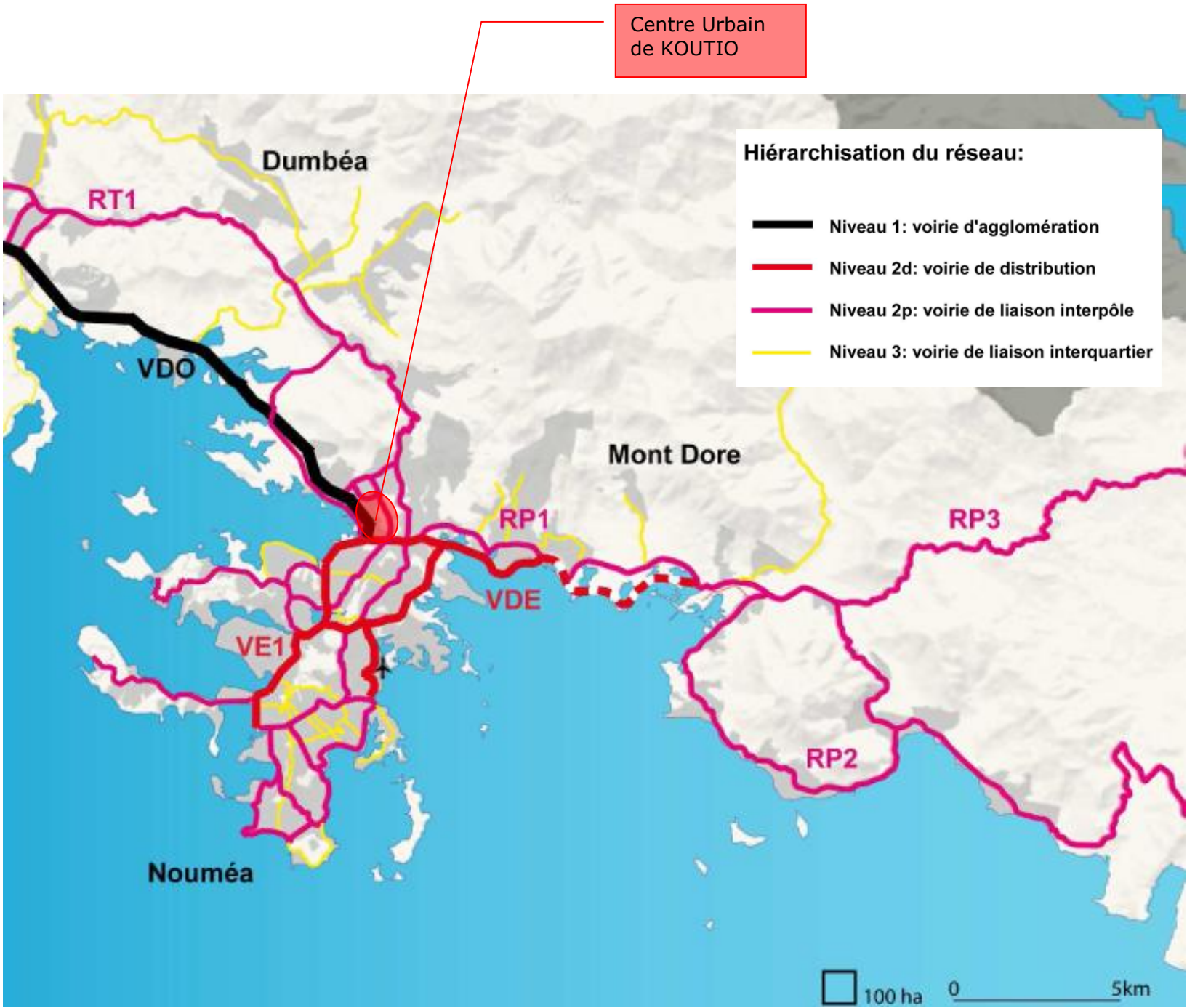
- l'optimisation et la correction du réseau routier, notamment la hiérarchisation, les liaisons et le maillage des itinéraires (stationnement, parkings-relais, co-voiturage...) ;
- le développement, au détriment de la voiture trop omniprésente, des transports qui lui sont alternatifs : transports publics et modes doux, seuls capables d'accroître la capacité des déplacements et de consommer moins d'espace (ou de consommer mieux). Outre la mise en place d'itinéraires continus et maillés, la mise en place d'un réseau structurant se traduit par le projet « Néobus » (Transport en Commun en Site Propre), réseau de bus à grand gabarit, dissocié du trafic et de ses congestions.

**RESEAU ET DESSERTE EN TCSP (extrait)**  
SCAN – Documentation d’Orientations Générales – septembre 2009 (SCAN version2 – DBW / TETRA / ARTIA / ARCADIS p.25)

*Koutio, point d’appui structurant du Transport en Commun en Site Propre*



Centre  
Urbain de  
KOUTIO



**HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE (extrait)**  
PDAN – étude de plan de déplacements Fiches Actions Rapport de phase 3 – septembre 2009  
– Fiche action n°6 (PDAN – ARCADIS / ITER / ALTERMODAL / DESIGN CONSTRUCTION / INTERFACE TRANSPORT)

*Secteur du Centre Urbain de Koutio, support de la structuration de la maille viaire hiérarchisée (voiries d'agglomération, de distribution, de liaisons interpôles)*

## LE RENFORCEMENT DE LA POLARITE DE KOUTIO

Les prévisions prédisent la poursuite du fort développement démographique. Ce dernier nécessite des équipements variés pour permettre à la population de vivre dans des conditions acceptables. Mais les activités humaines sont consommatrices d'énergie, émettrices de rejets nocifs et destructrices du milieu naturel. Ainsi, « *le développement urbain le plus économe (...) est celui qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et services et où existent déjà ou existeront demain les haltes et gares des réseaux de transports collectifs<sup>1</sup>* ». Cette concentration qui permet de valoriser la proximité des fonctions, diminue aussi les longueurs des déplacements. **La construction de la ville sur la ville**, par la maîtrise des extensions, permet la préservation, ailleurs, du capital environnemental et naturel d'espaces de fait non support du développement. « *L'espace le moins consommé et le plus valorisé est celui qui l'est aujourd'hui insuffisamment<sup>2</sup>* ».

Le PDAN du Grand Nouméa a ainsi reconnu 5 territoires équipés, desservis et centraux où doit être priorisé le développement. Cette identification de lieux de concentration, « *permet d'assurer un équilibre satisfaisant d'accès de tous aux fondamentaux de la vie collective : éducation, santé, loisirs-sports-culture, commerce et... gares ou lieux de transports<sup>3</sup>* ». Parmi ces 5 lieux figure le Centre urbain de Koutio, consacrant sa localisation, son niveau d'équipement et son raccordement à la grande maille urbaine de l'Agglomération. Plusieurs principes et lignes d'actions ont ainsi été esquissés dans le PDAN en terme de contenu et de pré-programme pour le renforcement du Centre Urbain de Koutio : équipements publics de portée d'Agglomération (lycée, fonction loisirs cultures...), équipements commerciaux de portée d'Agglomération dans le sillage et en complément de KENU IN, développements tertiaires pour en faire un lieu d'emploi fort, et mise en place d'un pôle d'échange « à la croisée des chemins » –VE1, RT1...et des itinéraires du futur TCSP–.

## TRANSPORTS / DEPLACEMENTS / GENERALITES

Dans ce territoire contraint, de surcroît déjà fort peuplé et en croissance soutenue, l'organisation des déplacements n'est pas une mince affaire. Les déplacements à l'échelle de l'Agglomération révèlent plusieurs problèmes : contraintes du site, manque de hiérarchie viaire, faiblesse des parts modales des modes alternatifs à la voiture. Comme affirmé dans le PDAN, le but recherché n'est autre que la grande maille (interconnexion) équilibrée (un mode ne domine pas les autres) entre tous les modes de transports. Les réseaux ne doivent plus être fragmentés mais intégrés dans un système de transport global, maillé, perméable et favorisant la mobilité et où les pôles d'échange sont les lieux physiques de cette mobilité et de cette intermodalité.

Comme le mentionne le PDAN, les transports collectifs sont pour l'instant faiblement performants (peu d'intermodalité, faible fréquence, insertion dans une circulation déjà encombrée...) et ne captent qu'une faible part modale des déplacements. Plusieurs actions permettront de restructurer la politique générale des déplacements, notamment la densification autour des pôles existants et le développement de l'intermodalité (parking-relai, pôle d'échange, report vers les modes alternatifs à la voiture -TC, vélo, piéton-). Une des solutions retenues est le Transport en Commun en Site Propre, le « Néobus » : bus urbain de grande capacité, à haute fréquence, régulier, rapide car affranchi du trafic routier... mais également structurant pour le développement urbain autour des stations. Les différents axes du « Néobus » relieront les pôles de l'agglomération, dont le CUK.

Plusieurs dysfonctionnements dans le système viaire font du Centre Urbain de Koutio un secteur d'enjeux majeurs. Le réseau de l'Agglomération, bien que riche en infrastructures primaires (VE1, SAVEXPRESS, RT1...) et en dessertes de quartiers, est trop pauvre en infrastructures secondaires et interquartiers. Situation témoin d'une urbanisation au coup par coup et sans organisation d'ensemble, le report du trafic local s'opère par défaut vers les axes structurants entraînant conflits entre les usages, encombrements et congestions problématiques et quotidiens à la desserte même de Nouméa. Le secteur de Koutio génère et attire des flux importants (Lycée d'Agglomération, Kenu In...) mais est également secteur de transit car en entrée de la presqu'île. Le manque de niveau intermédiaire et d'itinéraires alternatifs doit ainsi être corrigé.

Les modes doux sont aussi une priorité forte, notamment comme modes de déplacement de proximité (domicile-école par exemple), et de déplacement-loisirs en lien avec les fonctions commerciales / équipements du CUK. La contraction de la ville et des distances, la sécurisation et le confort des déplacements associés à la mise en place d'itinéraires doux interquartiers et maillés, sont les éléments centraux à mettre en place.

Ainsi plusieurs enjeux se matérialisent sur le CUK : la hiérarchisation, le maillage et l'optimisation du réseau existant / l'intégration du volet transports dans les problématiques d'aménagement et d'urbanisme / la prise en compte de tous les autres modes de transports pour répondre efficacement et durablement aux besoins.

<sup>1</sup> Schéma de Cohérence de l'Agglomération de Nouméa - Document d'Orientations Générales v1 – sept. 2009 – DWB / TETRA / ARTIA. p.16

<sup>3</sup> Projet d'Aménagement et de Développement Durable v2 du SCAN et du PDAN – juin 2009 – DWB / TETRA / ARTIA – ARCADIS. p.91



## **PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES : LA TRAME VERTE ET BLEUE DU SCAN**

Le SCAN s'attache à garantir un **équilibre** entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés (...), l'utilisation économe des espaces naturels (...), et la protection des sites, des milieux et paysages naturels.

Ainsi ici, et peut-être plus qu'ailleurs, les préoccupations environnementales et paysagères sont au cœur de tout développement urbain. Les contradictions apparentes entre l'exiguïté et la richesse du territoire et les prévisions d'expansions démographiques envisagées sont un défi quotidien et constant pour le devenir du Grand Nouméa.

La combinaison entre la consommation d'espace naturel et les prévisions d'expansion de la population laisse, en effet, à penser qu'environ 30% (4.200ha) de la superficie initiale des espaces naturels et agricoles du Grand Nouméa en 2004 (15.600ha) seraient nécessaires pour satisfaire les 50.000 habitants supplémentaires prévus entre 2004 et 2020. Heureusement, ce constat ne vaut que si les pratiques habituelles sont poursuivies. Et le PADD et le SCAN qui le déclinent, ont pour objectif de faire changer ces pratiques peu économes et contraires au développement durable et aux dispositions du Grenelle de l'Environnement.

Les pratiques changent peu à peu et les espaces naturels et paysagers ne sont plus vus comme « réservoirs » pour l'urbanisation mais bien comme des espaces à préserver comme atouts pour l'urbain, aussi proche soit-il, mais aussi pour les générations futures.

La définition de la « trame verte et bleue » vise à atteindre les objectifs suivants :

- préserver les richesses et valeurs écologiques relatives à la biodiversité et aux ressources naturelles ;
- valoriser le cadre de vie naturel et paysager des hommes et des femmes vivant dans le Grand Nouméa en considérant que sa qualité est un bien commun à la disposition de tous et pour longtemps ;
- embellir les espaces de limites entre la Ville et la Nature, expressions visibles de cette conciliation dynamique et positive que le SCAN entend promouvoir ;
- en conséquence, mettre en avant **la trame bleue et verte** qui exprime ce double objectif.

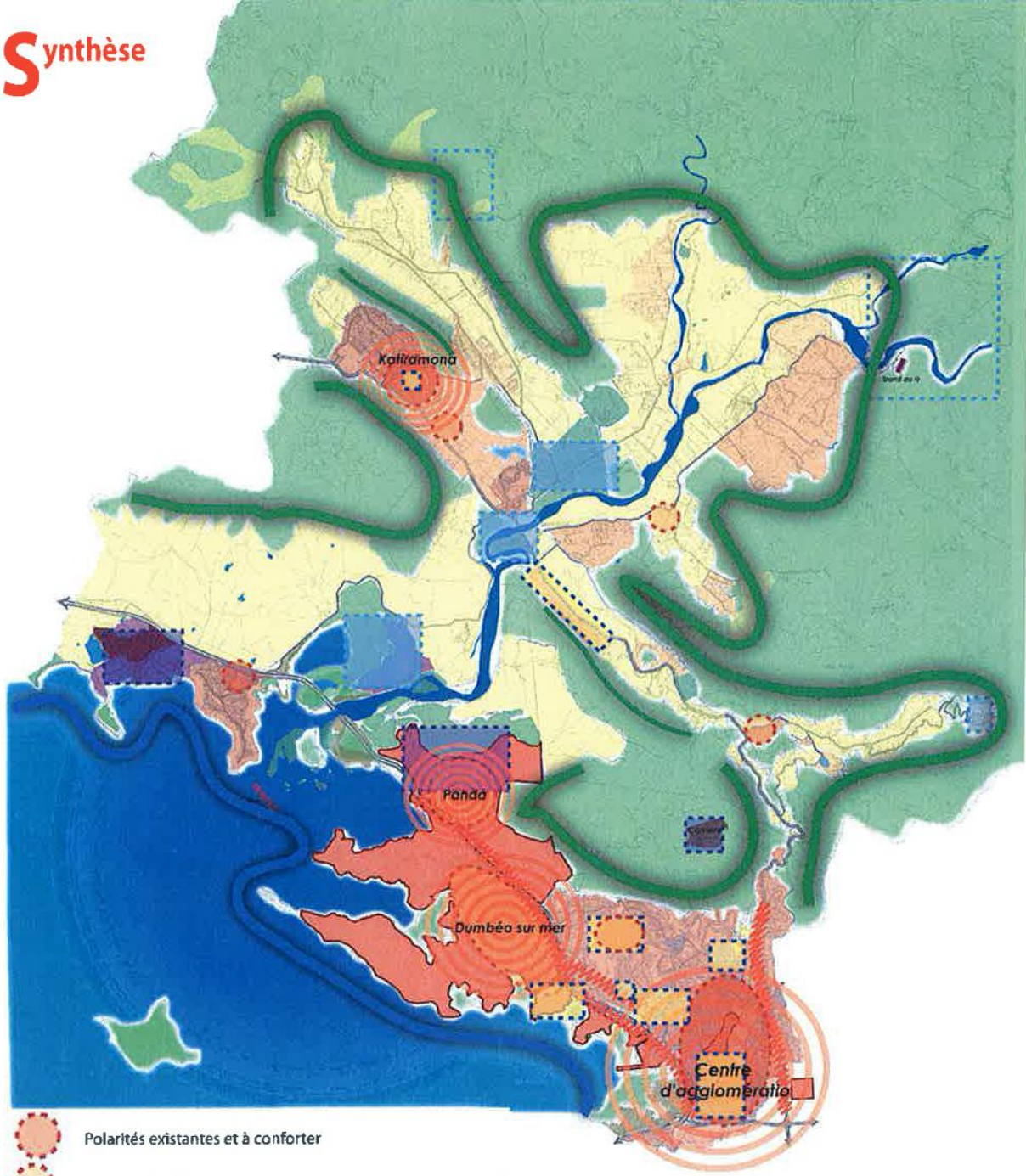
Ainsi le concept de trame verte et bleue identifie et regroupe les espaces naturels et paysagers (forêt, mangrove, rivages, cours d'eau...), de divers intérêts biologiques et écologiques, dont une part significative sont situés au contact immédiat de l'espace urbanisé. Ces lieux centraux, symboles du cadre de vie et des aménités, concrétisent « la valorisation réciproque entre la ville et la nature ».

A l'échelle du Centre Urbain de Koutio, la Tonghoué, et les espaces naturels qui l'accompagnent (grande ripisylve), entrent bien évidemment dans le réseau de la trame verte et bleue globale de l'Agglomération.

En parallèle de la « dimension écologique », le SCAN instaure des restrictions quant à l'utilisation des espaces à risques pour les populations mais également pour les biens. Le bassin de la Tonghoué est doublement concerné par ces orientations :

- c'est un espace à risque fort d'inondation (combinaison de l'aléa naturel et des enjeux) ;
- mais c'est également le lieu d'une politique précautionneuse et réparatrice des ripisylves des principales rivières, concrétisée par des plans de valorisation paysagère et d'aménagement « vert » du réseau hydraulique.

