

Secrétariat général du gouvernement

Nouméa, le 04 JAN. 2024

-----  
Direction des infrastructures, de la topographie et des  
transports terrestres

-----  
Service des routes  
Bureau de l'Ingénierie Routière  
et des Ouvrages d'Art

-----  
Mél : [ditt.routes@gouv.nc](mailto:ditt.routes@gouv.nc)  
Tél. : 28.03.06 - Fax : 28.13.30

-----  
N° 2023-DITTT-99681  
*Affaire suivie par : Juliette VARIER*

Monsieur,

Par courriel en date du 2 Octobre 2023, vous sollicitez l'avis de la Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres concernant l'enquête administrative cadre de l'élaboration du plan d'urbanisme directeur (PUD) de la Ville de Païta. Ainsi vous trouverez nos éléments de réponse.

Le diagnostic territorial et le projet de territoire sont pertinents et semblent cohérents avec le développement envisagé sur le territoire de la commune ainsi que le long de la RT1. Toutefois, il serait intéressant que le rapport de présentation mentionne plus clairement les deux projets d'importance sur la RT1 portés par la DITTT :

- la mise à 2x2 voies de la RT1 entre Païta Nord et Tontouta ;
- le pont sur la Tontouta.

D'autres commentaires d'ordres généraux sont également à prendre en compte et indiqués ci-après.

### **Concernant le projet de mise à 2x2 voies de la RT1 entre Païta et Tontouta**

Dans le cadre de sa politique publique, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a décidé que la section Païta Nord - Tontouta sera aménagée en 2x2 voies au droit de l'actuelle RT1(hors Col de la Pirogue).

Cette opération majeure a pour objectif de sécuriser les déplacements entre Païta et Tontouta, et notamment de :

- réduire le nombre d'accidents corporels et mortels, en permettant des dépassements sécuritaires et limitant les accès directs sur la RT1 par la réalisation de contre-allées ;
- fiabiliser les temps de parcours ;
- conserver une capacité routière suffisante à long terme en terme de trafic ;
- mettre en œuvre un niveau de service de l'aménagement routier adapté.

Ces aménagements permettront de favoriser le développement du secteur de Tontouta, notamment en lien avec l'aéroport international de Tontouta et de participer à la relance économique (BTP). L'opération est par ailleurs prévue aux différents schémas de planification du territoire (SGTM, PDAN, NC2025). Elle est désormais au stade des études préliminaires et de programmations.

A ce stade un fuseau d'une largeur de 50 m le long de la RT1 est envisagé sur les sections suivantes :

- Echangeur de Païta Nord - Port Laguerre ;
- Carrefour de Saint Laurent - Carrefour de la Base aérienne.

Sa largeur et son positionnement pourront encore évoluer en fonction des études foncières et études d'avant projet.

Les études foncières sont engagées et une procédure de Déclaration d'Utilité Publique est en cours de préparation et devrait être lancée fin 2024.

La réalisation du projet est prévue planifiée sur une période de 10 ans, de 2025 à 2035.

Le type de route retenu est une "Artère Interurbaine" au sens du *Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national (Cerema, 2019)*, qui permet:

- une mixité des usages: transit + desserte locale ;
- une accessibilité à tous les modes de transports.

Cette "Artère Interurbaine" est caractérisée par des aménagements spécifiques :

- 2x2 voies ;
- Terre plein central non franchissable ;
- Echangeurs de type plans: giratoires ou demi carrefour ;
- Limitation à 90km/h.
- 

Les accès directs seront réduits par la création de contre-allées ponctuelles. La continuité des réseaux pour les modes actifs sera garantie par des aménagements spécifiques et adaptés.

L'ensemble de ces aménagements permettront de maintenir sur la RT1 la libre circulation de l'ensemble des usagers, quel que soit son mode de déplacement, afin d'éviter les ruptures de continuité.

**NB:** La section Port-Laguerre / St-Laurent n'est pas concernée par l'aménagement en 2x2 voies compte tenu des difficultés topographiques et foncières. La sécurisation de la section et son intégration dans une continuité avec les sections amont et aval sont toutefois prévues dans le cadre du projet.

### → **Intégration dans le PUD**

Compte tenu de l'enjeu majeur de cet aménagement territorial, il nous paraît primordial qu'il soit mentionné au PUD de Païta.

Nous proposons les modalités suivantes :

- **Un paragraphe dédié dans le rapport de présentation**, ou dans une annexe informative, indiquant des éléments descriptifs non normatifs du projet, avec éventuellement un schéma indicatif des aménagements programmés.
- **Une représentation graphique de la portion de RT1 concernée**, qui puisse servir de support pour communiquer auprès des riverains et futurs acquéreurs sur l'intention de la NC vis à vis de ce projet de développement d'intérêt général.  
Une représentation dans le **schéma récapitulatif p 267 du rapport** de présentation pourrait convenir.



En l'état d'avancement des études la mise en place d'un emplacement réservé ne nous paraît pas judicieuse étant donné les obligations qui découlent de cette notion réglementaire.

