

# ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



# OAP N°1 - MOBILITÉS

## Préambule

### REPÈRES RÉGLEMENTAIRES

Conformément à l'article Lp.112-2 du code de l'urbanisme de la Nouvelle-Calédonie, le Plan d'Urbanisme Directeur peut comprendre des orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

L'OAP thématique "Mobilités" s'inscrit sur un périmètre centré sur le sud de la commune et Païta Village, de la jonction RT1-VE2 à l'ouest à la Plaine des sports (carte du périmètre en page 3).

L'OAP, par sa souplesse, pose des principes d'actions et d'aménagement incluant une marge de manœuvre et est opposable à tous travaux ou opération dans un rapport de compatibilité (Article Lp112-16 du code de l'urbanisme de la Nouvelle-Calédonie).

### OBJECTIFS TRANSVERSAUX

Le projet de territoire est structuré autour du renforcement de la qualité de vie des habitants de Païta (Axe 1), de la protection du cadre environnemental exceptionnel de la commune (Axe 2) et sur la volonté de développer un territoire dynamique autour de centralités (Axe 3).

Afin de réaliser les axes 1 et 2 notamment, une étude complémentaire sur la thématique Mobilités a été réalisée afin d'anticiper les futurs besoins du territoire, notamment au sud de la commune. L'OAP Mobilités s'inscrit dans une démarche de renforcement et d'apaisement des déplacements au sein d'un périmètre défini.

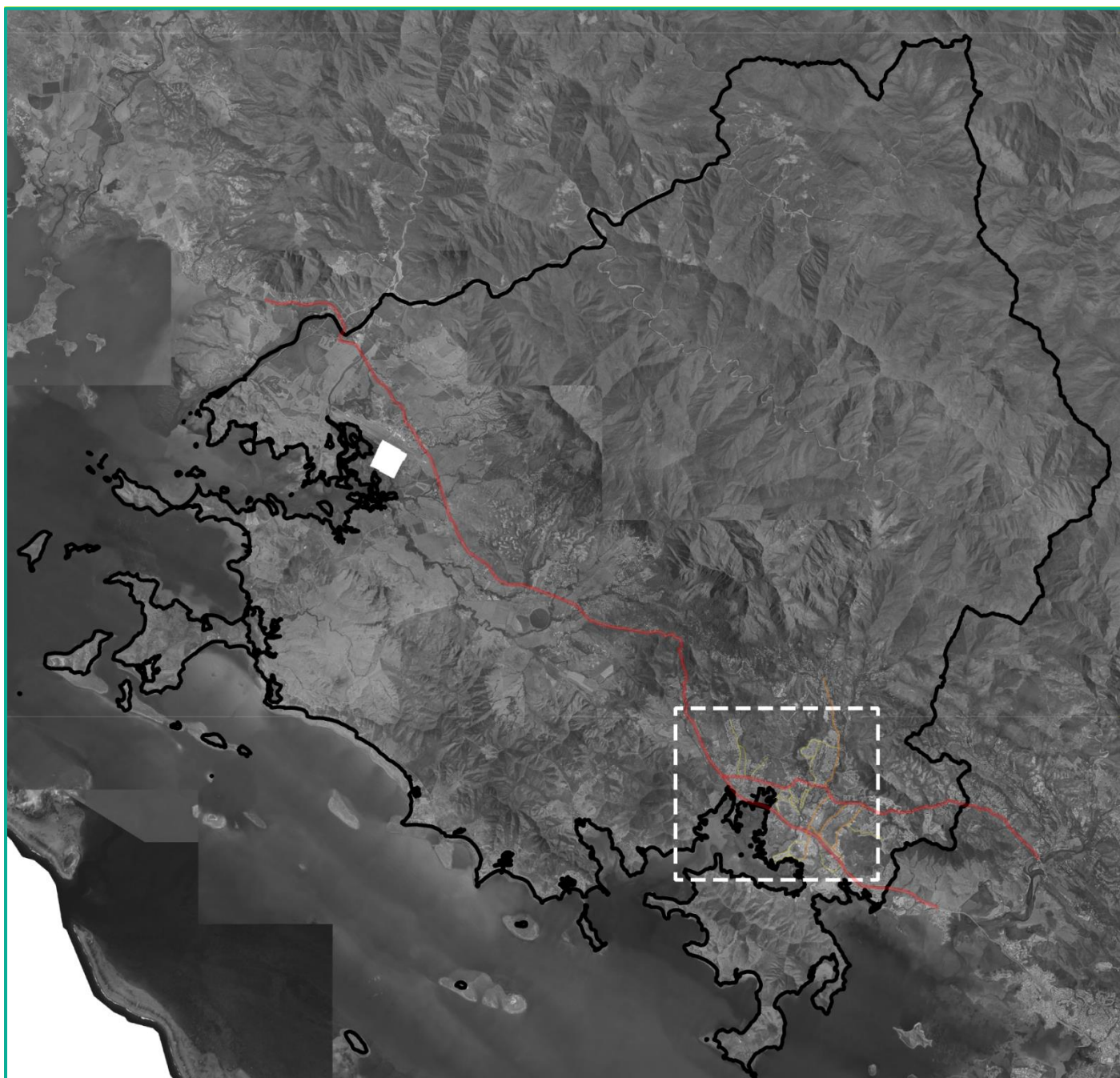
Les orientations liées à la mobilité peuvent concerner directement les infrastructures permettant les déplacements (routes, maillages, voies cyclables, etc.). D'autre part, toute orientation permettant de limiter les besoins en déplacements est aussi considéré comme une orientation liée à la mobilité (rapprochement des services et équipements aux principaux lieux de vie, éviter l'étalement urbain et privilégier les constructions dans ou à proximité des zones déjà construites).