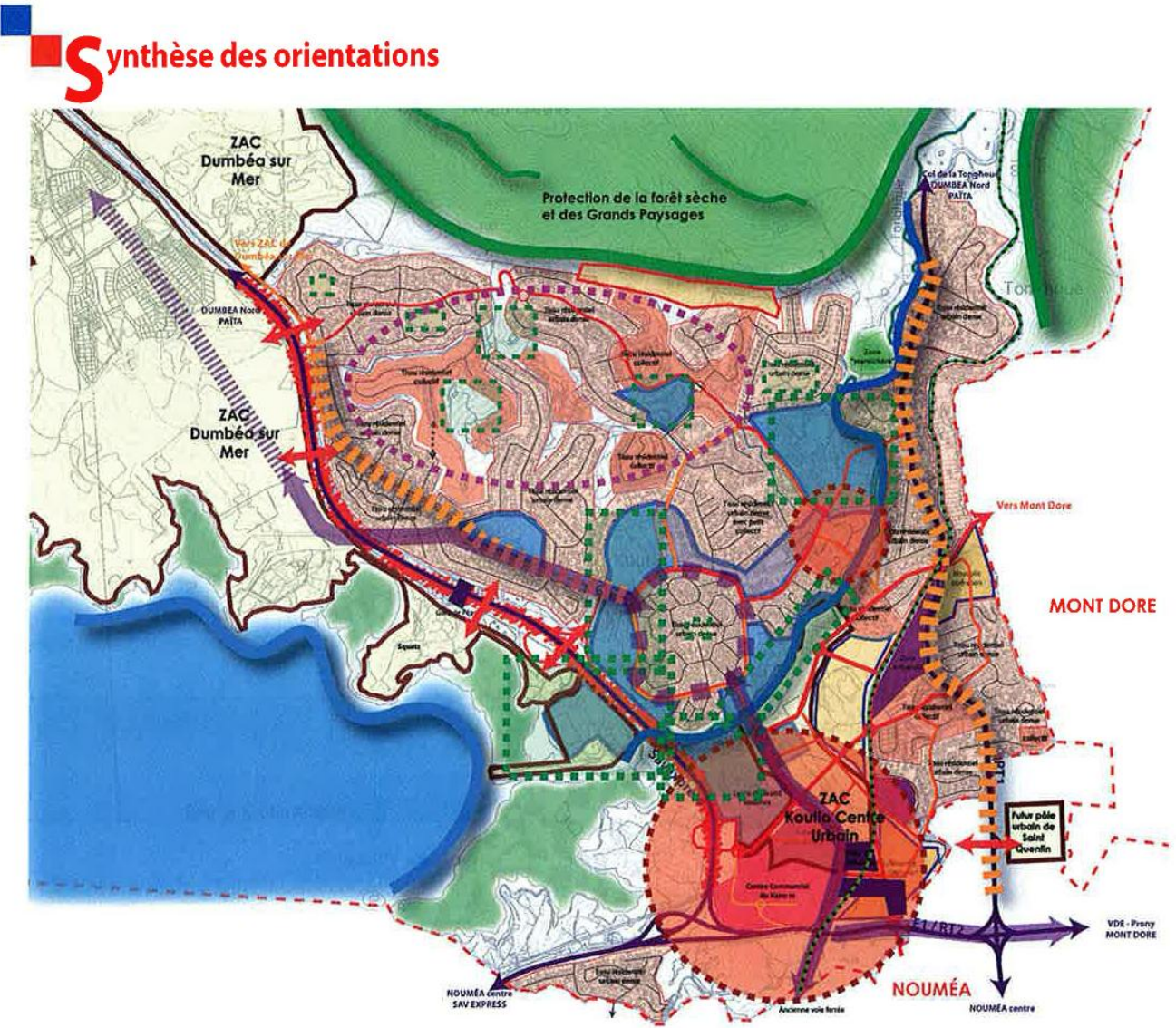
La question des paysages est également une donnée importante, même en milieu urbain. La définition du paysage comme « *étendue de terre qui s'offre à la vue* », induit de ce fait une notion de cadre de vie. La ville doit ainsi être agréable à voir...mais aussi à vivre, à pratiquer. Le site du Centre Urbain de Koutio, même si le projet CUK va profondément modifier le paysage urbain actuel, est aujourd'hui fait de constructions récentes et parfois disséminées, de squats, de végétation en friche, et de nature anthropisée, de grandes étendues vierges, le tout formant un ensemble peu attrayant et donnant une impression de fin de ville. En somme, tout le contraire d'un futur centre urbain.



- Polarités existantes et à conforter
- Polarités à créer
- Centre urbain, centralité de quartier
- secteurs d'activités industrielles et artisanales
- secteurs d'équipements touristiques et de loisirs
- secteurs d'équipements publics
- Axes majeurs à requalifier dans un contexte urbain avec accueil d'activités économiques sur RT1 et Becquerel (Savexpress hors des compétences communales)
- secteurs ruraux
- secteurs résidentiels peu denses
- secteurs résidentiels denses
- secteurs urbains centraux denses

**VILLE CROISSANTE**  
Projet de Ville Durable du PUD de Dumbéa – 2010. ATHANOR

**CUK : polarité existante à renforcer / centre urbain, centralité de quartier / secteur d'équipement public / secteur urbain central dense**



- IDENTIFIER ET DELIMITER LE CENTRE URBAIN**
- Grandes composantes à préserver et valoriser (franges urbaines, flancs de montagne et lignes de crête, mangroves)
  - Zones naturelles à préserver de l'urbanisation, éléments du Grand Paysage
  - Aménagement de la Tonghoué et de ses berges
  - Lignes de crête à préserver comme repère du Grand Paysage
  - Valorisation et articulation des espaces publics, des espaces naturels et paysagers existants
- DEVELOPPER UN CENTRE URBAIN D'AGGLOMERATION**
- Polarité du centre ville à renforcer. Travail sur la qualité urbaine, les espaces publics, les déplacements tout modes, le stationnement, les qualités architecturales, la végétalisation, la mixité et l'ensemble des problématiques liées à un centre urbain.
  - Permettre l'accueil d'activités de proximité et renforcer les connexions avec les pôles par un réseau viaire hiérarchisé et des cheminements doux
- HIERARCHISER LE SYSTEME VIAIRE INTERNE ET LE CONNECTER AUX VOIES STRUCTURANTES**
- Connections à imaginer et/ou renforcer
  - Gare de Péage et Savexpress
  - Requalification de la RT1 et de l'avenue Becquerel en voie d'activités et services accessibles aux modes doux
  - Tracé du TCSP à intégrer au développement du secteur et prise en compte de la future gare d'échange
  - Ancienne voie ferrée à valoriser comme élément de liaison et de cheminement de loisirs pour les modes doux
- IDENTIFIER LES SECTEURS D'URBANISATION PRIVILEGES ET DEFINIR LEUR VOCATION**
- Périmètre de ZAC
  - Zones d'équipements et de services à conforter
  - Zones d'activités artisanales existantes à requalifier
  - Nouvelles opérations programmées ou en projet
  - Projet de GDPL

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE SECTEURS STRATEGIQUES – CENTRE URBAIN DE KOUTIO**  
Projet de Ville Durable du PUD de Dumbéa – 2010. ATHANOR

**CUK : polarité de centre urbain à renforcer.**

## PUD DE DUMBEA : LE PROJET D'UNE VILLE DURABLE

### Le Centre Urbain de Koutio, un lieu privilégié pour la consécration du Projet de Ville Durable

La commune de Dumbéa connaît un essor urbain d'envergure, dans le sillage du Grand Nouméa, avec les enjeux et les risques que l'on connaît. Aussi, La maîtrise de la croissance urbaine fut l'un des éléments déclencheur de la mise en révision du PUD. Plan d'Urbanisme Directeur que la Ville de Dumbéa a approuvé en 2012 (délibération PS n°52-2012/APS du 18 décembre 2012). Son Projet de Ville Durable transcrit de ce fait l'économie générale du devenir de la Commune et constitue l'assise du tout prochain PUD.

Ce Projet de Ville Durable (PVD), entrepris dès 2010, a tout d'abord permis de dresser un diagnostic complet des enjeux et de la structuration de Dumbéa en 4 grands temps, dont un qui a permis d'apporter une vision globale sur l'environnement, l'urbanisme et le paysage, et un autre qui a identifié des problématiques ciblées sur des secteurs stratégiques. A l'issue de ce diagnostic, ont été définies des grandes orientations pour l'organisation du devenir de la commune. La ZAC du Centre Urbain de Koutio y est consacrée comme un lieu important de l'avenir de Dumbéa, si ce n'est le plus important pour les prochaines années.

### Une ville en pleine croissance

Plusieurs opérations (CUK, Dumbéa sur Mer, Panda...) de grandes envergures vont restructurer en profondeur les polarités de la commune, notamment au Sud, au contact même de Nouméa. Plusieurs cibles déclinent cette orientation fondamentale de ville en croissance :

- Une **ville dynamique** : « *soutenir et accompagner l'accroissement démographique* ». Les enjeux associés sont : besoins en logements, en équipements, en transport mais aussi emplois, cohésion sociale et préservation de l'environnement. Ainsi une stratégie d'urbanisation et un investissement dans la qualité de vie doivent être mis en place. Les projets d'envergure vont permettre de supporter ce développement.
- Une **ville solidaire** : « *assurer l'équité entre les populations* ». Les grands projets d'aménagement doivent entretenir et pérenniser le visage multiple et pluriel de Dumbéa. Les liens sous toutes leurs formes (physiques, sociaux, culturels, ethniques, entre les territoires et entre les gens) doivent être facilités. La solidarité est l'avenir et cela suppose également une équité de devoirs et de droits entre citoyens et collectivité.
- Une **ville attractive** : « *carrefour stratégique au cœur de l'agglomération* ». La position de Dumbéa en cœur d'agglomération suppose une structuration d'équipements forts (futur Médipôle, Centre Aquatique, future gare d'échange TCSP, centres commerciaux...), de services de proximité, de lieux publics, ainsi qu'un Centre-Ville identifié et identitaire. La structuration urbaine doit être à l'échelle de ce positionnement stratégique pour le devenir de l'agglomération, dans le prolongement direct de la croissance nouméenne.
- Une **ville active** : « *soutenir la croissance économique et la création d'un bassin d'emplois dumbéens* ». Le développement économique est un maillon indissociable de la croissance démographique, de l'aménagement du territoire, de la cohésion sociale et de la qualité de vie. L'économie (ses lieux et ses activités) s'intègre dans la stratégie urbaine et s'articule avec les autres pans de la structuration du territoire, et notamment la fonction tertiaire sur le Centre Urbain.

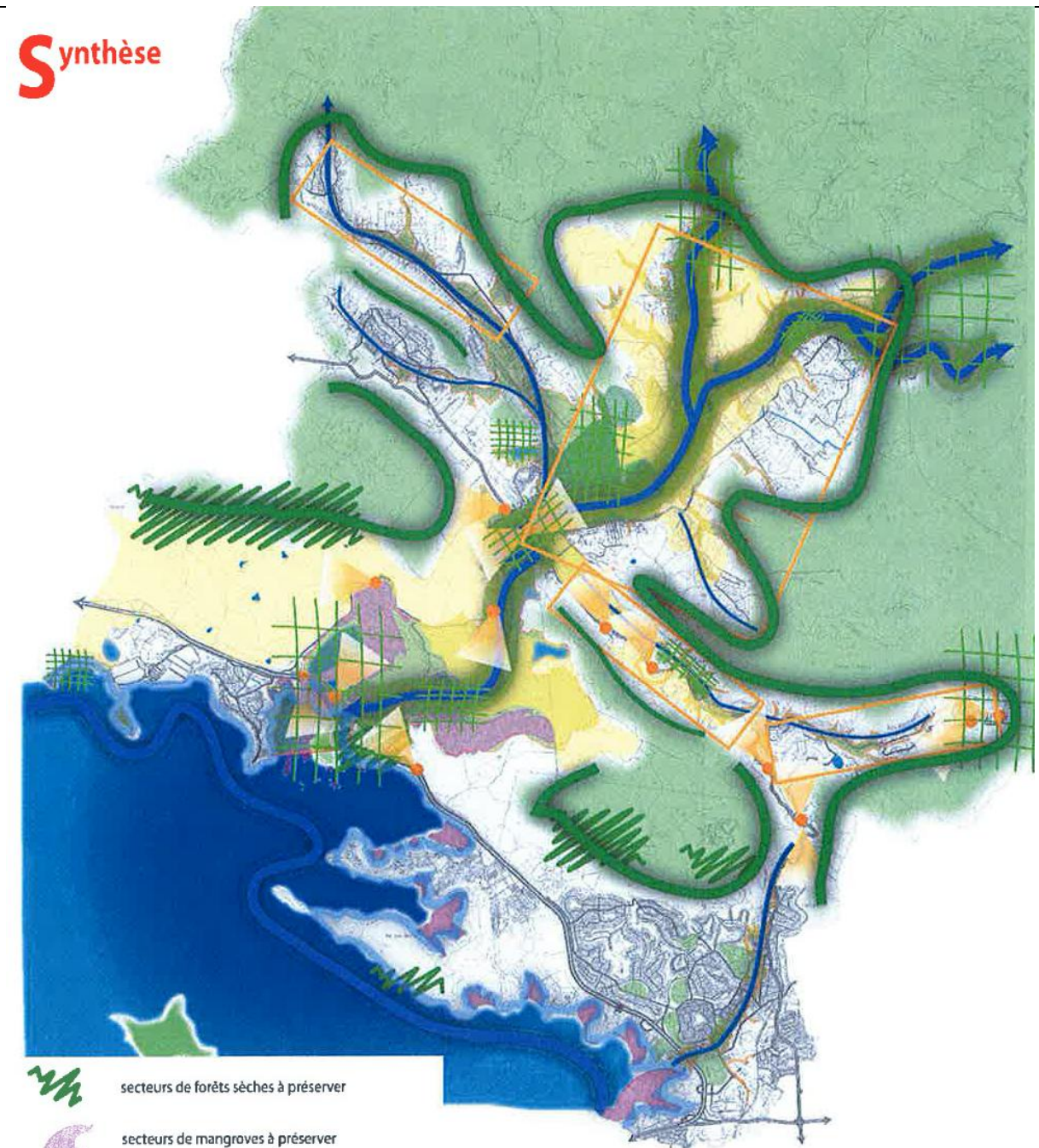
### Une ville environnementale

Dumbéa possède de grands atouts naturels. L'enjeu est de ne pas dilapider cet héritage, même en milieu urbain. Parmi les objectifs déclinés, notons : la protection vis-à-vis des risques naturels (notamment d'inondation), la diminution des pollutions (limitation de l'usage de la voiture par la promotion des modes de déplacements alternatifs, la réduction des distances entre les polarités et la contraction / densification de la ville comme modèle urbain à faible empreinte écologique, la gestion des déchets, de l'eau), le renforcement des polarités urbaines existantes, dont le Centre Urbain, la préservation des identités paysagères et du patrimoine naturel remarquables.

Le concept de la trame verte et bleue met en lumière tout un maillage d'espaces naturels à protéger et à mettre en valeur de manière pédagogique au titre d'écosystèmes sensibles, de lieux de biodiversité. Le secteur de la Tonghoué et le « Croissant Vert » occupent une place importante dans la structuration de cette trame verte et bleue en tant qu'espace d'articulation et de valorisation, mais également comme lieu d'équipements touristiques, sportifs et de loisirs.

La gestion de l'eau sous toutes ses formes (pluviale, ruissellement, potable, assainissement) est également une cible importante. La réduction de l'empreinte écologique passe aussi par la réduction des terrassements qui ont un impact visuel mais aussi structurel (glissements de terrain).