- **Évoquer le projet dans la fiche "OAP n° 1 - Mobilité".** En effet le projet d'extension de la 2x2 voies participe aux objectifs de l'OAP n°1 puisqu'il prévoit la réalisation d'une voie secondaire sur le secteur de Port Laguerre et la prise en compte des modes actifs afin de participer au maillage général du réseau.
- **Éléments de langage:** Le rapport de présentation fait référence au "*prolongement de la VE2*", pages 252 et 267. Il serait préférable de parler du "*prolongement de la 2x2 voies*". En effet la VE2, propriété de la Province Sud et présentant un profil autoroutier, ne sera pas prolongée.
- Nous sommes favorables à l'**Article 6 du Règlement** qui prévoit un retrait de 20m par rapport à l'axe de la RT1 pour toute construction. Ce couloir de 40 m, bien que différent du fuseau de 50m (en largeur et en positionnement), permet de limiter les constructions en bordure directe de la RT1.
- Enfin, il est important de mettre l'accent sur ce qui est usuellement rédigé lors d'avis sur les divisions foncières le long de la RT1 : afin de limiter le nombre d'accès directs à la RT1, préconiser de passer par un accès préexistant lorsque c'est possible.

### **Concernant le projet du Pont de la Tontouta**

La construction d'un nouveau pont destiné à remplacer l'existant est motivée par l'état de dégradation de l'ouvrage existant. Celui-ci ne répond plus aux conditions de sécurité du trafic actuel et à venir.

Ce projet répond au besoin de rendre plus sécuritaire cette section pour les automobilistes et usagers des modes doux (piétons, cycles). La nécessité de reconstruire le pont a été actée par l'inscription des études dans l'avenant n° 5 du contrat de développement Etat/Nouvelle-Calédonie 2017/2023. Les études entrent en phase PRO début 2024 avec pour objectif un DCE travaux mi 2024.

Les objectifs d'aménagement principaux fixés au programme sont :

- Assurer la sécurisation de la liaison routière ainsi que le trafic des poids lourds ;
- Permettre le franchissement du cours d'eau (rivière de Tontouta) par tout temps y compris en période de crues ;
- Mettre l'ouvrage en conformité aux conditions de trafic actuels par une mise aux normes réglementaires ;
- Intégrer les enjeux d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage réalisables sur le territoire à un coût raisonné pour la collectivité ;
- Permettre le croisement de deux poids lourds ;
- permettre le cheminement des piétons et personnes à mobilité réduite en toute sécurité.

L'opération globale consiste à effectuer le reprofilage de la RT1, la construction du nouvel ouvrage et de ses remblais d'accès tel que définis techniquement ci-après :

- Future RT1 :
  - une route de 2 voies de 3.50m environ ;
  - 2 accotements de 2.25m environ incluant la bande dérasée, le tout sur environ 630m (150m au Nord et 480m au Sud) ;

- Largeur d'emprise d'environ 20 m + les remblais nécessaires à l'exploitation ;
- Un carrefour type TAG qui permettra l'accès sécurisé au lotissement BEAURIVAGE et au warf de la mine SMGM côté mer et à la carrière SBTP et aux parcelles privées côté montagne.
- Un nouvel ouvrage d'art :
  - Type bipoutre métal/béton ;
  - Portée d'environ 195m ;
  - OA bidirectionnel comprenant 2 voies de 3.75m et 2 trottoirs de 1.4m.

L'emprise de la future RT1 (route + accotements + remblais d'accès à l'ouvrage + remblais d'exploitation + carrefour) représente une surface approximative de 162 ares en phase AvP uniquement sur la commune de Païta.

L'emprise réservée pour le futur ouvrage est bien mentionnée dans le plan des servitudes. Il conviendrait de compléter le tableau de la liste des servitudes par un tableau récapitulatif des emprises réservées.

### **Concernant la RT1 sur toute sa section**

Il importe de faire apparaître, dans le futur document d'urbanisme, la nécessité de préserver la fonction de transit de la RT1. Cet axe constitue, en effet, l'unique voie de transit, notamment pour les convois exceptionnels. A ce titre, les aménagements qui sont préconisés en traversée d'agglomération doivent être compatibles avec cette fonction.

Dans un souci de sécurité et de lisibilité de la voie, il appartient à la collectivité compétente d'organiser l'aménagement des zones, et notamment leurs dessertes afin de limiter le nombre d'accès qui pourraient être créés sur la route territoriale. Les avis délivrés doivent prendre en compte cette contrainte.

A noter par ailleurs la "*délibération 222 des 17,18 et 19 juin 1970 portant règlement général sur la conservation et la surveillance des routes territoriales*" qui précise de nombreux points relatifs aux ouvrages, aménagements ou travaux le long des routes territoriales. Celle-ci pourrait être évoquée dans le document du PUD "5.1 Liste des servitudes d'Utilité Publique".

Enfin il semble essentiel que dans le cadre de l'instruction des autorisations de lotir ainsi que des permis de construire le long de la RT1, l'avis du propriétaire de la RT1 soit pris par l'autorité délivrant la dite autorisation ou le dit permis.

### **Autres commentaires**

Page 11 du document "5.1 Listes des servitudes d'utilités publiques", une correction à apporter au tableau du paragraphe 8: l'arrêté n° 70 du 09 janvier 1974 a été publié dans le JONC n° 5686 du 18.01.1974 page 73.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma parfaite considération.

Le directeur des Infrastructures, de la Topographie  
et des transports terrestres  
  
Karim OUN

Monsieur Emeric CORNIAC  
Chef de Projet en Urbanisme  
DAEM Province Sud  
[emeric.corniac@province-sud.nc](mailto:emeric.corniac@province-sud.nc)