À proximité immédiate, le projet d'extension de la 2x2 voies participe aux objectifs de l'OAP 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.

#### *Rappel des objectifs principaux du projet de territoire en lien avec la mobilité*

- Inciter au renouvellement urbain
- Favoriser le développement de l'habitat au sein des secteurs déjà urbanisés et à proximité d'équipements structurants
- Permettre et encourager la réalisation de projets de développement à taille humaine
- Maîtriser et phaser l'ouverture à l'urbanisation des espaces
- Aménagement de nouveaux secteurs d'habitat au sud de la commune proche du centre-ville
- Renforcer les zones d'équipements actuelles
- Offrir des regroupements d'équipements de plusieurs types afin de limiter les déplacements
- Construire un cœur de ville dynamique en associant, loisirs, services et économie au sein d'un même espace
- Développer le Boulevard de l'Arène du Sud en lien avec le village
- Assurer la complémentarité entre le village et les secteurs alentours
- Structurer la traversée du village actuel et accompagner la rénovation des constructions en façade de la rue principale
- Conforter la place des piétons et développer les modes actifs





1. LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE DE L'OAP N°1 - MOBILITÉS

# Contexte

Le territoire de la Ville de Païta est vaste (700 km<sup>2</sup>) et l'utilisation de la voiture est privilégiée pour la très grande majorité des déplacements (80% environ). Le diagnostic met en avant plusieurs polarités existantes au sein de la commune, et le Plan d'Urbanisme Directeur vise à renforcer ces centralités secondaires. En effet, renforcer les services et équipements de ces centralités pour les rendre plus autonome permet de minimiser les besoins en déplacements des administrés.

Si le développement de pôles d'activités et de services, notamment au nord de la commune et sur le littoral (Tontouta, Tamoà, Karikaté, Tiaré), va permettre de diminuer les distances et les temps de déplacement, les quartiers denses du sud de la commune sont de plus en plus confrontés à la saturation et au sous-dimensionnement du réseau viaire. En effet, les récentes études indiquent une saturation de certains tronçons des voiries structurantes aux heures de pointe notamment :

- Saturation du réseau au niveau du Boulevard de l'Arène du Sud et de son embranchement avec la Route Territoriale n°1 (RT1), dit "Carrefour de la gendarmerie" ;
- Saturation de l'entrée du village autour du rond-point du Mont Mou ;
- Voirie fluide mais chargée autour de l'embranchement entre la RT1 et la rue Victor Testard à l'entrée du secteur de Beauvallon.

Le développement du sud de la commune, secteur le plus dense, a été réalisé par la construction de lotissements pouvant comprendre plusieurs centaines de lots, avec parfois une seule connexion aux voiries principales de la commune. Le règlement du PUD entend réduire les problématiques de transport au sein de la commune, et il est apparu nécessaire de présenter une OAP sur la thématique de la mobilité au sud de la commune, afin de projeter les voiries nécessaires à un maillage cohérent. Cette projection doit permettre de minimiser l'impact de la réalisation des futurs lotissements tout en les intégrant au mieux au réseau de voirie existant.