Synthèse

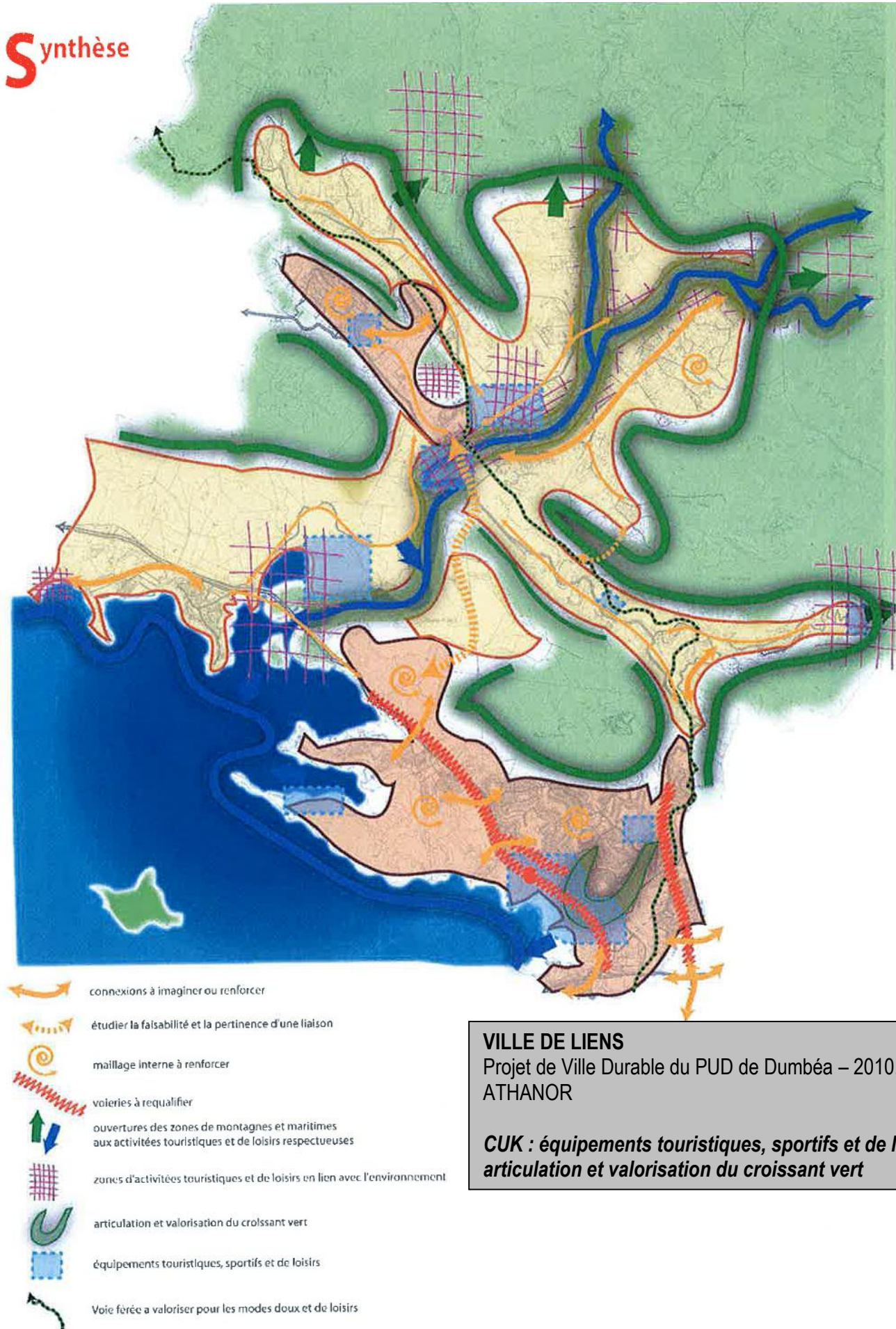
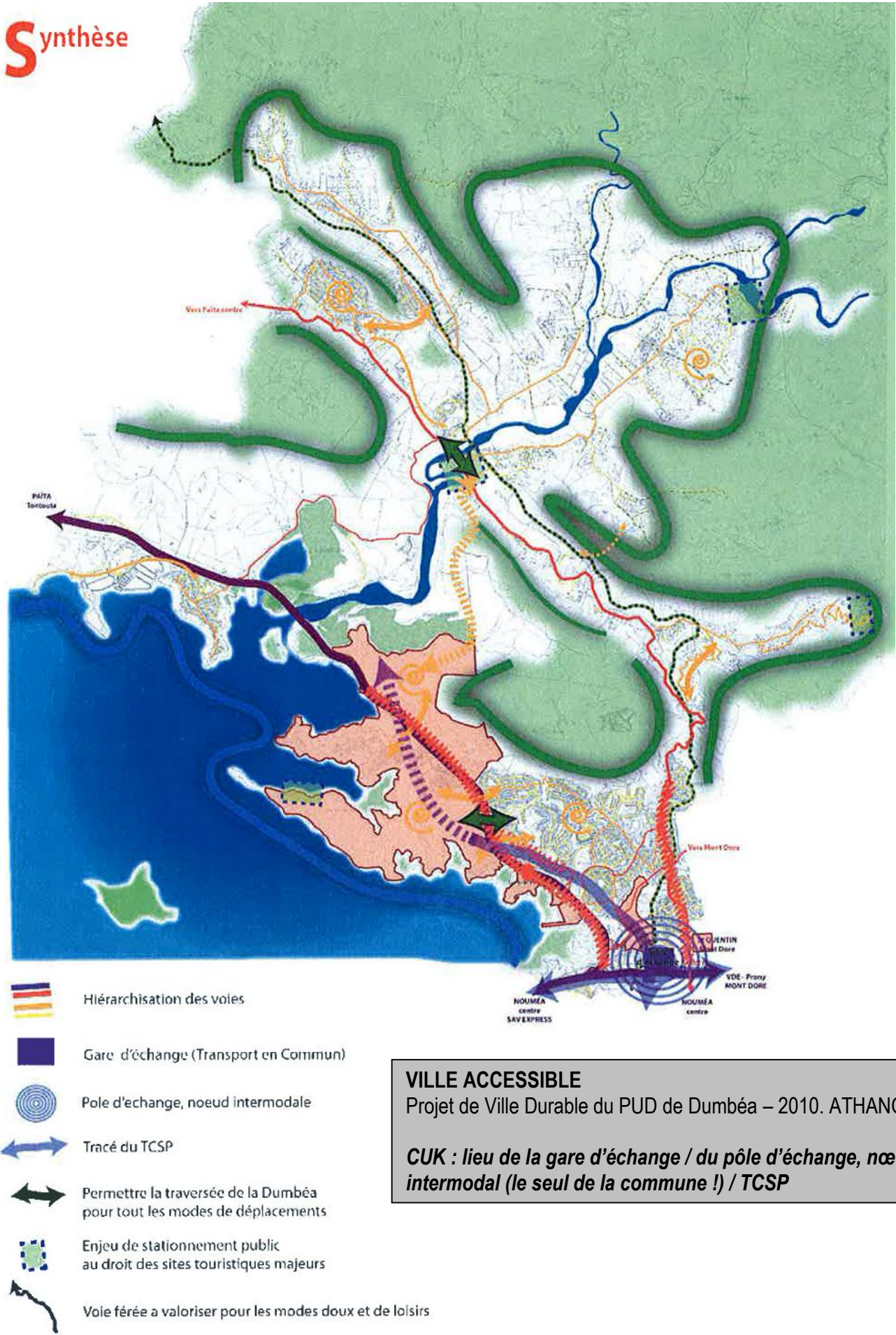


- secteurs de forêts sèches à préserver
- secteurs de mangroves à préserver
- préservation et valorisation des perspectives depuis les axes
- secteurs agricoles à préserver
- zones sensibles à préserver
- grandes unités de paysages à préserver
- cours d'eau et rivières à protéger et valoriser
- zones humides sensibles à préserver
- DPM
- Périmètre d'aléas d'inondation forte, urbanisation proscrite

### VILLE ENVIRONNEMENTALE

Projet de Ville Durable du PUD de Dumbéa – 2010. ATHANOR

**Rives de la Tonghoué : cours d'eau à protéger et à valoriser, périmètre d'aléa d'inondation fort, urbanisation proscrite**



### Une ville de liens

La nécessité de relier les territoires et les populations est un engagement important de la Ville. Qu'ils soient physiques, culturels ou sociaux, les liens sont une composante essentielle de la ville dans sa globalité et son fonctionnement. La question des liaisons se double également de la problématique de la proximité à l'ensemble des fonctions urbaines structurantes. La notion de « ville compacte » replace le quartier (et singulièrement le quartier du Centre Urbain) comme échelle de référence pour les actes quotidiens et occasionnels. Les bassins d'habitat doivent (re)devenir des lieux de polarité et non plus des espaces monofonctionnels.

### Une ville accessible

La question des déplacements est primordiale pour tout urbanisme durable. Toutefois, par sa situation au sein de l'Agglomération, Dumbéa est support d'importants flux de transit car située en accès à la presqu'île de Nouméa. Comme toute commune ayant crû récemment, et très fortement, par lotissements successifs, Dumbéa manque aujourd'hui cruellement d'un niveau intermédiaire (communal, interquartier...) dans la maille des déplacements. Ces axes secondaires doivent non seulement revêtir la fonction de transit, mais également être vecteurs du développement urbain et être des points de rencontre entre les quartiers. A ce titre, sont essentielles la structuration de la ville par et depuis les axes structurants (RT1, SAV) ainsi que la perméabilité des quartiers, notamment centraux, et pour tous les modes de déplacements.

Plusieurs pistes sont lancées par cette thématique et avancées dans le PUD : l'intégration réelle des modes doux, le partage de la voirie et de l'espace public en général, le développement du maillage viaire (exposé dans les SCAN / PDAN) et la mise en réseau des espaces publics, le développement et la structuration des stationnements (positionnement, mutualisation public / privé), l'intégration du « Néobus », le développement de l'intermodalité (pôle d'échange...), le développement des transports en commun et modes doux.

L'accent doit être mis sur le renforcement et l'accessibilité des polarités existantes, dont les espaces les plus centraux. Cette notion de densité / accessibilité est corroborée par le TCSP. A ce titre, le CUK doit devenir un nœud de l'agglomération, un pôle d'attraction intercommunal, le seul sur la commune, identifié comme tel.

### De nouveaux modes d'habiter

La ville compacte permet de répondre aux besoins combinés d'une population toujours plus nombreuse et d'un environnement précieux à respecter, à ménager et à préserver à tout prix. L'optimisation de l'espace doit être un harmonieux équilibre entre la densification des formes urbaines et la libération d'autres espaces pour des lieux publics, verts, communs et récréatifs comme autant de respirations, d'espaces de rencontre, de lieu de vie et de ville.

Le concept de développement durable oriente vers une ville plus compacte, basée sur « *l'émergence d'un nouveau modèle urbain (...) à faible empreinte écologique* ». La dimension architecturale est ainsi importante pour réduire les besoins énergétiques et l'empreinte écologique (matériaux de constructions, imperméabilisation...) et maximiser les ressources naturelles et climatiques et leurs apports (solaire, ventilation naturelle, économie d'eau...).

### Le Centre Urbain de Koutio : une nouvelle image pour DUMBEA

La ville de Dumbéa a connu, et continue de connaître, des bouleversements liés à son explosion démographique et aux changements qui l'accompagnent (évolution de la structuration de la population, hausse des besoins...). Toutefois, la commune a judicieusement choisi de se saisir de l'opportunité de la croissance pour l'organiser, la maîtriser, la canaliser et non la subir. L'objectif pour la Ville est donc de se redessiner, de se repositionner à sa juste place dans l'Agglomération et d'offrir cadre de vie, équipements, services, logements diversifiés, tissu économique, emplois...à sa population d'aujourd'hui et de demain.

Suite à sa forte expansion démographique, Dumbéa a été témoin de fortes mutations aussi dans son rapport à la centralité. Autrefois noyée dans la végétation avec des équipements dispersés et des espaces publics non lisibles, la commune est aujourd'hui en recherche d'identité. Avec 31.812 habitants au recensement de 2014, Dumbéa, bien qu'inscrite dans le réseau de villes-centres de l'Agglomération, doit continuer à se doter des équipements et des aménités en cohérence avec son volume de population. Pour cela elle mérite un Centre urbain référent, fort et ambitieux, structuré, repérable, identifié et accessible, durable et solidement arrimé sur les autres pôles du secteur : Nord de Nouméa, Mont-Dore, Koutio.

Pour peaufiner cette image, des espaces publics devront donc être aménagés dans le Centre Urbain lui-même, mais également dans le Croissant Vert (avec le Parc de la Tonghoué), ainsi que sur le parcours du TCSP.



Ecole maternelle



Médiathèque



SEM Agglo - TANNA - Logements



SEM Agglo TANNA - siège



Lycée



Placette devant Koutio Central et Central garden



SMTU SIGN ENERCAL et Central garden



Mangareva & Tikopia (SEM Agglo)



PHOTOS DU SITE



Rue J-Y Cousteau



Résidence BAMBOU



Future avenue de Koutio



ARBE



ATALAYA



Koutio Central



Rue Félix Trombe depuis l'avenue de Koutio



SECAL depuis l'avenue de Koutio

# PROJET

## SITE NATUREL, PAYSAGER ET URBAIN : ETAT DES LIEUX

### UN PROJET DE GRAND AMENAGEMENT DEJA LARGEMENT ENGAGE

Le relief sur Centre Urbain de Koutio est typique des zones littorales de la côté Ouest : de type collinaire mais faiblement marqué. Au Sud du secteur, une petite colline culmine à 27m (NGNC), ses flancs étant à 20m au niveau du lycée, de Kenu In en partie Est du projet. Le centre et le Nord du site sont plats avec un minimum de 5 à 7m au niveau de la rivière de la Tonghoué.

La géologie du site est marquée par :

- des formations fluviales : alluvions actuelles et récentes, au Nord, près de la rivière ;
- des formations sédimentaires du crétacé supérieur – paléocène : argilites, grès, schistes tufacés indifférenciés, localisés au Sud-Est de la zone ;
- des grès volcanoclastiques turbiditiques, situés au centre et au Sud.

Le système hydrographique se réduit à la rivière de la Tonghoué au Nord, laquelle est rejointe par quelques réseaux de talwegs. Les rives de la Tonghoué présentent des risques non négligeables d'inondation et resteront donc dédiées, comme par le passé, à la mise en valeur du site et à des fonctions récréatives et de détente, dans ce nouveau dossier de réalisation.

Le milieu naturel ne présente pas d'intérêt particulier. Aucune faune notable n'y a été observée. Les formations végétales sont dégradées, et constituées d'espèces introduites et sans intérêt biologique spécifique. Ces formations sont le fruit d'une anthropisation importante, essentiellement des habitations sommaires et des jardins, ayant entraîné un défrichage important et continu, sans pour autant que cette colonisation de l'espace naturel se soit accompagnée d'un système satisfaisant de voirie ou de réseaux d'infrastructure. Il en résulte des espaces et des conditions de vie considérablement dégradés pour les occupants de cet espace.

Les collines d'Auteuil à l'Est offrent un panorama assez complet sur le site de la ZAC. Tout impact sur le paysage pourrait par conséquent avoir des incidences non négligeables sur cet environnement proche. Les squats qui occupent encore une partie significative du site marquent fortement le paysage et le ressenti actuels. Le site reste toutefois un milieu très ouvert, quoique support d'une urbanisation d'ores et déjà entamée par le Lycée, les premières constructions des rues Félix Trombe et Paul Emile Victor ainsi que tout le secteur de la médiathèque, de l'école maternelle et de la rue J-Y Cousteau.

Le milieu urbain du site du Centre Urbain de Koutio est marqué d'une part par les constructions mises en œuvre à l'occasion de la première phase de la ZAC et le Lycée implanté juste à sa limite et d'autre part par les squats disséminés sur le site (cf. illustrations ci-contre). Environ 50 familles occupent de manière illicite 20 à 25% des terrains de la ZAC et font l'objet d'un programme de relogement progressif. Près de 300 logements sont d'ores et déjà réalisés rues Félix Trombe et J-Y Cousteau, ainsi que des sièges d'entreprises et des bureaux. Plusieurs équipements publics ou privés structurent déjà le secteur : le Lycée du Grand Nouméa (hors ZAC) et le centre commercial KENU IN (hors ZAC) qui jouissent d'un important rayonnement à l'échelle de l'agglomération, le groupe scolaire, la Médiathèque, un centre médical. Les quartiers alentours sont ou seront constitués de lotissements d'habitation sur la partie Est (FSH, Auteuil, Palmiers III...). La SAVEXPRESS et la VE1 encadrent le grand périmètre à l'Ouest et au Sud (de Kenu In), axes majeurs de l'Agglomération, et desservent magistralement le site du Centre Urbain de Koutio.

## LE TEMPS DE LA MATURITE POUR LE CENTRE URBAIN DE KOUTIO

Après les tout premiers temps qui ont vu s'implanter sur le pourtour du secteur, des équipements et commerces, le Lycée du Grand Nouméa, le centre commercial Kenu In, la médiathèque, l'école maternelle, mais également des opérations de logements (avenue Félix Trombe et rue JY Cousteau). Ce sont ainsi les parties sud et nord de la ZAC qui sont presque entièrement constituées. Reste à présent à mettre en place le cœur de la ZAC.

Avec la construction, certes lente mais néanmoins continue, de ces programmes diversifiés (équipements, logements...), le centre urbain prend chaque jour un peu plus forme et consistance. Le nombre d'habitants, d'usagers, de travailleurs, d'écoliers, lycéens, de citoyens qui pratiquent le Centre Urbain de Koutio attend progressivement une certaine masse critique.

Cette consistance progressive fait que le secteur est en pleine effervescence. De nombreux projets se précisent : le secteur sud de la ZAC, Entre-Deux-Mers, va porter un ambitieux programme commercial en vitrine directe sur le VE1, le parc de la Tonghoué va être prochainement mis en aménagement pour constituer à terme le poumon vert du centre urbain, le TCSP, « Néobus », va également prochainement venir desservir tout ce secteur en prenant place sur la promenade de KOUTIO. Ces nouveaux programmes, ces nouveaux équipements, cette nouvelle desserte vont, dans un futur proche, renforcer l'attractivité du CUK.

Des programmes désirent désormais s'installer au cœur sur le Centre urbain et profiter de ses aménités nouvelles : cinéma, sièges sociaux, équipements publics, logements modernes.

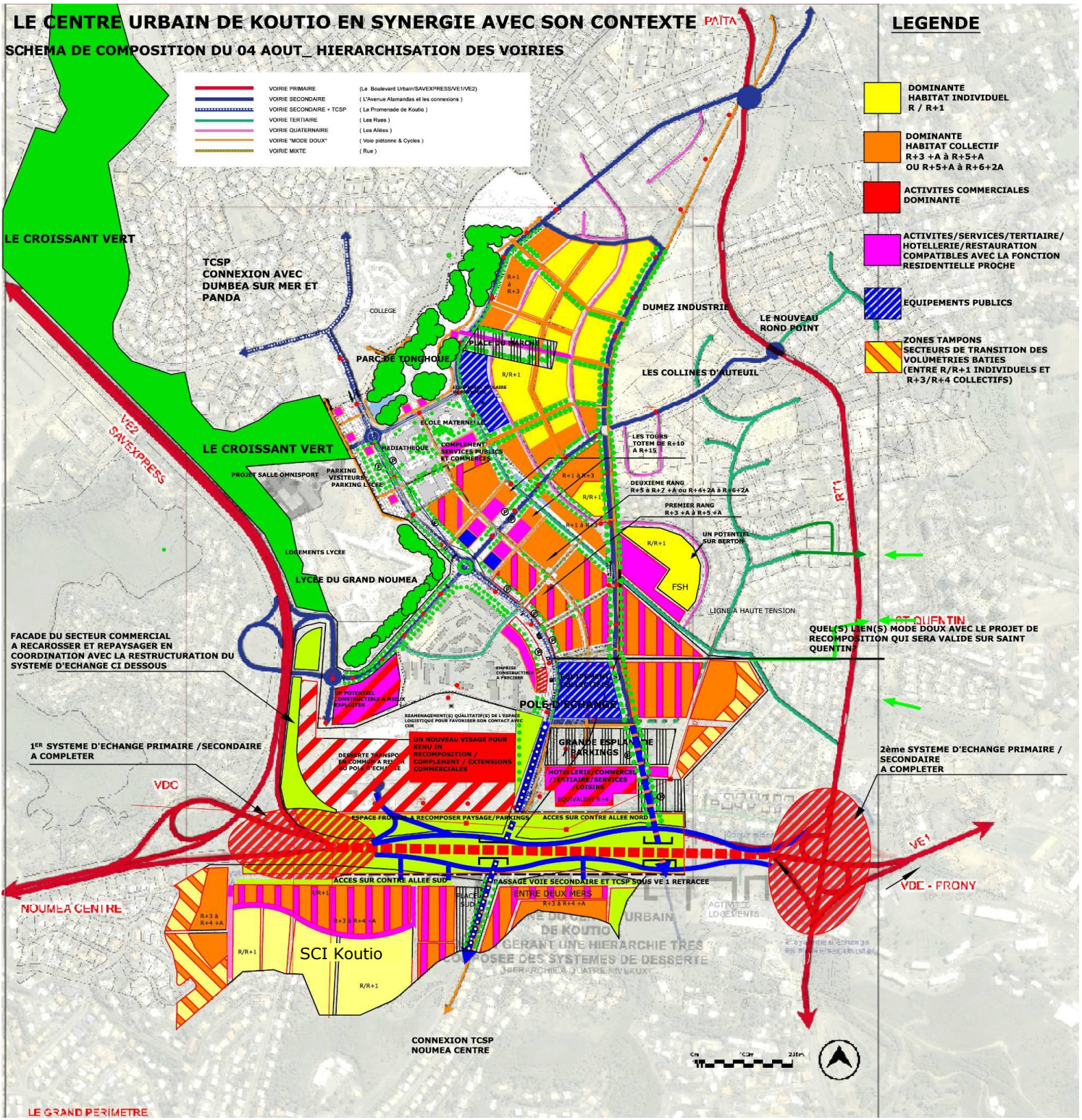
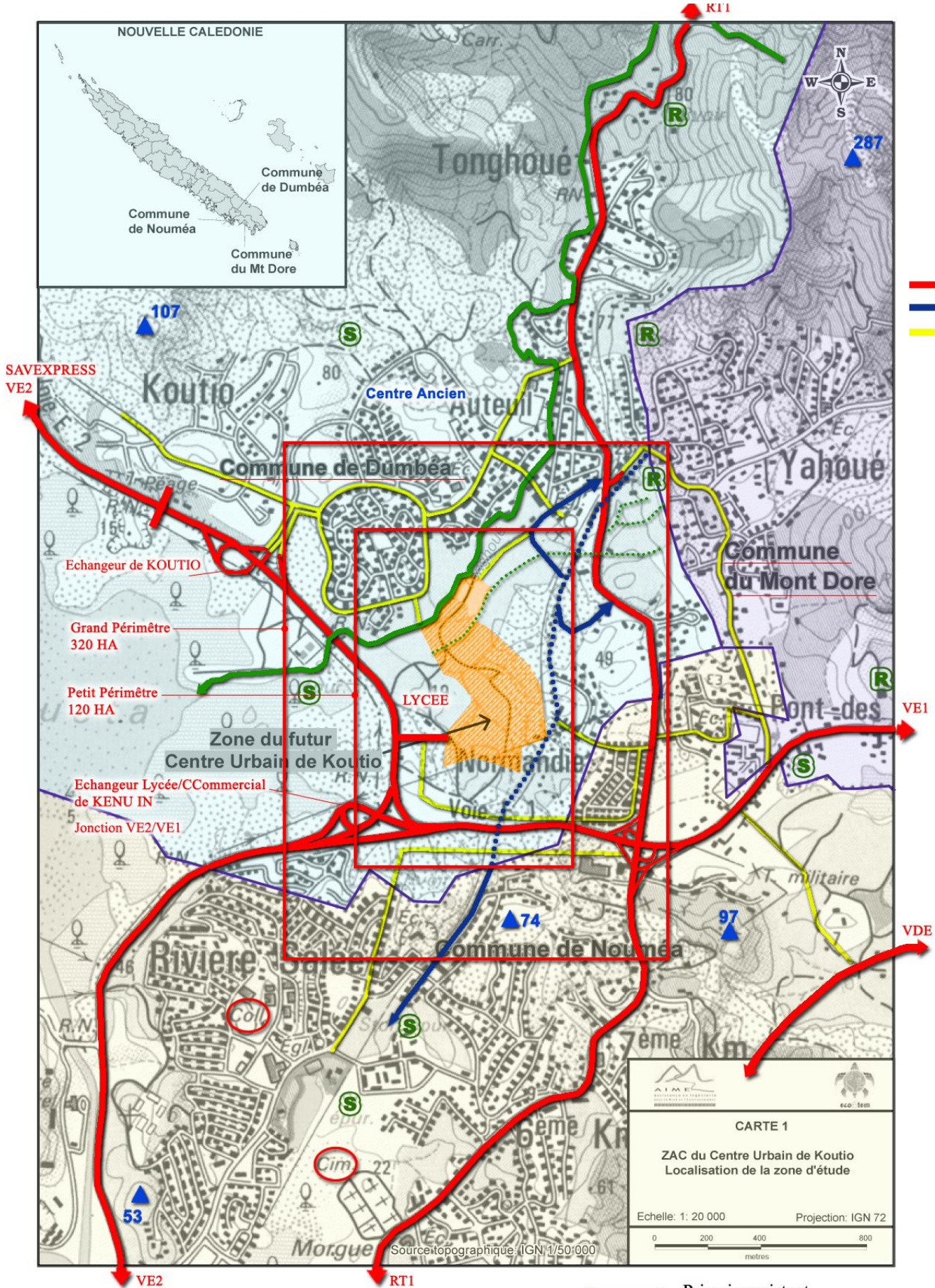
Le PAZ / RAZ actuellement en vigueur était majoritairement destiné au logement. Les formes urbaines très réglementées (alignements et front bâtis, îlots ouverts sur des cœurs d'îlot végétalisés) sont les principales preuves de ce parti pris. Toutefois, ces règles bien que légitimes, peuvent s'avérer contraignantes pour la réalisation de programmes plus atypiques (équipements, bureaux, multiplexe) ou pour une évolutivité des îlots (plus grands ou plus petits), sans remise en cause des ambitions et objectifs de la ZAC (voies structurantes en périphérie, cœur piéton, hauteur et densité bâties certaines...).

De plus, l'arrivée prochaine du « Néobus » et cette fois-ci certaine, invite à réfléchir à nouveau, à l'organisation générale des transports. Sa présence va permettre aux habitants et usagers d'être moins dépendant de la voiture. Bureaux, équipements publics et culturels, logements, s'ils vont garantir une animation publique plus large du centre urbain (éviter l'écueil du centre-ville dortoir), vont permettre de mettre en place les conditions d'une mutualisation du stationnement entre tous ces usages : la journée en semaine, le soir, le week-end, habitants, travailleurs, chalands, visiteurs, voire relai pour accéder au cœur (congestionné) de Nouméa.

Depuis la crise économique de la fin des années 2000, les investissements se sont raréfiés, les finances publiques et la consommation des ménages ont chuté. Pour ne pas se transformer en friche urbaine, le CUK doit rester attractif aux yeux des investisseurs. Il s'avère que certaines règles urbaines, architecturales et techniques, alourdissent sensiblement les équilibres des opérations, mais également celui de l'opération. Sans pour autant remettre en cause totalement les ambitions élevées de la ZAC, il convient d'assouplir certaines dispositions pour retrouver souplesse programmatique, attractivité financière et équilibre budgétaire.

**Le Centre Urbain de Koutio, pour toutes les raisons exposées ci-avant, est sur la voie de la réussite. Les ambitions initiales sont respectées, la ville dans toutes ses composantes se met doucement en place, et c'est bien là le principal. Mais pour poursuivre sereinement et qualitativement, quelques ajustements sont nécessaires. Il ne s'agit nullement de rabattre toutes les cartes, mais de permettre au centre urbain de se consolider et d'accéder à la maturité.**

**La présente modification du dossier de ZAC est donc mineure et cela est plutôt rassurant. Aussi pour accroître la mixité de la programmation urbaine (inhérente à tout centre urbain) et permettre la mutualisation du stationnement (tout en réduisant les charges sur les opérations), un assouplissement doit être instauré pour certaines règles d'implantation et de stationnement.**



CUK : SCHEMA DE COMPOSITION – FONCTIONS URBAINES ET HIERARCHIE DES VOIES août 2010

**PROJET URBAIN DU CUK : GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION DU DEUXIEME TEMPS FORT DE LA REALISATION DU NOUVEAU CENTRE DE DUMBEA**

La ZAC du Centre Urbain de KOUTIO s'inscrit dans un secteur en profonde mutation depuis maintenant plus d'une décennie. La réalisation de la ZAC a pour but de constituer le futur cœur urbain de ce secteur. Cette démarche s'accompagne, simultanément, d'une incitation active de la Commune à une réflexion simultanée des propriétaires et opérateurs intéressés au développement du la périphérie du futur Centre Urbain et à une mise en œuvre de projets cohérents avec celui du CUK, à l'échelle du grand site, sur près de 300ha (cf. schéma général de composition en face et directives de composition aux « grands voisins de la ZAC »).

Après une première phase « pionnière » de mise en œuvre et de construction d'équipements publics et de plusieurs bâtiments tertiaires et d'habitation, comme en 2012 déjà, l'utilité d'une restructuration des principes d'aménagement généraux et d'une simplification du cadre réglementaire de la ZAC du Centre urbain de Koutio est apparue clairement pour :

- **accroître, encore davantage, la mixité de la programmation urbaine** (inhérente à tout centre urbain). Pour cela, un assouplissement des règles d'implantation doit permettre à des programmations autre que logement de venir s'implanter sur le CUK ;
- **permettre la mutualisation du stationnement** (tout en réduisant les charges sur les opérations), entre les différents programmes de la ZAC qui pourront ainsi « partager » des espaces de stationnement tout au long de la journée et de la semaine ;
- **permettre la réalisation de nouveaux équipements publics**, et notamment la valorisation des rives de la rivière et création du parc de la Tonghoué dans le Croissant Vert de Dumbéa ;
- **intégrer au mieux l'arrivée prochaine du « Néobus »**. En effet, il est également important de signaler que la Promenade de Koutio actuelle accueillera à terme, le futur TCSP (Transport en Commun en Site Propre) qui est appelé à relier dans un premier temps le cœur de Nouméa au Centre Urbain de Koutio, à la ZAC de Dumbéa Sur Mer et de Panda. Ce TCSP comportera une branche qui desservira St Quentin (Est de la ZAC) et le centre-ville de la commune du Mont-Dore. Cet axe-maître, le long duquel seront implantés les équipements majeurs de l'Agglomération et ses futurs grands pôles d'activité, jouera inévitablement un rôle majeur dans l'identification et la notoriété du Centre urbain de Koutio, nouveau centre-ville d'une commune dont la population va être amenée à doubler, rappelons-le, dans les vingt prochaines années.

C'est donc dans un contexte que s'inscrivent ce dossier de réalisation de ZAC modifié et le projet d'aménagement qu'il confirme. En conséquence, plusieurs pièces majeures du dossier de réalisation de ZAC nécessitent d'être modifiées :

- PAZ et RAZ pour définir des règles urbaines davantage favorable à la mixité des fonctions urbaines d'un centre-ville ;
- PEP pour fixer la nature et le financement des équipements à réaliser en adéquation avec la nouvelle programmation urbaine ;
- Modalités prévisionnelles de financement en adéquation avec l'évolution du PEP et des droits à construire.

**S.O.E. CUK ET ALENTOURS MASTER PLAN PROVISOIRE JANVIER 2015**  
**VILLE DE DUMBEA \_ PROVINCE SUD \_ NOUVELLE CALÉDONIE**



**SCHEMA D'ORGANISATION D'ENSEMBLE DU CENTRE URBAIN DE KOUTIO ET DES SECTEURS ALENTOURS – JANVIER 2015. Document Babylone Avenue**



PHOTOS AERIENNES DU CENTRE URBAIN DE KOUTIO



**RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION**

La cohérence du projet de révision du dossier de réalisation de la ZAC du Centre Urbain de Koutio dans le contexte d'Agglomération est clairement posée en terme de développement démographique et économique.

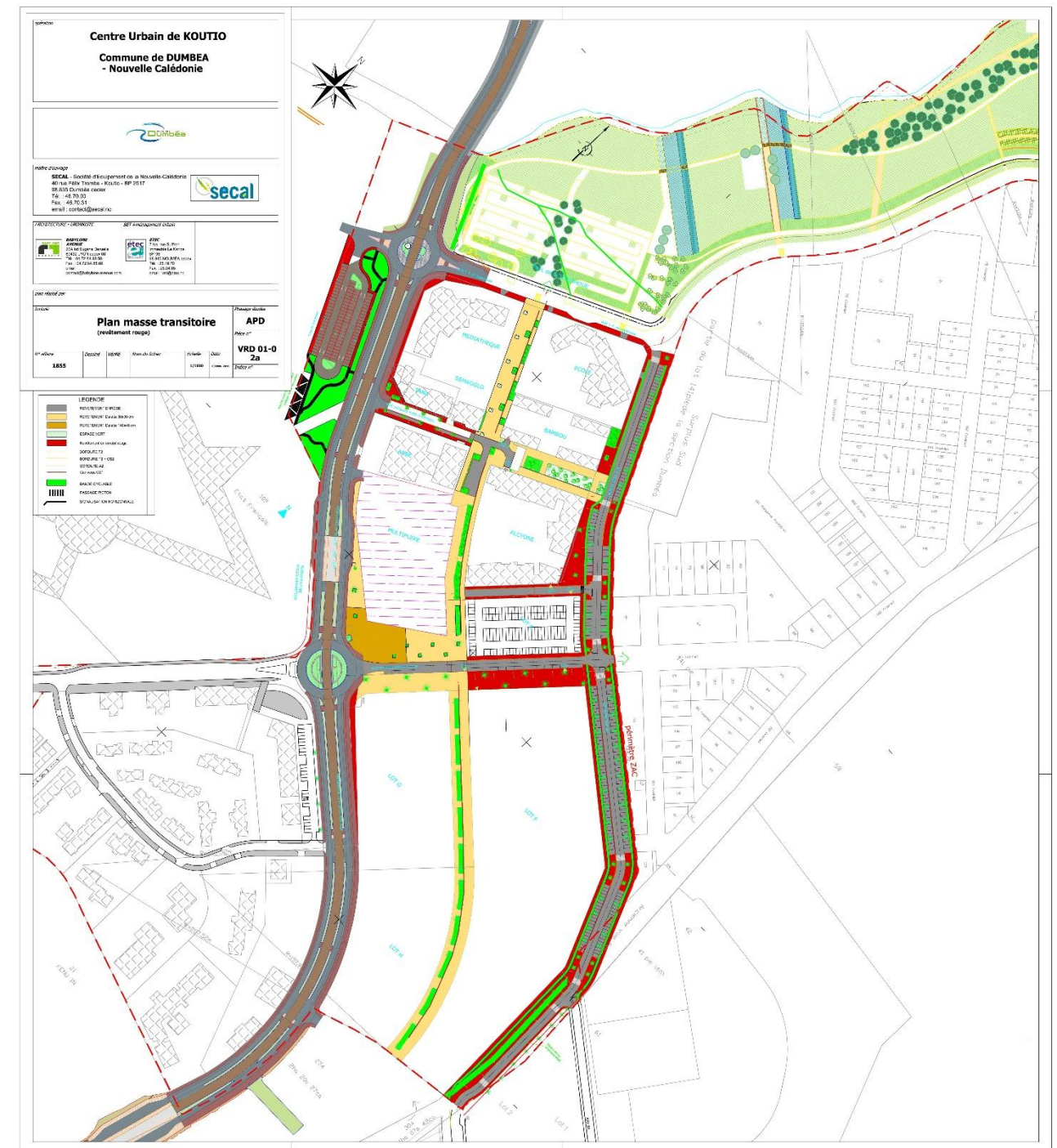
- une croissance du Grand Nouméa de 50.000 habitants entre 2004 et 2020 dans laquelle Dumbéa prendra largement sa part (31.812 hab. en 2014 – soit 17,72% de l'Agglomération (179 509 hab. en 2014) / de 40.000 à 50.000 hab. prévus à l'horizon 2026 – soit 22% de la population prévue à cette échéance pour l'Agglomération) grâce aux développements coordonnés des ZAC Dumbéa sur Mer et Panda d'une part, qui en assureront la plus grande partie (plus de 6.000 logements sur les deux sites à terme), et au Centre Urbain de Koutio qui vient à point pour structurer le territoire communal sur un Pôle central solidement composé : il pourra compter pour sa part 1.000 à 1.200 logements (comme le précisait le dossier de création) à terme et l'ensemble des commerces et services de proximité qui leur seront indispensables,
- la structuration de cette opération, déjà solidement épaulée par le voisinage du lycée d'Agglomération, du centre commercial de Kenu In, et de très nombreux équipements publics en proximité (annexe Mairie, centre aquatique, salle omnisports, collège, etc.), sera d'autant plus justifiée qu'elle constituera le centre-ville référent d'un bassin économique que viendront renforcer plusieurs centaines de lots destinés aux entreprises sur la ZAC Panda. C'est ce qui motive la part du Centre Urbain qui sera consacré à l'accueil de services, d'activités tertiaires (dont plusieurs sièges sociaux déjà identifiés SEM AGGLO / SECAL / ARBE / CSB), mais aussi d'équipements culturels et de loisirs attractifs qui font encore clairement défaut au territoire communal pour une ville appelée à connaître pareille croissance.