En complément, il est apparu nécessaire de renforcer les possibilités de déplacements en modes doux, notamment en connectant les réseaux existants autour des établissements scolaires et des équipements structurants (services administratifs, loisirs, équipements sportifs, etc. Enfin, des orientations sont proposées afin de proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture, notamment en lien avec le stationnement et les transports en commun. Une partie de ces orientations est reprise au sein de l'OAP n°2 liée au développement futur d'une centralité autour du Boulevard de l'Arène du Sud.



2. STRUCTURES DES VOIRIES PRINCIPALES DE L'OAP MOBILITÉS

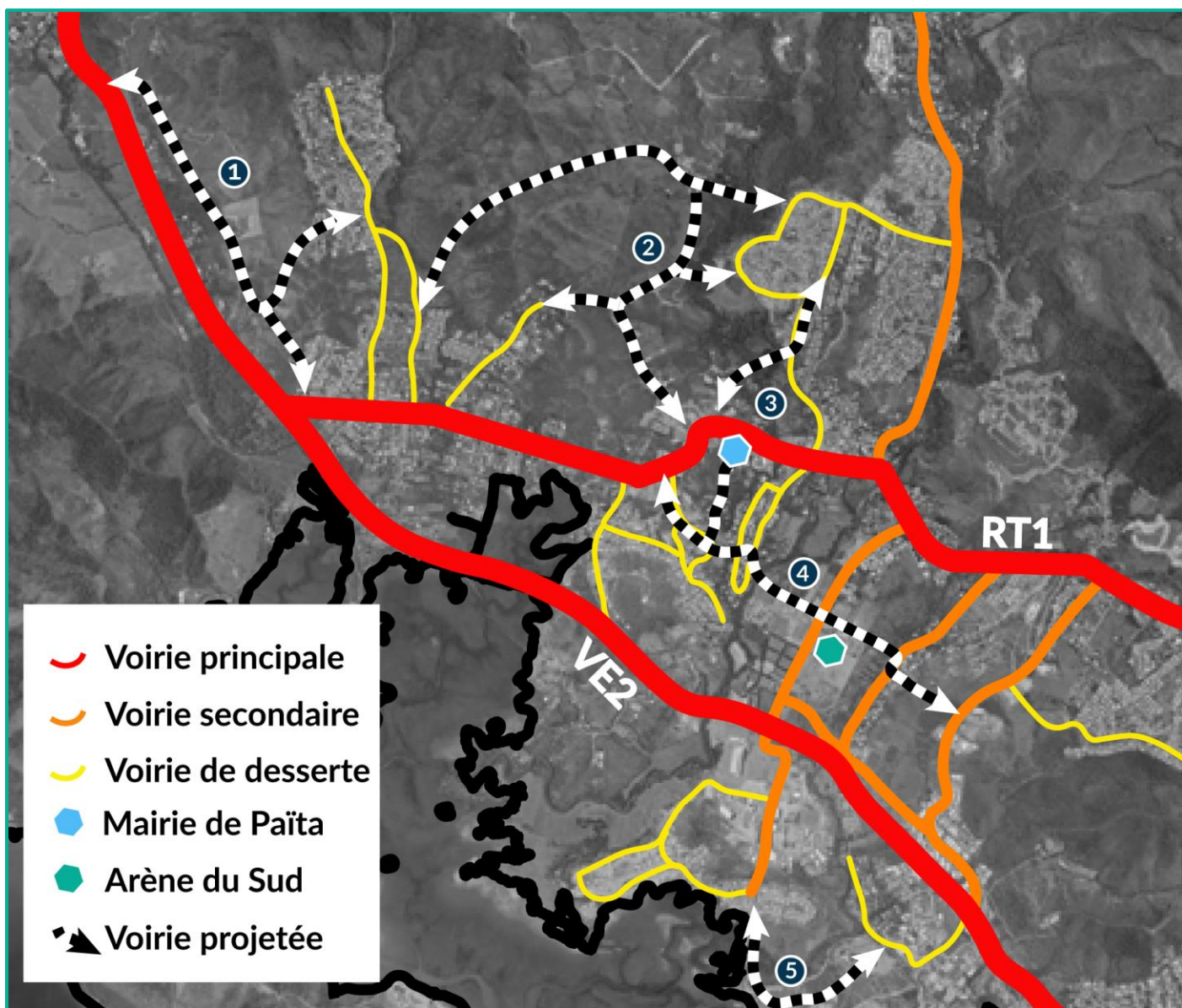
# Orientations générales

Sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, tout projet d'aménagement d'ensemble, de lotissement et tout projet de plus de quatre logements doit intégrer les orientations suivantes :