La présente révision du dossier de réalisation de la ZAC du Centre Urbain de Koutio s'inscrit donc en pleine compatibilité avec les thématiques fondatrices du Projet de Ville Durable : ville en croissance, ville environnementale, ville de liens, ville accessible.

- Ville en croissance...en optimisant la gestion de l'espace urbanisé de la ZAC ;
- Ville environnementale...en couplant activement les techniques naturelles de noues paysagères aux réseaux plus classiquement enterrés par exemple, et en déclinant un volet de plantations et de verdissement très fort et très structurant sur l'ensemble des espaces publics de la deuxième partie opérationnelle du site ;
- Ville de liens...en ménageant de nombreuses porosités et continuités urbaines dans le schéma de recomposition de la ZAC : le nouveau projet de Centre Urbain de Koutio crée à ce titre des possibilités de liens objectifs avec les « grands » et « petits » périmètres des sites entourant la ZAC – continuités viaires, perspectives visuelles, liens programmatiques de service et d'animation urbaine ;
- Ville accessible...en s'inscrivant ainsi pleinement dans son contexte, dont les logiques fonctionnelles et la hiérarchisation ont clairement été posées, dès 2010, et qui seront gérées, sous le contrôle de la Collectivité, tout au long du processus d'urbanisation de la ZAC, en cohérence avec le PUD qui intègre les Schémas d'Organisation d'Ensemble des secteurs voisins (FSH / site SCI Koutio / site Entre-Deux-Mers / site Kenu In...), la ZAC du CUK apparaît bien comme le Pôle de référence autour duquel vont se réorganiser, à terme, plus de 110ha de sites mutables. Et cela se fera dans une démarche orchestrée, pragmatique, et transparente qui servira de cadre logique à tout cet espace-clé de l'Agglomération et dont la nouvelle vitrine d'attractivité et d'accès principal sera clairement la VE1 restructurée à terme.

Ces 4 thématiques qui, depuis 2012, sont les fondements du PUD que la commune de DUMBEA a validé en 2012.

**PLAN D'AVANT PROJET DETAILLE**  
*Janvier 2017*



## PROJET URBAIN DU CUK : RELATIONS DANS L'ENVIRONNEMENT PROCHE

La ZAC du Centre Urbain de Koutio s'intègre dans un environnement urbain et paysager très disparate, pour l'instant, puisqu'il est lui-même le fruit d'une succession d'époques (l'ancienne voie ferrée, le centre commercial Kenu In des années 1980, le lycée d'agglomération des années 1990/2000, les opérations Palmiers 1 et 2, et plus récemment les collines d'Auteuil à l'Est, le « vieux » lotissement SECAL en nid d'abeilles au Nord, etc.). Délaissé urbain offert aux squats depuis les années 1980, le site de la ZAC va progressivement se densifier pour devenir un véritable centre-ville avec ses logements, ses commerces, ses emplois et ses aménagements.

Toutefois, en parallèle de la définition et de la mise en forme du projet de centre urbain, un important effort de composition a été nécessaire pour préparer son maillage urbain avec son environnement proche lui-même en pleine évolution. Jouté par des tissus bâtis souvent monofonctionnels (équipements / commerces / lotissements), en rives de la rivière Tonghoué et de sa ripisylve, immédiatement connecté aux voies rapides toutes proches, le futur centre urbain doit donc composer avec tous ses éléments de proximité, sans oublier l'effet d'image déjà produit par les premières constructions de la ZAC CUK des rues J-F La Pérouse, Félix Trombe, Jacques Yves Cousteau, de l'avenue Paul-Emile Victor et de la Promenade de KOUTIO.

Ainsi, le futur Centre Urbain tout en répondant aux objectifs inhérents à son propre programme et fonctionnement (densité, mixité, constructions, aménagements, équipements, maillage urbain), tisse par nombre de ses aspects des liens forts avec son environnement. L'aménagement des rives de la Tonghoué, outre la protection vis-à-vis des risques d'inondation, permet au futur centre-ville d'avoir à son immédiate proximité un espace libre, ouvert, récréatif, véritable poumon vert. Les grands axes urbains complètent la maille préexistante pour prolonger et relier des secteurs jadis indépendants. C'est le cas de l'avenue Paul-Émile Victor qui reliera à terme la RT1 et les collines d'Auteuil, ainsi que de la rue René Dumont qui viendra faire une interface entre les lotissements à l'Est et le centre urbain, et permettra, à terme toujours, la valorisation et la constitution de la façade Sud du Centre Urbain sur la VE1 (terrains Entre-Deux-Mers, en face de Kenu In). La façade sur la Promenade de Koutio, outre le fait de « répondre » au lycée et aux premières constructions de la ZAC, viendra pour sa part donner du corps et du sens à un des maillons forts de l'itinéraire du futur TCSP, le « Néobus », qui desservira le centre urbain sur son tracé allant de la place des Cocotiers à la ZAC de Dumbéa sur Mer.



## ORGANISATION DES FONCTIONS URBAINES

L'objectif initial de la ZAC du Centre Urbain de Koutio, au moment de sa création en 2000, était évidemment de concentrer sur la partie du périmètre disponible de toute contrainte d'inondabilité liée à la Tonghoué, un programme mixte, dense et ambitieux : logements (1000 à 1200), services, commerces et fonctions tertiaires associées, autour d'espaces publics représentatifs du rôle que le site devait jouer dans l'objectif de « conurbation intercommunale » clairement exprimé un peu plus tard au PADD du SCAN / PDAN.

De fait, même si le PUD de l'époque avait au moins prévu clairement « l'amarrage » de la ZAC aux quartiers avoisinants et avait su préserver les espaces destinés aux principales voies structurantes promises à cet objectif, l'urbanité fit clairement défaut à la première époque de réalisation de ZAC (jusqu'en 2009) et cela, malgré un réel attrait de nombreux opérateurs publics, d'économie mixte ou privés, puisque plus de 6ha viabilisés purent être commercialisés, pour une quinzaine de détachements parcellaires.

Mais ce fut aussi l'occasion de constater que les espaces de stationnements, presque tous réalisés en aériens, empêchaient souvent d'atteindre réellement les SHON admissibles par lot et qui plus est conféraient à l'opération une image de gros lotissements de périphérie, peu dense, et sans réelle armature de rues construites comme on pouvait l'espérer. Ainsi un peu plus de 36.000 m<sup>2</sup> SHON furent réalisés, ce qui n'est pas rien, mais sur un foncier

qui aurait pu en accueillir aussi bien 20 à 30% de plus, réglementairement, et dans des formes bâties beaucoup plus porteuses de centralité et au moins aussi agréables à vivre.

## TRANSPORTS / MAILLAGE / DEPLACEMENTS / STATIONNEMENTS

Cette observation est pour beaucoup dans la nouvelle donne de la composition urbaine que se proposent de mettre en œuvre la Ville de Dumbéa et la SECAL dans le cadre de cette révision du dossier de réalisation. L'intégration d'une partie (parfois majeure) des stationnements dans l'emprise bâtie permet un ordonnancement urbain beaucoup plus structuré et lui-même structurant des espaces publics de voiries.

Dans le même temps, l'espace dégagé en surface par les stationnements construits et/ou souterrains dans les constructions, est rendu à l'art urbain et au paysage, pour des îlots ouverts autour de parcs et jardins qui seront la « marque de fabrique » et le cadre de vie attractif et identitaire du Centre Urbain, malgré sa densité.

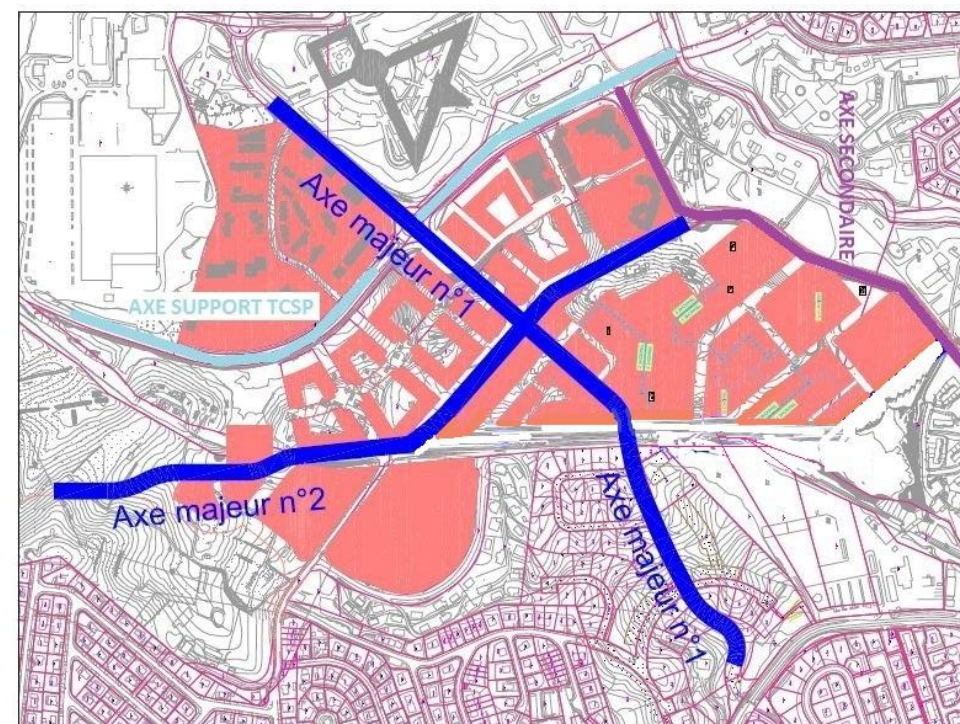
Au-delà du stationnement, les principes initiaux de desserte de la ZAC sont plus que jamais confirmés, à savoir, la structuration claire de la hiérarchie des voies primaires, secondaires, et tertiaires du projet et leurs interconnexions. La Promenade de KOUTIO, également support du futur « Néobus », l'avenue Paul-Emile Victor et la rue René Dumont constituent l'épine dorsale du secteur. Des rues transversales (Av. La Pérouse, rue Cousteau, av. Félix Trombe) complètent également la trame des déplacements.

L'allée Théodore Monod constitue la trame centrale dévouée aux déplacements piétons.

Le plan de composition des espaces publics décline dans le périmètre ZAC les principes de hiérarchisation des voiries, tels qu'ils s'étaient imposés, dès 2010, dans la réflexion conduite avec les représentants de l'Agglomération et de la Province Sud. C'est ce grand maillage de voies et de transports publics qui sera le garant de la visibilité et de l'accessibilité tous modes et à toute heure du Centre Urbain de Koutio, largement pourvu par ailleurs de stationnements publics et privés.

Néanmoins, la desserte prochaine en transport en commun via le « Néobus » va offrir aux usagers un mode de déplacement alternatif à la voiture. En conséquence, les règles de stationnement peuvent adaptées en considérant qu'une utilisation progressive du TCSP se mettra en place.

Le développement de fonctions urbaines plus mixtes encore va étendre la « durée de vie urbaine » de la ZAC. En effet, les usagers des bureaux, les chalandes des commerces vont faire vivre le CUK la journée, en semaine et le week-end. Les habitants lui donneront vie le matin, en soirée et tout au long du week-end. Les usagers des équipements culturels (multiplexe notamment) développeront, quant à eux, la vie en soirée et début de nuit. L'allongement de la durée d'usages du centre-ville et la rotation des flux qui en découle, permet d'envisager la mutualisation des stationnements entre tous ces programmes. La collectivité a par conséquent décidé de réaliser du stationnement public supplémentaire en insistant sur le foisonnement des besoins entre les différentes fonctions urbaines évoquées, permettant par là-même d'assouplir légèrement le nombre de places exigées sur chaque opération.



**PROJET URBAIN : PARTI PAYSAGER****LE CADRE PAYSAGER – UNE GRANDE COMPOSITION POUR TOUT LE NOUVEAU CENTRE VILLE**

L'ensemble de la ZAC du CUK jouira, dans cette nouvelle époque, d'un cadre paysager et environnemental à forte valeur ajoutée. La mise en scène paysagère volontaire de tous les espaces publics est multiple et systématique et s'inscrit dans une grande composition avec son voisinage où cette dominante de coulées vertes est très expressément recherchée.

Cette maille verte, dont les axes maîtres seront la Promenade de Koutio, support du « Néobus » lui-même paysagé, et le Parc de la Tonghoué (partie du « Croissant Vert »), se complète d'axes et d'espaces secondaires structurants dans et hors ZAC (avenue Paul-Émile Victor / abords du Lycée / sillages internes à Palmiers 3).

En ce sens, l'allée Théodore Monod, domaine public dédié exclusivement aux modes de déplacement doux, au cœur même de la ZAC, constitue l'axe paysager majeur. Cet axe vert très calme et sûr se prolongera lui-même au sud de la ZAC sur l'opération dite Entre Deux Mers.

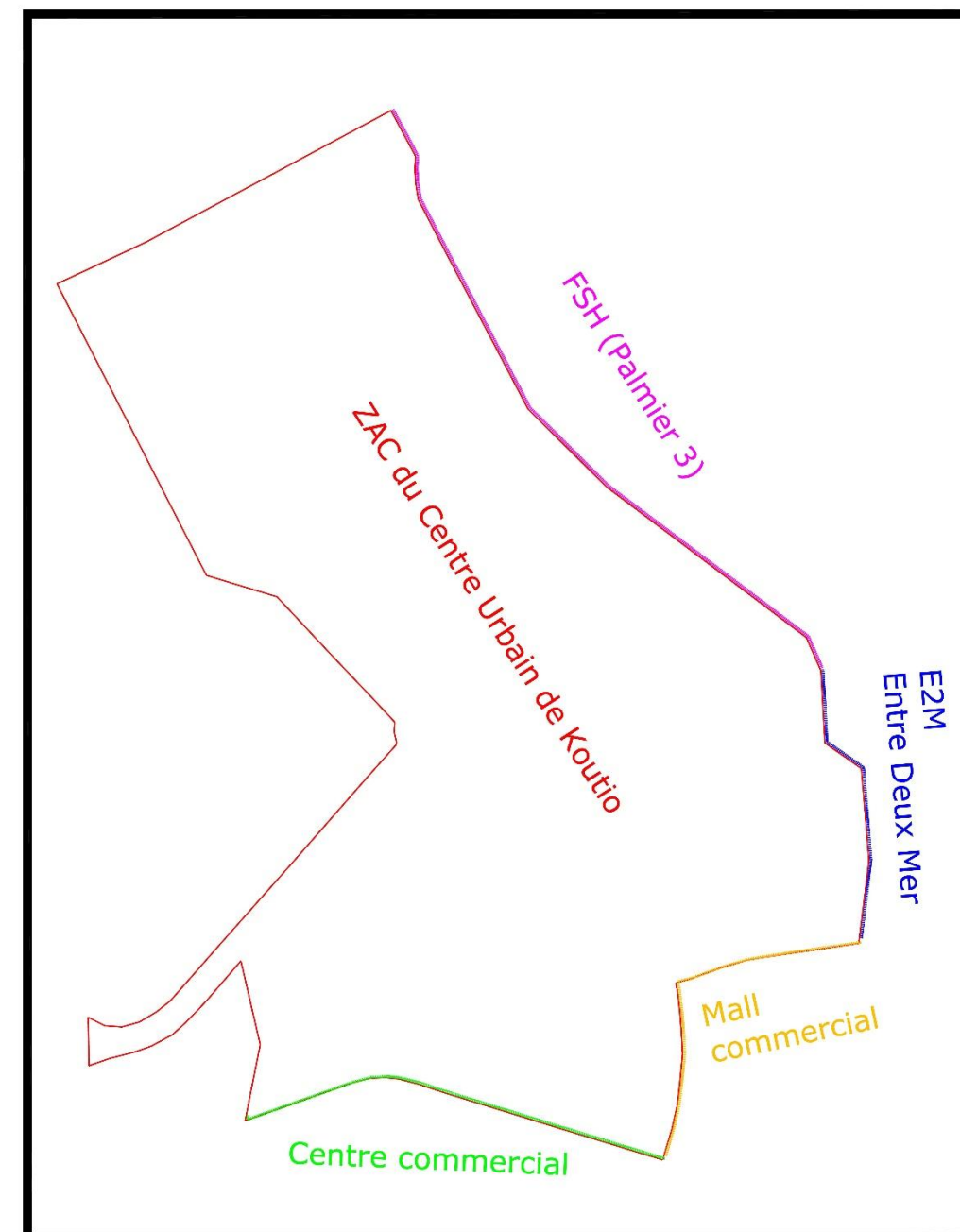
Cet axe a également été imaginé pour servir de « colonne vertébrale » pour des cœurs d'îlots privés paysagers qui viendraient se prendre appui sur cette allée Théodore Monod, et venir ainsi étoffer le principe de « cœur vert de la ZAC ». Ce principe de végétalisation des cœurs d'îlots orientés vers le cœur de l'opération, pourraient être particulièrement développés pour les opérations mixtes mêlant logements en étage et commerces / équipements / services au niveau de la rue et de l'espace public. Ces opérations se constitueraient, le cas échéant, avec une façade bâtie et urbaine côté rue (Promenade de Koutio, rue René Dumont) et un cœur d'îlot ouvert et largement végétalisé côté allée Théodore Monod.

Ainsi ces espaces « jardins intérieurs » privés seraient dédiés à chacune des opérations, répartis en chapelet le long de cet axe vert de l'allée Théodore Monod seront parfaitement visibles depuis l'allée. Pour des raisons de sécurité, d'entretien et de propriété foncière, ces jardins et parcs des opérations immobilières seraient bien évidemment séparés par des grilles et portails ouvragés sur une thématique culturelle propre au nouveau Centre-Ville selon un modèle qui sera récurrent, tout au long de l'allée, pour l'ensemble des îlots concernés.

Le CUK est ainsi l'occasion de la mise en scène d'un paysage urbain composé, avec ses alignements d'arbres et de constructions, ses lieux de vie alliant l'eau, le végétal et le minéral, ses cœurs d'îlots verts éventuels (à définir selon les opérations), laissant de ce fait une place prépondérante aux lieux de vie, aux espaces ouverts, le tout en cohérence avec l'identité, que Dumbéa s'est déjà forgée, de Ville-verte.

**PLAN DE COORDINATION DES RESEAUX AVEC LES PROJETS LIMITROPHES**

L'aménagement des réseaux avec les projets limitrophes se fera en coordination avec les porteurs de ces différents projets.



## DESSERTE PAR LES RESEAUX

### Réseaux OPT :

Le réseau OPT est dimensionné pour subvenir aux besoins maxima de chaque lot. En effet le réseau a été calculé sur la base de la SHON maximum potentiel de chaque lot. En fonction des projets retenus, le réseau sera réadapté pour les besoins réels.

Chaque lot disposera d'un branchement OPT en bordure de parcelle.

Une conduite est prévue pour alimenter le futur lotissement du FSH (Palmier III), elle traverse le projet à partir du central OPT pour être mise en attente au niveau du carrefour entre les rues Paul-Emile Victor et René Dumont.

### Réseaux AEP :

Le principe de cheminement du réseau AEP est basé sur un maillage entre les réseaux projetés et les différentes conduites existantes.

Chaque lot aura à disposition au minimum un branchement en bordure de parcelle. La position de ce branchement sera réajustée en fonction des projets sélectionnés.

### Réseaux d'assainissement :

**Eaux pluviales :** Le réseau EP est dimensionné pour des épisodes pluvieux d'occurrence décennale. Ce dimensionnement prend en compte l'imperméabilisation des surfaces de la ZAC et les apports des bassins supérieurs « non urbanisés ».

Il est prévu de mettre à disposition de chaque lot une boîte de branchement au niveau du point bas (angle sud-ouest de chaque parcelle).

Aucun bassin d'orage n'est prévu sur le périmètre de la ZAC. En effet des mesures compensatoires, autre que des bassins d'orage, vont être réalisées : élargissement et reprofilage du lit majeur de la Tonghoué.

**Eaux Usées :** Le réseau EU est dimensionné pour recevoir les eaux usées de chaque lot. Nous avons considéré la SHON maximum inscrite au PAZ pour déterminer le nombre d'équivalent habitant potentiel de chaque lot.

Il est prévu de mettre à disposition de chaque lot une boîte de branchement au niveau du point bas (angle sud-ouest de chaque parcelle).

Le réseau principal se situe le long de la promenade de Koutio. Celui-ci est dimensionné pour recevoir les eaux usées de la ZAC et des bassins amont. Les EU sont ensuite dirigés vers un poste de relevage en limite de ZAC qui permet de relever les eaux vers le réseau communal de l'autre côté du pont de la Tonghoué.

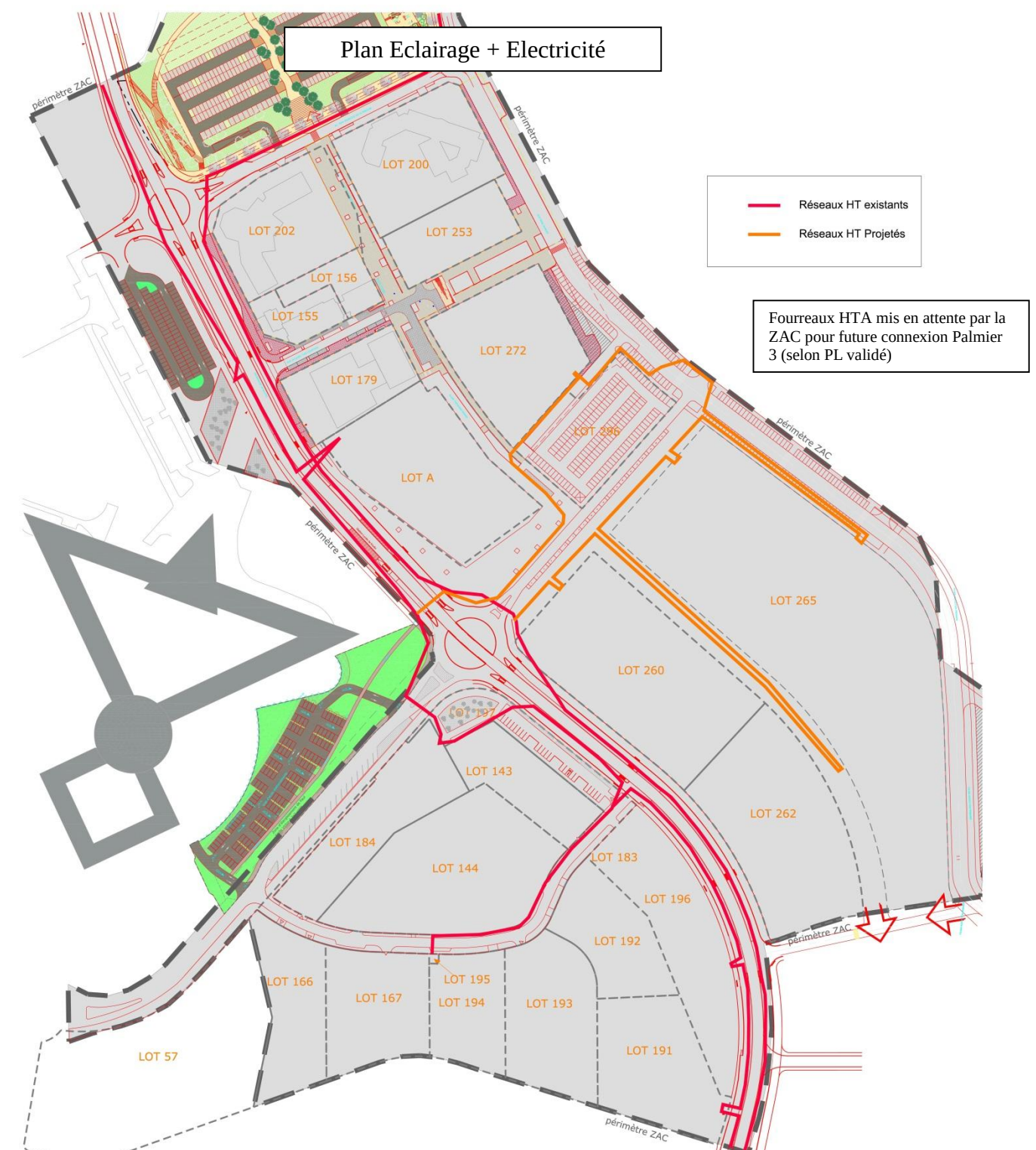
La station d'épuration collectant les eaux usées de la ZAC est celle du quartier de Koutio. Dans le cadre des travaux d'aménagement de Koutio, cette station sera redimensionnée pour traiter à terme les effluents de toutes les opérations en cours de réalisation sur la commune : ZAC Panda, ZAC Dumbéa sur mer, Entre deux mers, palmier et ZAC du Centre Urbain de Koutio.

### Réseaux d'électricité :

Le réseau électrique projeté est composé de plusieurs antennes qui sont raccordées en coupure d'artère sur la ligne haute tension présente au niveau de l'avenue de Koutio. Le calcul des besoins énergétiques de la ZAC nous a amenés à projeter 7 postes de transformation supplémentaires.

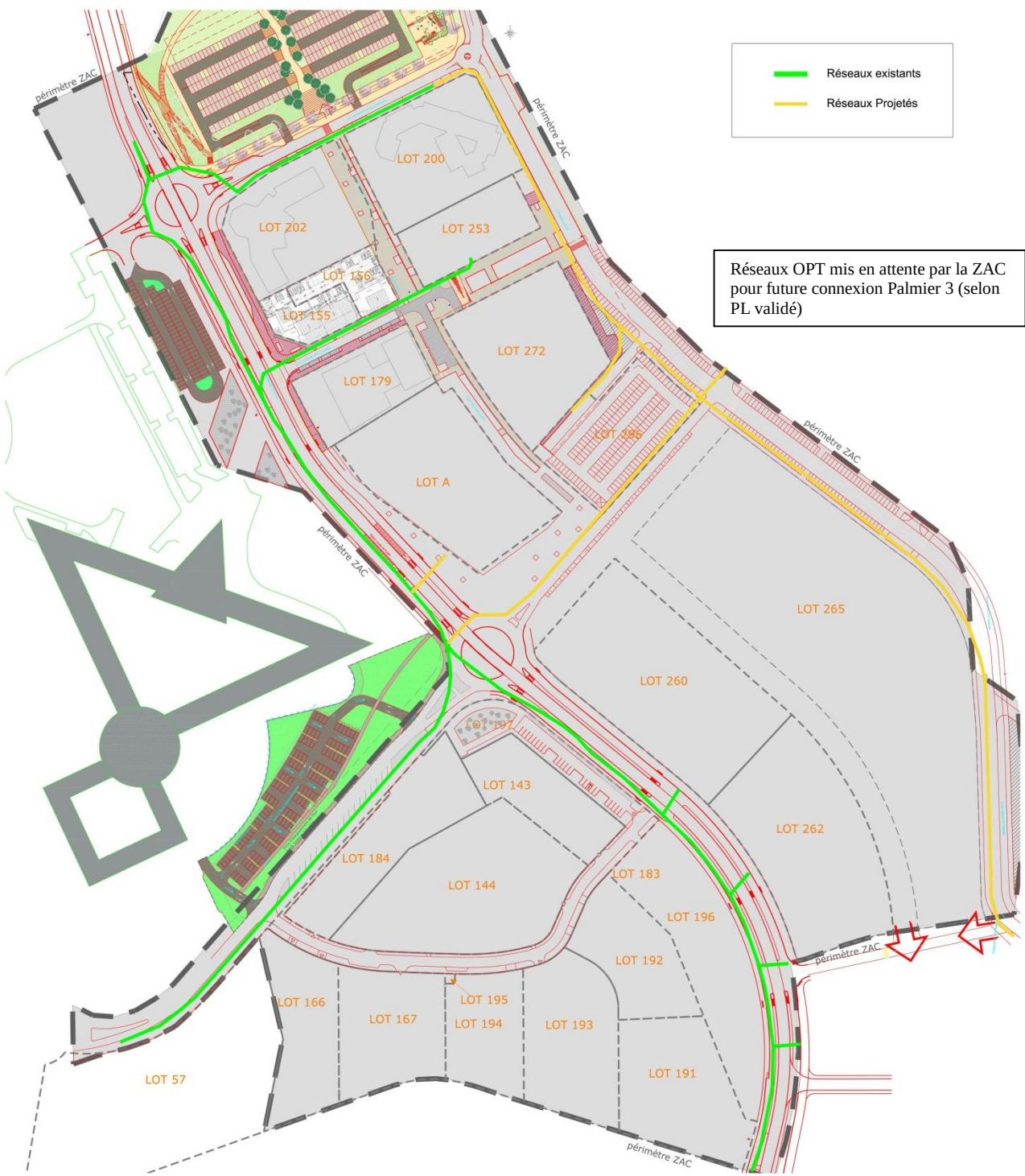
**Remarque :** Dans un souci esthétique, les postes seront intégrés aux futurs bâtiments. Le poste existant « Médiatana » sera déplacé dans le futur bâtiment du lot présent au sud du bâtiment « ARBE ».

## PLAN DES RESEAUX

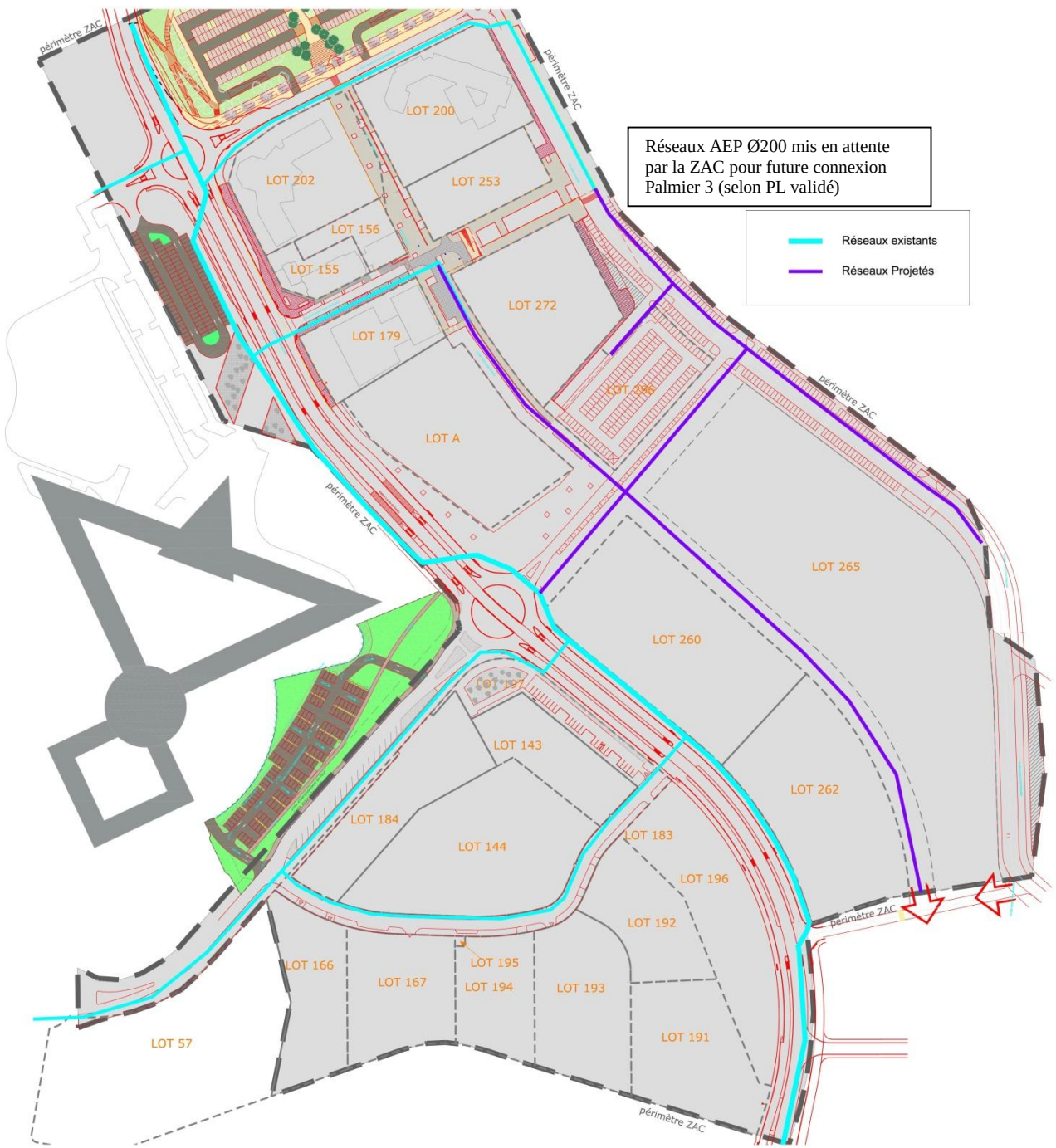


PLAN DES RESEAUX

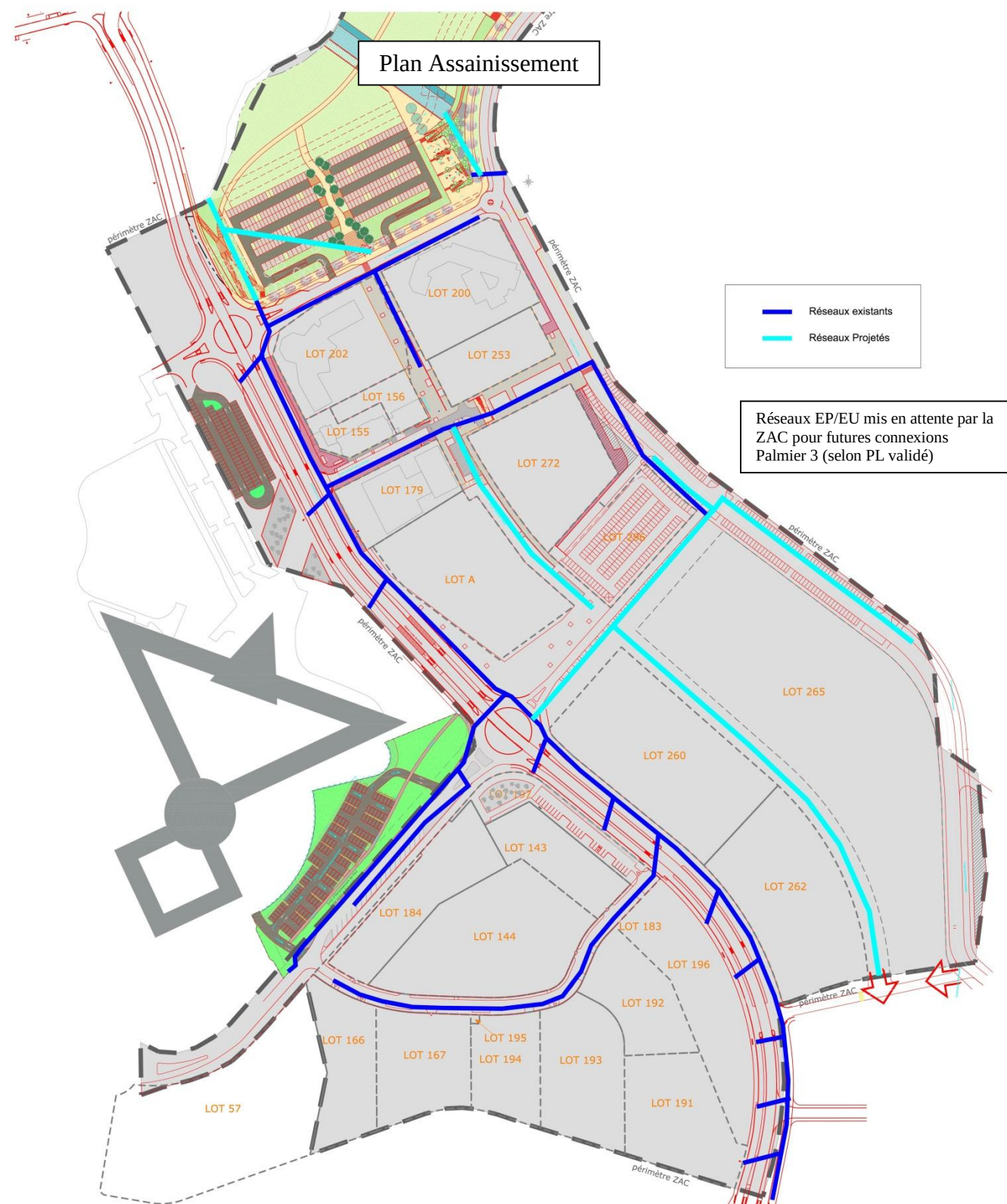
Plan OPT



Plan AEP



## PLAN DES RESEAUX



## PHASAGE DES AMENAGEMENTS ET DES CONSTRUCTIONS

Après une première époque, déjà très active, qui a été l'occasion de délivrer une quinzaine de permis de construire sur pratiquement la moitié de la surface foncière commercialisable de la ZAC, deux impératifs sont clairement apparus :

- Tout d'abord, (2016-2017) il s'agira de parachever l'aménagement des espaces publics de la zone nord de la ZAC (Cf. plan ci-dessous – phase 1), la plupart des programmes immobiliers réalisés sur cette zone étant à ce jour occupés et ne pouvant s'accommoder indéfiniment de l'ambiance de chantiers qui règne forcément sur ces espaces depuis le lancement de l'opération. Cette phase sera jumelée avec la viabilisation des ilots identifiés sur le plan de viabilisation ci-dessous avec le numéro 1.