- Dans l'ensemble des zones AU et U, tout projet doit préciser les principes généraux des dessertes du secteur (dessertes internes et connexions avec le tissu urbanisé existant) incluant une réflexion aboutie sur les déplacements doux ;
- Dans l'ensemble des zones AU et U, tout projet doit préciser la hiérarchie des voies créées par rapport aux voiries existantes ;
- Dans l'ensemble des zones AU et U, tout projet doit être support de modes doux, notamment lorsqu'il permet de connecter des pistes ou bandes cyclables existantes ;
- A chaque aménagement d'espaces publics, le partage de la voirie devra être adapté pour déterminer la place des piétons, des personnes à mobilité réduites et des usagers cycle ;
- Veiller à la bonne gestion du stationnement et des livraisons. La signalétique et l'accessibilité de ces aires devront être améliorées lorsque cela semble être nécessaire ;
- Prévoir l'implantation de bornes de recharges électriques en lien avec les grands équipements, en cohérence avec les plans de déploiement existants à l'échelle de l'agglomération ;
- Prévoir un stationnement visiteur sur voirie correspondant à une place par logement ;
- Conforter l'offre de transports en commun et mutualiser au sein d'un même espace aménagé le réseau SMTI et SMTU ;
- Renforcer les rotations et la communication autour du Transport à la Demande (TAD) ;
- Prévoir la création d'une gare multimodale afin de favoriser l'écomobilité ;
- Prévoir la création d'aires de covoiturage en lien avec les grands équipements afin de faciliter les modes de déplacement alternatif ;
- Développer les modes doux existants et développer le réseau entre les grands équipements commerciaux, scolaires, sportifs, administratifs et de loisirs ;
- Privilégier la séparation entre les flux piétons et cycles le long des axes principaux et à proximité des établissements scolaires. Cette séparation est marquée par une différence de hauteur de voie, un séparateur physique ou par un revêtement différent ;
- Réaliser des trottoirs piétons stabilisés et sécurisés afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers du réseau ;
- Apporter une réponse qualitative d'insertion urbaine et paysagère pour la requalification en boulevard urbain de l'entrée de la Ville de Païta le long du Boulevard de l'Arène du Sud ;



## Assurer un maillage interquartier pertinent



### 3. PRINCIPES DE MAILLAGES AU SEIN DE L'OAP

#### 1 Secteur Port Laguerre - Beauvallon

Entre Port Laguerre et le nouvel échangeur du Littoral-Ondémia, il existe de nombreuses entrées charretières sur la Route Territoriale n°1 (RT1). Ces constructions historiques se connectent directement sur un axe structurant, ce qui augmente les risques pour l'ensemble des usagers. En cas de développement des parcelles entre Val Boisé et la RT1, le risque serait accru.

Une partie de ce secteur est en zone à urbaniser (AU stricte) et il convient d'anticiper les besoins en maillage. En cas d'ouverture à l'urbanisation, à moyen ou long terme, il est nécessaire de limiter les connexions directes au nord de l'échangeur. La voirie projetée, en contre-allée, permettra d'apaiser la connexion aux réseaux viaires des futures constructions :

- Tout programme d'aménagement devra préciser les principes généraux de la desserte interne au secteur et de la connexion aux voiries structurantes ;

- Tout programme de construction devra analyser l'impact sur le réseau existant de nouvelles constructions ;
- Maintenir une emprise suffisante sur ce secteur pour la réalisation d'une voirie de desserte, en contre allée, et pour la réalisation d'une connexion sécurisée à la RT1 au niveau de Port Laguerre ;
- Proposer une connexion au quartier Val Boisé afin de diluer les flux sur plusieurs voiries.

## 2 Secteur Ondémia

Le large secteur de développement d'Ondémia est situé entre le lotissement de Val Boisé à l'ouest et celui de Nétéa à l'est. Malgré une topographie contrainte, la localisation stratégique de ces terrains doit participer au maillage interquartier. En effet, la route du Mont Mou pourrait bénéficier d'un itinéraire de délestage pour rejoindre la RT1, notamment vers le nord de la commune.