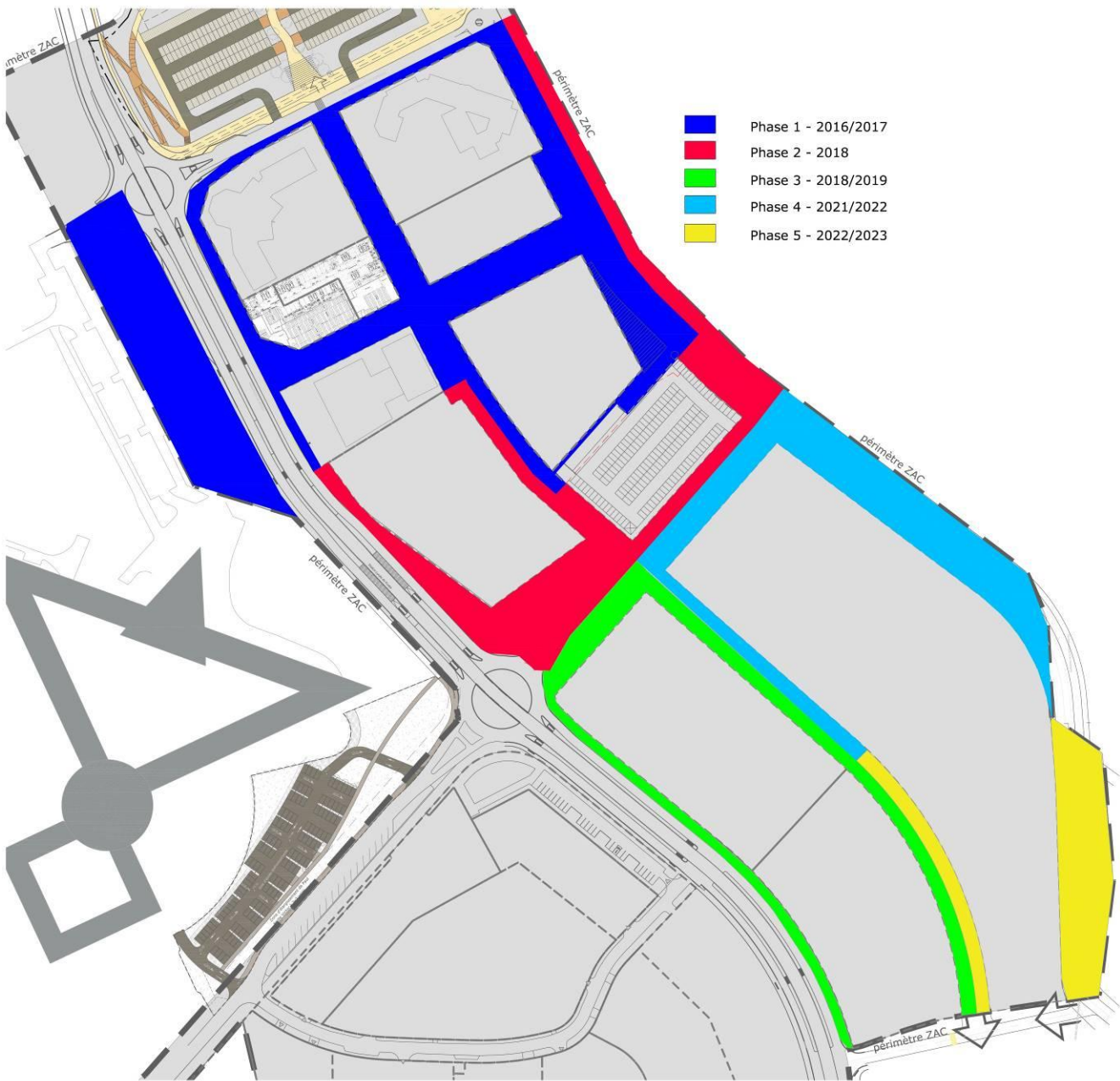
Cette phase d'aménagement concernera plus particulièrement le premier maillon de l'allée Théodore Monod, la rue Jacques Yve Cousteau, l'espace de façade du Lycée, le premier tronçon de la rue René Dumont et le premier tronçon, devant médiathèque et maternelle, de l'avenue Jean-François de la Pérouse.

- Dans un deuxième temps (2017-2018) seront développées les réalisations des voies, places et espaces publics et privés du cœur du centre. C'est ce dispositif qui permettra de prolonger l'Avenue Paul-Émile Victor, de la mailler, via la rue René Dumont premier tronçon, avec l'Avenue de la Pérouse, mais aussi de réaliser la suite de la « colonne vertébrale » modes doux de la Grande Allée Théodore Monod. Sera aussi réalisée à cette occasion l'esplanade centrale. (Cf. plan ci-dessous – phase 2)

Ce dispositif pourra être étendu au-delà de 2018 (2019-2021) par extensions successives en deux temps, pour achever tout d'abord le lien par l'allée Théodore Monod avec le projet Entre Deux Mers qui sera opérationnel à cette époque. Ne restera alors à réaliser que le maillage entre deux mer – rue René Dumont final qui viendra clore le programme global des travaux d'aménagement de la ZAC du Centre Urbain de Koutio et libérera par là même les dernières constructibilités du projet, en frange Sud et Est de l'opération.

Les plans de la page ci-après illustrent ce principe de structuration progressive et de maillage croissant de la ZAC avec son environnement, sur une période globale de réalisation qui se sera déroulée au bout du compte sur une vingtaine d'années, pour une capacité totale maximale de ZAC de 238.140 m<sup>2</sup> SHON dans ce nouveau projet ZAC 2017, contre 189.600 m<sup>2</sup> SHON dans le dossier précédent de 2012 (pour mémoire le dossier de réalisation de ZAC initial de 2004 prévoyait une SHON maximal totale de 126.000 m<sup>2</sup> et celui de 2007 prévoyait 135.140m<sup>2</sup> SHON).

**PLAN DE PHASAGE DES TRAVAUX DE PARACHEVEMENT**  
(Une fois les lots construits)  
Dossier ZAC – février 2016



**PLAN DE PHASAGE DES TRAVAUX VIABILISATION**  
(Permettant le lancement des constructions des lots cédés)  
Dossier ZAC – février 2016



PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE (PAZ)  
Dossier ZAC – Janvier 2017

LEGENDE:

- Périmètre de ZAC
- Parcelle existante et lot ou îlot futur
- Armature hiérarchisée du système de voirie et espaces publics
- Parcelle de la ZAC déjà construite ou aménagée
- Macro Lot divisible
- limite de zones du PAZ / RAZ
- Liaison piétonne centrale
- Desserte transversale à positionner selon découpage foncier

Le dimensionnement et le positionnement des espaces publics et de desserte, ainsi que le découpage détaillé des lots, sont à définir en fonction des projets et des programmes



|                                                                                                                                                                              |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Centre Urbain de KOUTIO</b><br><b>Commune de DUMBEA</b><br><b>- Nouvelle Calédonie</b>                                                                                    |  |
|                                                                                                                                                                              |  |
| <b>SECAL</b> - Sociétés d'Équipement de la Nouvelle-Calédonie<br>49 rue Félix Trombe, KOUTIO<br>98800 DUMBEA<br>Tél : 78 20 00<br>Fax : 78 20 01<br>Email : contact@secal.nc |  |
| <b>ARCHITECTE - URBANISTE</b><br><b>BABYLONE / AA Group</b><br>10 rue de la République<br>98800 DUMBEA<br>Tél : 78 20 00<br>Fax : 78 20 01<br>Email : contact@babylone-aa.nc |  |
| <b>ETEC</b><br>10 rue de la République<br>98800 DUMBEA<br>Tél : 78 20 00<br>Fax : 78 20 01<br>Email : contact@etec.nc                                                        |  |
| <b>Plan d'Aménagement de Zone modifié</b>                                                                                                                                    |  |
| Plan d'Aménagement de Zone modifié                                                                                                                                           |  |
| Dessiné par : BABYLONE / AA Group architectes + urbanistes                                                                                                                   |  |
| Page n°                                                                                                                                                                      |  |
| N° d'ordre                                                                                                                                                                   |  |
| Date                                                                                                                                                                         |  |
| Échelle                                                                                                                                                                      |  |
| Niveau                                                                                                                                                                       |  |
| Type                                                                                                                                                                         |  |
| D                                                                                                                                                                            |  |

# INTRODUCTION DES PIÈCES DU DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC

## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE : PAZ, RAZ, SERVITUDES, CPAUP...

Les premiers temps de la ZAC du CUK ont été régis par un ensemble PAZ / RAZ en date de juin 2007. Accompagnement et cadre réglementaire d'un projet qui s'est matérialisé en partie Nord et Sud du périmètre (Médiathèque, école, bâtiments SEM AGGLO, entreprise ARBE, petits collectifs de la Félix Trombe...), ces PAZ / RAZ étaient hier les héritiers d'un projet urbain qui, certes, a permis les premières phases de constructions et d'aménagement, mais qui n'a que trop peu densément constitué le Centre Urbain. La mixité sur tous les îlots n'était pas non plus au programme, comme on serait en droit de l'attendre d'un Centre-Ville.

Par ailleurs, les orientations du projet de Ville Durable sont aujourd'hui connues et montrent à l'évidence qu'il faudra protéger près de 80% du territoire communal pour éviter un déploiement « en tache d'huile » de l'urbanisation. Une raison supplémentaire d'optimiser la densification du Centre-Ville.

La modification du dossier de réalisation de ZAC de 2012 a rempli cet objectif de densification. Les règles urbaines mises en place ont été le cadre de référence pour les opérations Bambou, Urban Center / Atalaya, Central Garden (réalisés) et Alcyone (à venir). Opérations qui affichent d'emblée une physionomie beaucoup plus urbaine parce qu'alignées sur rue, relativement hautes, ayant pour certaines des activités / commerces en rez-de-chaussée.

Mais ces opérations sont majoritairement à vocation de logement. Et les programmes pressentis pour les lots restant à bâtir présentent davantage de mixité fonctionnelle : multiplexe, bureaux / tertiaires, sans oublier les commerces pour animer la rue et l'espace public de l'allée Théodore Monod). Il convient d'adapter le cadre réglementaire de 2012 pour permettre à ces nouveaux programmes de venir renforcer la notion même de centre-ville.

A l'origine de la démarche d'adaptation des éléments du PAZ et du RAZ en vigueur, les acteurs du projet (Ville, SECAL) se sont accordés sur une posture rédactionnelle qui distinguera clairement :

- d'une part, l'aspect strictement réglementaire (dont l'objectif à terme est de se fondre dans le PUD) figeant les occupations et utilisations du sol autorisées ou interdites essentielles, les conditions d'occupation du sol, ainsi que les possibilités maximales d'utilisations des sols.
- d'autre part, l'aspect contractuel, qui concernera les prescriptions flexibles d'aspect et/ou d'organisation qui seront précisées dans les documents annexés à chaque acte de cession foncière (Cahier des Charges de Cession des Terrains - CCCT), le tout sous le contrôle du Plan de Composition Générale et de ses invariants techniques et financiers. Cette flexibilité permettra la négociation avec les futurs acquéreurs.

En vigueur depuis 2015, les nouvelles dispositions réglementaires issues de la Loi du pays n°2015-1 du 13/02/2015 et de la délibération n°25-2015/APS du 06 août 2015 relative au permis de construire et à la déclaration préalable en province Sud structurent dorénavant une grande partie du cadre réglementaire de la ZAC de Centre Urbain de Koutio.

### LES DISPOSITIONS GRAPHIQUES : LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE (PAZ)

Le PAZ est la traduction graphique réglementaire du plan de composition général du Centre Urbain et retranscrit les prescriptions graphiques fondamentales et structurantes du futur Centre-Ville, dont notamment :

- la répartition entre, d'une part, le domaine et les espaces publics existants et projetés et d'autre part, les espaces cessibles et les lots privés existants ;
- la répartition entre zones urbaines (ZUAC) concentrant la quasi-totalité des constructions actuelles et futures, et zones urbaines de loisirs (ZULC) principalement limitées au secteur nord de la ZAC de part et d'autre de la Promenade de Koutio avec le Parc de la Tonghoué ;

- les emprises au sol maximales des constructions pour les îlots constructibles dont les modalités d'implantation (prescriptions architecturales, paysagères, techniques...) seront cadrées dans les deux types de documents (le RAZ pour le général, les CCCT et CPAUP pour le particulier...) ;
- les grands principes de maillage du centre urbain au travers des dessertes viaries principale et secondaire / potentielle ;
- le principe de liaison piétonne centrale de l'allée Th. Monod ;
- les façades constituées par ces reculs ont une hauteur minimale imposée à R+5 afin de constituer une véritable façade urbaine sur la Promenade de Koutio ;
- les capacités SHON maximales autorisées par lot ou îlot figurent sur le plan (PAZ) et non pas dans le texte (RAZ). Cette méthode permet une identification aisée des secteurs constructibles.

Les évolutions par rapport du PAZ de 2012 sont les suivantes :

- implantation de programmes urbains « atypiques », comme un multiplexe, un siège administratif ou encore un programme tertiaire nécessitent une certaine souplesse réglementaire et graphique ;
- suppression de la servitude de grande composition le long de l'avenue Paul-Emile Victor pour avoir une souplesse réglementaire et graphique dans l'organisation des espaces publics le long de cet axe en fonction des différents programmes qui pourront s'implanter le long ;
- suppression des reculs d'implantation sur la promenade de Koutio pour les parkings mutualisés afin de renforcer d'une part le caractère urbain le long du « Néobus », mais en relation avec les parkings publics supplémentaires qui seront réalisés sur le CUK, en misant sur la mutualisation des stationnements plutôt que des exigences strictes pour chaque opération (et le risque de places sous-utilisées) ;
- suppression des règles graphiques d'emprises au sol maximales des constructions et de cœurs d'îlots végétalisés très adaptées au logement, mais contraignantes pour d'autres programmes ;
- figuration de la trame des espaces publics (desserte primaire et secondaire, axe piéton) sous forme de grands principes et non plus sous la forme d'un dessin figé. Ce changement n'enlève en rien à la nécessité de leurs réalisations, assurées par la collectivité rappelons-le, mais permet une souplesse en fonction des programmes qui s'implanteront le long de ces espaces publics et qui les feront vivre ;
- figuration, compte-tenu des incertitudes programmatiques et pour permettre une mixité urbaine encore plus grande, de grands lots (macrolots) qui seront divisés en lot le moment venu, en fonction de projets définis et en fonction des grands équilibres (répartition des m<sup>2</sup> par programme) découlant de ces projets ;
- rehaussement du volume global constructible pour accueillir les nouveaux programmes bâtis pressentis. En effet, compte-tenu de la réussite actuelle du développement du Centre Urbain de Koutio et de l'arrivée prochaine du Néobus, des projets ambitieux ont fait part de leur souhait de s'implanter. Ces programmes étant essentiellement des activités et des bureaux, il fallait être en capacité de les accueillir tout en maintenant un volume constructible de logements conséquent, en adéquation avec les ambitions de mixité urbaine.

### SERVITUDES ET EMPLACEMENTS RESERVES

Une servitude d'utilité publique affecte le site du Centre Urbain de Koutio :

- la servitude aéronautique de l'aérodrome de Magenta (PSA). En effet le projet est couvert par la surface horizontale de dégagement qui limite les hauteurs maximales constructibles.

### LES DISPOSITIONS ÉCRITES : LE RÉGLEMENT D'AMÉNAGEMENT DE ZONE (RAZ)

Comme vu en introduction de cette présentation réglementaire, la méthode choisie pour la gestion des droits à construire sur la ZAC est d'en répartir les directives entre une partie structurante réglementaire, intangible mais permettant une latitude de projet favorable à la créativité des concepteurs (le RAZ) et une partie plus flexible,

« négociable » et qui sera contractualisée en fonction des projets et des cessions (les futurs CPAUP établis lot par lot).

Le **Règlement d'Aménagement de Zone**, à l'instar du PAZ corrélatif, a pour vocation d'être retranscrit dans le Plan d'Urbanisme Directeur de Dumbéa. A ce titre, le présent RAZ reprend les structures réglementaires et rédactionnelles du PUD en vigueur depuis 2012, dans un corps de règles certes spécifiques ZUAC et ZULC mais déclinant, sur la ZAC, un bon nombre de dispositions déjà établies comme des références par la Ville sur d'autres espaces communaux.

Tout d'abord, le projet de ZAC organise plusieurs espaces au sein du futur centre urbain : une partie, déjà construite, où se concentreront (et où se concentrent déjà) les fonctions urbaines centrales (logements, bureaux, commerces) et les lieux publics associés (places, rues, parkings...), et une seconde partie dévolue au Parc de la Tonghoué qui consiste en l'aménagement des rives de la rivière et son ouverture au public sous forme d'espaces de loisirs et de détente, parties intégrantes du grand projet aujourd'hui évoqué par le « croissant vert ». Cette organisation est bien évidemment maintenue.

Ainsi la division du périmètre de la ZAC s'opère via un zonage distinctif et emprunté au PUD : ZUAC pour les zones urbaines centrales mixtes, multifonctionnelles, denses, au paysage urbain affirmé et ZULC pour la zone urbaine (par opposition à la zone naturelle, puisque totalement en milieu urbain et largement anthropisé, elle n'a plus réellement de caractère naturel) de loisirs, sportifs et de détente qui permet par ailleurs des aménagements associés à ce caractère récréatif.

Une fois opérée cette délimitation entre le Centre-Ville et le Parc, entre zone urbaine et zone récréative, se déclinent les 14 articles.

Ainsi, les articles 1 et 2 qui fixent les occupations et utilisations autorisées et interdites en application du programme général de la ZAC : mixité des fonctions qui font un véritable centre-ville (logements, commerces, services, équipements...) et interdictions des installations nuisantes ou gênantes, notamment pour les habitations et certains équipements (école...).

Plusieurs articles viennent ensuite régir les conditions d'utilisation du sol, mais uniquement pour ce qui concerne les grandes interactions avec le domaine public : accès sur voirie, desserte en réseaux, implantation des constructions en limite de rue, stationnements. Ainsi les articles 3, 4, 6 et 12, qui ont quasiment tous une correspondance avec des dispositions graphiques du PAZ viennent traduire les grandes lignes du projet. Une seule entorse à ce dispositif concerne les hauteurs maximales constructibles afin que les dispositions écrites limitent les hauteurs des constructions (hors, sans tolérance d'aucune excroissance quelconque) pour intégrer la servitude aéronautique de Magenta.

Enfin l'article 14, sur les possibilités maximales d'utilisation du sol, renvoie au PAZ pour les raisons évoquées précédemment, qui fixe les capacités constructibles par lot ou îlot du programme des constructions, en prenant en compte les constructions déjà réalisées lors des premières phases.

Les évolutions par rapport du RAZ de 2012 sont les suivantes :

- l'intégration des nouvelles dispositions réglementaires issues de la Loi du pays n°2015-1 du 13/02/2015 et de la délibération n°25-2015/APS du 06 août 2015 relative au permis de construire et à la déclaration préalable en province Sud. Ces deux documents normatifs ont notamment des incidences sur les typologies d'occupation et utilisations du sol réglementées, les adaptations du sol possibles (talus, terrassements...);
- quelques corrections mineures (fautes de frappe) ou précisions utiles à la lecture du document ;
- assouplissement de certaines règles de stationnement pour des programmes bien précis (bureaux, commerces / services / ateliers, locaux recevant du public) en corrélation avec la nouvelle offre de transport en commun que va apporter le « Néobus » et avec les nouveaux parkings publics prévus par la collectivité (Tonghoué, Lycée, avenue PE Victor) ;
- plafonnement des surfaces dévolues pour le stationnement 2 roues (bureaux / tertiaires), afin de ne pas créer de contraintes trop abusives pour les opérations développant de nombreux m² (seules les opérations supérieures à 10.000m² SHON sont concernées) ;
- reprise du caractère de la zone ZUAC axé davantage sur la mixité urbaine (plutôt que la « dominante habitat collectif » initiale) ;

- précision concernant les accès, en lien avec les grands principes de desserte, et notamment introduction du principe d'accord préalable du service gestionnaire de la voirie pour tout projet ;
- extension du principe de hauteur de façades minimale de R+5 sur la Promenade de Koutio pour tous les lots sud ;
- règle autorisant le principe de stationnement mutualisé : usage public mais sur lot privé (façade Promenade de Koutio et rue René Dumont), mutualisation au sein même opération des places entre les besoins des bureaux (usage diurne et semaine) et des logements (usage nocturne et weekend) ;
- suppression de la règle des places visiteurs pour les logements en lien avec les nouveaux parkings publics et l'offre « Néobus » ;
- suppression, en lien avec le « Néobus » et le lycée (éventualité d'un parking silo ou autre équipement public), de limitation des hauteurs constructibles à R+2 sur le secteur J1, proche du parc de la Tonghoué.

Le **Cahier des Prescriptions Architecturales Urbaines Paysagères – CPAUP**, unique à chaque cession, se déclinera pour sa part en grandes thématiques successives et complémentaires : terrassements / volumétries / matériaux / couleurs / stationnements / etc...

## PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS DU FUTUR CENTRE VILLE DE KOUTIO

- C'est le Centre-Ville d'une commune qui pourra atteindre 45.000 à 50.000 habitants à l'horizon 2020-2025 qui se met en place à Koutio depuis presque dix ans déjà.

Les ordonnancements urbains, qui mettent en scène rues et places, la qualité et la dimension des espaces publics, la mixité des programmations, le niveau de service (« Néobus », nombreux équipements publics et privés déjà existants ou programmés), et la densité bâtie vont concourir à la réussite de cet objectif qui aura besoin d'une quinzaine d'années encore pour se mettre en place et se consolider à partir de l'état des lieux.

Cette révision du dossier de réalisation de ZAC du Centre Urbain de Koutio va permettre de poursuivre la mise en œuvre de la « deuxième époque » de cette opération très structurante à l'échelle, bien sûr de la Commune, mais aussi de l'agglomération dont elle constituera à terme l'un des pôles urbains majeurs, déjà clairement repéré, depuis de nombreuses années, dans le quotidien des habitants du Grand Nouméa par la notoriété du Lycée et le rayonnement commercial de KENU IN pour ne parler que de ces deux espaces clés.

- Au final, ce sont 238.140m<sup>2</sup> SHON qui seront potentiellement bâtis sur le CUK.

Les programmes déjà bâtis ou en cours de construction sur la ZAC représentent aujourd'hui 61.040m<sup>2</sup> SHON.

Les espaces restant à viabiliser, aménager et à construire représentent environ 177.100m<sup>2</sup> SHON. A terme, la ZAC du Centre Urbain de Koutio ce sera :

- plus de 1.600 logements, de tous types et de tous statuts ;
- 94.750 m<sup>2</sup> SHON d'activités, services, commerces, équipements privés de toute nature ;
- 14.720m<sup>2</sup> SHON d'équipements publics.

Pour ce qui est de l'équilibre des fonctions urbaines, cela représente un volume construit (m<sup>2</sup> SHON) réparti entre 45,97% pour l'activité / commerces / équipements pour 54,03% d'habitat, ce qui prouve d'une très grande mixité.

- L'ensemble se développant d'aujourd'hui à 2025, et intégrant au fur et à mesure, les effets positifs de l'urbanisation, elle aussi progressive, des sites avoisinants du grand périmètre urbain du Centre Urbain de Koutio et l'évolution, elle aussi essentielle, de la VE1 qui constituera au Sud la véritable et stratégique vitrine de ce pôle d'équilibre central de l'Agglomération du Grand Nouméa.

## PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS ET MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT

Les éléments financiers des travaux prévus au nouveau dossier de réalisation sont déclinés dans le Programme des Equipements Publics (PEP) au travers de 3 chapitres qui sont :

- Les infrastructures de viabilisation, avec les voies, réseaux, terrassements,
- Les espaces publics, avec l'aménagement urbain et paysager,
- Le bâti, avec les équipements publics, communaux ou autres, prévus dans la ZAC.

Le PEP identifie l'équipement, l'investisseur, le destinataire (ou gestionnaire), et le budget alloué à l'équipement qu'il soit porté par la ZAC ou par un autre maître d'ouvrage. Il doit être approuvé par les Collectivités qui sont destinataires des équipements, et par l'autorité compétente en matière de ZAC.

La modalité prévisionnelle de financement, et le plan de trésorerie associé, qui est établi selon le planning prévisionnel de l'opération, précisent les dépenses et les recettes du projet d'aménagement de ZAC. Cela constitue le bilan prévisionnel de la ZAC. Ce bilan est soumis aux évolutions du marché, en dépenses.

## *ANNEXE – APPROCHE COMPAREE ZAC 2012 / ZAC 2017*

APPROCHE COMPAREE PAZ 2012 / PAZ 2017

L'OPERATION RESTE STRICTEMENT LIMITEE AU MEME PERIMETRE

SURFACE DE LA ZAC 29 HA

2012

MAXI SHON GLOBALE

|                    |            |         |
|--------------------|------------|---------|
| ACTIVITES          | 60 000 m²  | 31,65%  |
| EQUIPEMENT PUBLICS | 4 600 m²   | 2,43%   |
| HABITAT            | 125 000 m² | 65,93%  |
| TOTALSHON MAXI     | 189 600 m² | 100,00% |

PROGRAMME

LOGEMENTS 1000 à 1200 logements

ACTIVITES TERTIAIRES / de services / publics et privés

EQUIPEMENTS Ecole maternelle/ Médiathèque / TCSP

RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE URBAINE : CENTRE VILLE

INTEGRATION DU PROJET TCSP

INSCRIPTION DU CENTRE VILLE DANS SON GRAND ENVIRONNEMENT

PARTI D'AMENAGEMENT

ILOTS OUVERTS ET CŒURS D'ILOT PAYSAGERS DONNANT SUR UN AXE MODE DOUX ALLEE THEODORE MONOD QUI RELIERA A TERME LA VE1 (VITRINE DU CENTRE VILLE) AU PARC DE LA TONGHOUE ET OPTIMISATION DU DECOUPAGE FONCIER

STATIONNEMENT LE PLUS SOUVENT CONSTRUIT POUR OPTIMISER LA CONSTRUCTIBILITE GLOBALE ET LA DENSITE URBAINE

MAILLAGE URBAIN SANS IMPASSE

LES ESPACES PUBLICS

SURFACE TOTAL 9,2 HA

SELECTION DE MOBILIER URBAIN / MISE EN LUMIERE

RENFORCEMENT DE LA QUALITE

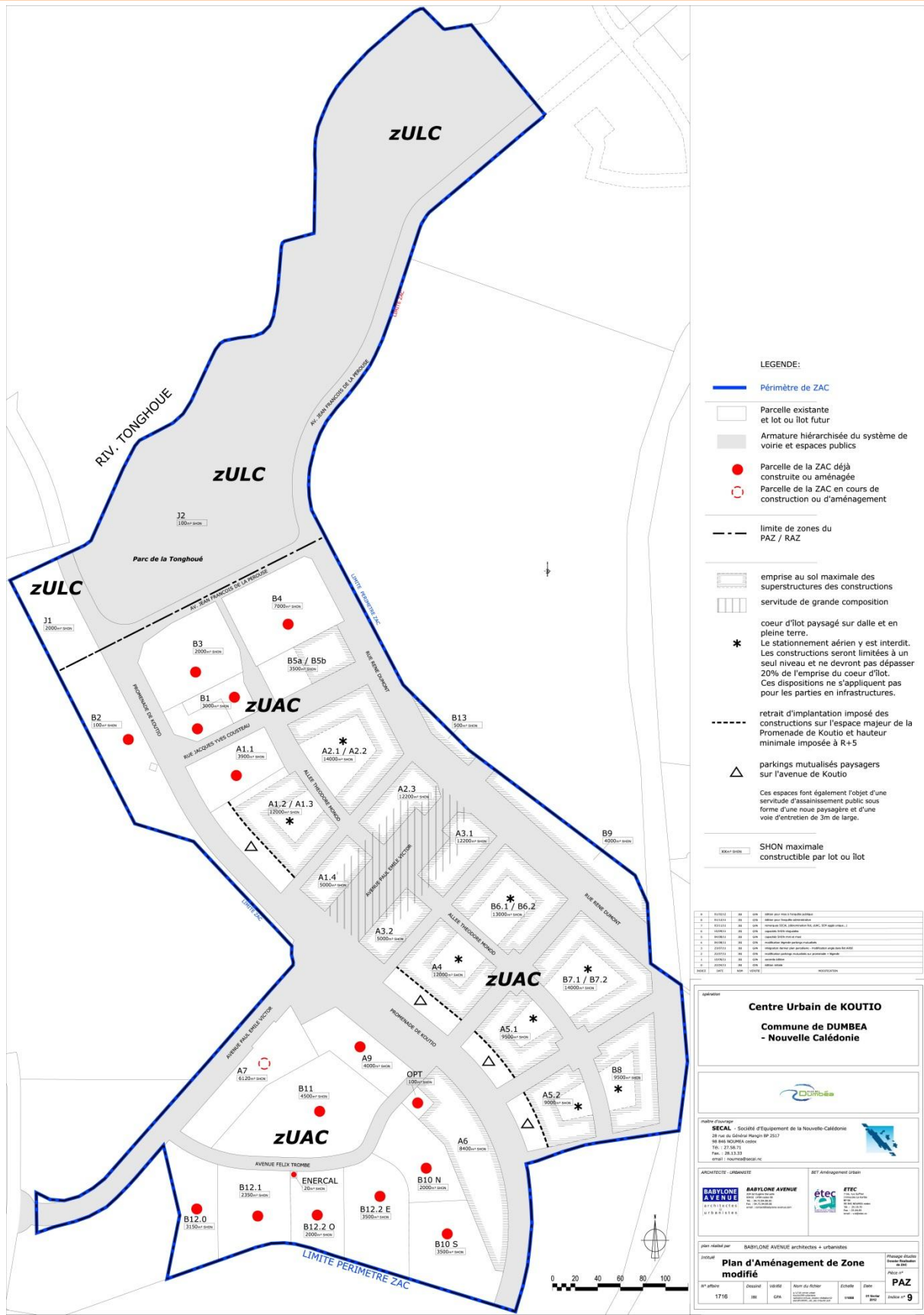
ARCHITECTURE ATTENDUE R + 12 MAXI

FORTE STRUCTURATION URBAINE ET CONSTITUTION D'AVENUES / RUES / PLACES ET PLACETTES- CŒURS D'ILOTS PAYSAGERS

TRAVAIL SUR LA TYPOLOGIE PAR ILOT ET GESTION ILOT PAR ILOT

COUT DES TRAVAUX

2 900 000 000 FCFP TTC



APPROCHE COMPAREE PAZ 2012 / PAZ 2017

2017

L'OPERATION RESTE STRICTEMENT LIMITEE AU MEME PERIMETRE

SURFACE DE LA ZAC 29 HA

MAXI SHON GLOBALE

|                    |            |         |
|--------------------|------------|---------|
| ACTIVITES          | 94 750 m²  | 39,79%  |
| EQUIPEMENT PUBLICS | 14 720 m²  | 6,18%   |
| HABITAT            | 128 670 m² | 54,03%  |
| TOTAL SHON MAXI    | 238 140 m² | 100,00% |

PROGRAMME

LOGEMENTS plus de 1 200 logements  
ACTIVITES TERTIAIRES / de services / publics et privés / commerces  
EQUIPEMENTS PUBLICS / Ecole maternelle/ Médiathèque / TCSP

PROJET

RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE URBAINE : CENTRE VILLE  
INTEGRATION DU PROJET TCSP  
INSCRIPTION DU CENTRE VILLE DANS SON GRAND ENVIRONNEMENT

PARTI D'AMENAGEMENT

ILOTS URBAINS STRUCTURES PAR LES ESPACES PUBLICS MAJEURS : ALLEE THEODORE MONOD (LIAISON PIETONNE CENTRALE), LA PROMENADE DE KOUTIO (SUPPORT DU TCSP), LA RUE RENE DUMONT.  
  
DEFINITION DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE COMPOSITION POUR PERMETTRE UNE SOUPLESSE D'ORGANISATION EN FONCTION DE LA TYPICITE DES PROJETS ET DES PROGRAMMES FUTURS.  
  
DEVELOPPEMENT D'UNE MIXITE URBAINE DONNANT CORPS A LA FONCTION DE CENTRE-VILLE : HABITAT, ACTIVITES, COMMERCES SUR ESPACE PUBLIC, EQUIPEMENTS PUBLICS ET PRIVES VARIES, ESPACES PUBLICS MAJEURS, FONCTIONNELS ET RECREATIFS, AMENAGEMENT DU PARC DE LA TONGHOU, STATIONNEMENTS DIVERSIFIES ET LIAISONS TOUS MODES (VEHICULES, PIETON) ENTRE CES POLARITES.

LES ESPACES PUBLICS

SURFACE TOTAL 7HA  
SELECTION DE MOBILIER URBAIN / MISE EN LUMIERE  
RENFORCEMENT DE LA QUALITE

ARCHITECTURE ATTENDUE

FORTE STRUCTURATION URBAINE ET CONSTITUTION D'AVENUES / RUES / PLACES ET PLACETTES- CŒURS D'ILOTS PAYSAGERS  
  
TRAVAIL SUR LA TYPOLOGIE PAR ILOT ET GESTION ILOT PAR ILOT

COUT DES TRAVAUX

2 900 000 000 FCFP TTC