La réalisation du lotissement Nétéa a prévu le prolongement d'une voirie de la Route du Mont Mou vers Val Boisé. Afin de faciliter la réalisation des futures voiries de desserte interquartier, il conviendrait d'utiliser ces attentes de voirie, sauf contrainte technique majeure. Cette future voirie permettra de réduire la saturation du rond-point du Mont Mou et permettre un maillage cohérent entre les différents quartiers.

Une partie de ce secteur est en zone à urbaniser indicée (AUUB1 notamment), tandis que le nord du secteur est en zone à urbaniser stricte (AU). Afin de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants, un maillage cohérent doit être réalisé avant la réalisation de constructions à destination d'habitat :

- Tout programme d'aménagement devra préciser les principes généraux de la desserte interne au secteur et de la connexion aux voiries structurantes ;
- Tout programme de construction devra analyser l'impact sur le réseau existant de nouvelles constructions ;
- Maintenir une emprise nécessaire suffisante sur ce secteur pour la réalisation d'une voirie de desserte interquartier entre le lotissement de Nétéa et la RT1. Deux voiries supports peuvent être utilisées : la voirie au droit du Collège Gabriel Païta et la rue du Révérend Père Montrouzier ;
- La réalisation d'un maillage pertinent est un pré-requis au développement de constructions à destination d'habitat sur ce secteur.

## 3 Secteur Jardin d'Essai

Ce tronçon de voirie permet de dévier une partie du trafic de la route du Mont-Mou vers le nord du village, au niveau du Rond-Point Pouillet, et ainsi réduire la saturation de l'entrée du village.

Ce secteur peut se développer rapidement du fait de la proximité de la RT1 et du fort potentiel. Si les contraintes techniques (passage de la Karikouié) et foncières (terrains privés) sont importantes pour la réalisation de ce maillage, il est nécessaire d'anticiper un éventuel maillage en fonction du développement des secteurs alentours :

- Tout programme d'aménagement devra préciser les principes généraux de la desserte interne au secteur et de la connexion aux voiries structurantes ;
- Tout programme de construction devra analyser l'impact sur le réseau existant de nouvelles constructions ;
- En fonction de l'analyse de l'impact des projets sur cet éventuel maillage, il pourra être demandé de réserver une emprise permettant à terme la réalisation d'un maillage VU112/Jardin d'Essai.

## 4 Secteur Cœur de Ville

Ce secteur est détaillé dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation n°2 (OAP n°2 – Cœur de Ville) et constitue le futur pôle majeur administratif, commercial et de services de la commune. Son développement à moyen terme renforcera l'attractivité du secteur et le réseau de voiries doit être anticipé en fonction.

Le Boulevard de l'Arène du Sud et le tronçon de la RT1 entre le site de la gendarmerie et le rond-point du Mont Mou font parties des axes les plus empruntés de la commune, ce qui entraîne une saturation à leur intersection.

Ce secteur étant la véritable entrée de ville, son potentiel de développement est important et l'impact des futures constructions doit être anticipé. En complément, la position centrale de ce secteur améliore l'impact positif des maillages interquartiers traversant le Boulevard de l'Arène du Sud. En effet, plusieurs voiries projetées ont pour objectif de réduire la saturation sur la RT1 à l'entrée du Village tout en renforçant le développement du futur Cœur de Ville autour de la Plaine des Sports :

- Tout programme d'aménagement devra préciser les principes généraux de la desserte interne au secteur et de la connexion aux voiries structurantes ;
- Tout programme de construction devra analyser l'impact sur le réseau existant de nouvelles constructions ;
- Une emprise suffisante doit être maintenue pour le renforcement des rues Héloïse Luiggi et Maxime Thélotte ;
- Tout projet doit permettre le maillage à l'ouest entre la rue Héloïse Luiggi et le lotissement Bernard ;
- Tout projet doit permettre le prolongement direct de la rue Maxime Thélotte vers la rue Auguste Bernanos en traversant la Katirama ;
- Tout projet doit permettre le maintien d'une emprise suffisante afin de relier la rue Auguste Bernanos et la route de la Quarantaine à l'est.

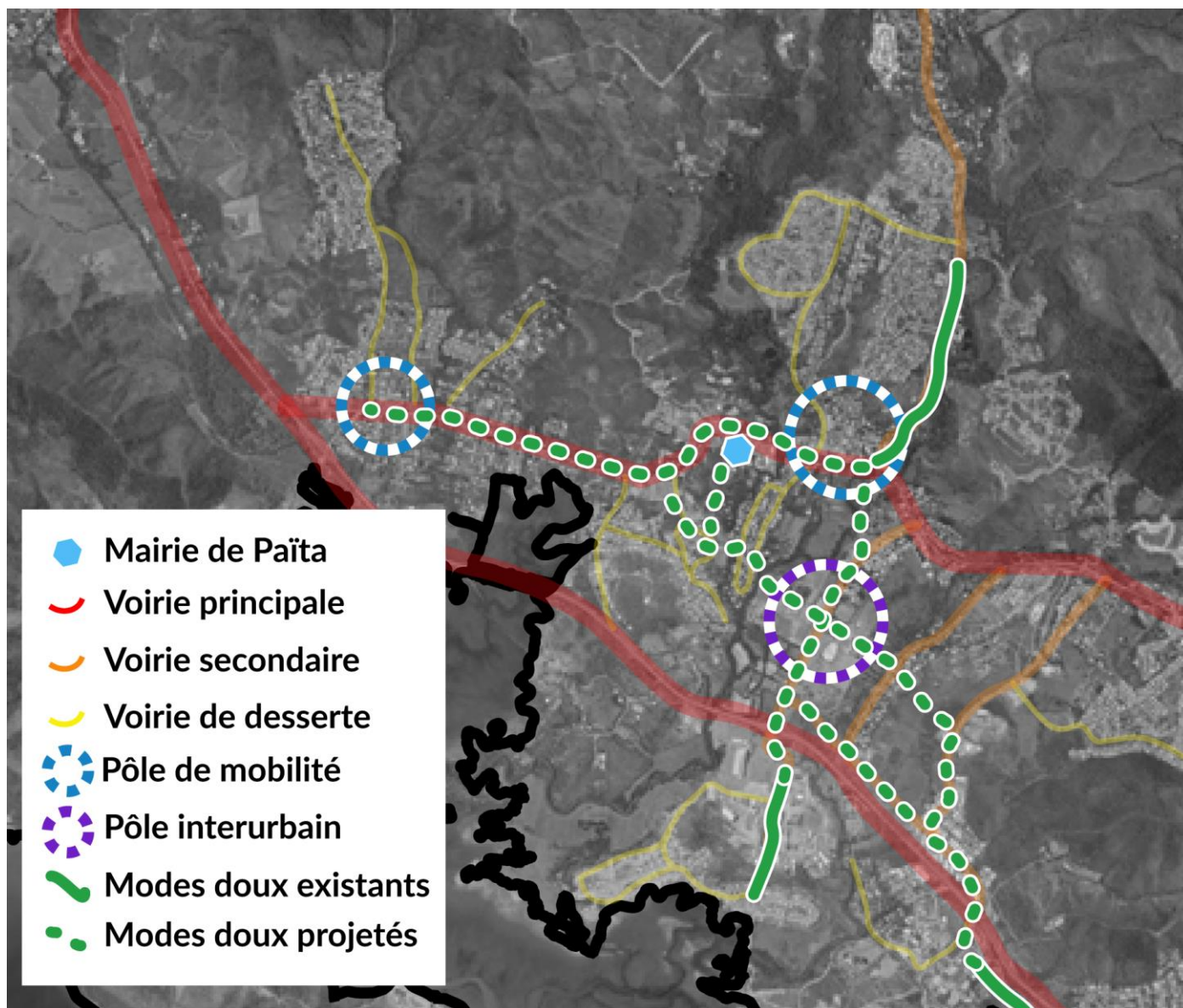
## 5 Secteur Gadji

Le développement rapide des zones d'activités au sud de la commune démontre le fort dynamisme économique de la commune. Si le secteur sud de la Voie Express n°2 (VE2) ne pose pas de difficulté en matière de trafic, le développement de la zone de Gadji, et une potentielle extension des secteurs économiques rendent nécessaire l'amélioration du réseau de voiries par la réalisation d'une voirie de distribution entre la rue du Platine, desservant notamment la ZIPAD, et la rue Frederick Martin desservant la ZICO. Par conséquent :

- Tout programme d'aménagement devra préciser les principes généraux de la desserte interne au secteur et de la connexion aux voiries structurantes ;
- Tout programme de construction devra analyser l'impact sur le réseau existant de nouvelles constructions ;
- Tout projet doit maintenir une emprise suffisante entre la rue de Platine et la rue Frederick Martin.



## Modes doux et transport en commun



4. SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

En complément du développement des maillages au sein du périmètre de l'OAP, les modes doux doivent également se déployer au sein des secteurs les plus urbanisés, notamment afin de rendre accessible au plus grand nombre les équipements structurants.

Les pistes et bandes cyclables existantes au sein du périmètre de l'OAP sont peu nombreuses mais doivent servir de support au développement d'un maillage viable et cohérent. Il est donc privilégié la création de connexions entre ces pistes cyclables, en utilisant les voiries structurantes existantes que sont la Route Territoriale n°1, le Boulevard de l'Arène du Sud, la rue Maxime Thelotte et la Route de la ZIZA.

Sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, aucun projet ne doit empêcher la réalisation des orientations de l'OAP. En complément, tout projet d'aménagement d'ensemble, de lotissement et tout projet de plus de quatre logements doit intégrer les orientations suivantes en lien avec l'aménagement et le développement des modes doux sur la commune :

- Dans l'ensemble des zones AU et U, tout projet doit préciser les principes généraux des dessertes du secteur (desserte interne et connexion avec le tissu urbanisé existant) incluant une réflexion aboutie sur les déplacements doux ;
- Dans l'ensemble des zones AU et U, tout projet doit être support de modes doux, notamment lorsqu'il permet de connecter des pistes ou bandes cyclables existantes ;
- A chaque aménagement d'espaces publics, le partage de la voirie devra être adapté pour déterminer la place des piétons, des personnes à mobilité réduite et des usagers cycle ;
- La requalification du Boulevard de l'Arène du Sud, de la rue Maxime Thelotte et de la Route de la ZIZA doit intégrer une piste cyclable afin de connecter les pistes existantes et les grands équipements de part et d'autre du boulevard ;
- La requalification de la Route Territoriale n°1 entre le Rond-Point du Mont Mou et l'échangeur du Littoral-Ondémia doit intégrer une piste cyclable afin de connecter les pistes existantes et les grands équipements de part et d'autre de la voie ;
- La requalification prioritaire du tronçon de la RT1 entre le pôle de mobilité à l'embranchement de la RT1 et de la rue Louis Pauty et la Mairie de Païta, afin de sécuriser les déplacements cycles et piétons notamment ceux liés aux équipements scolaires et de loisirs présents ;
- Dans l'ensemble du périmètre de l'OAP, la construction d'équipements structurants (commercial, éducatif, culturel, social, sportif notamment) doit être réalisée afin de garantir les connexions en modes doux.

L'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation "Mobilités" précise également des centralités urbaines, localisation de pôles préférentiels de mobilités. Un pôle est un lieu d'échange, identifié par la présence de plusieurs modes de transports et par la proximité de plusieurs équipements structurants. La réalisation de ces pôles doit intégrer les orientations suivantes :

- Les pôles de mobilité
  - Sécuriser les aménagements publics afin de permettre la connexion des pistes modes doux au site de transport en commun ;
  - Organiser le pôle de transport en commun intercommunal ;
  - Prévoir des aires de stationnements en cohérence avec le développement des transports en commun ;
  - Prévoir des aires de covoiturage afin de permettre le développement sécuriser de cette pratique ;
  - Sécuriser les accès piétons et cycles aux équipements structurants à proximités.
- Le pôle interurbain
  - Sécuriser les aménagements publics afin de permettre la connexion des pistes modes doux au site de transport en commun ;
  - Organiser le pôle de transport en commun intercommunal ;
  - Déplacer le pôle de transport interurbain du Site des Fraisiers au sud du Boulevard de l'Arène du Sud au sein du pôle interurbain identifié ;
  - Prévoir des aires de stationnements en cohérence avec le développement des transports en commun ;
  - Prévoir des aires de covoiturage afin de permettre le développement sécuriser de cette pratique ;
  - Permettre le foisonnement et la mutualisation de l'aire de stationnement dédié à l'Arène du Sud en fonction des destinations avoisinantes ;
  - Sécuriser les accès piétons et cycles aux équipements structurants à proximités.