

# ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



# OAP N°2 – COEUR DE VILLE

## 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 "Cœur de Ville" s'inscrit sur un périmètre centré sur le sud de la commune et notamment autour de l'Arène du Sud, de part et d'autre du Boulevard de l'Arène, de la Route Territoriale n°1 (RT1) à la Voie Express n°2 (VE2). Une carte du périmètre précise les contours de cette OAP en page 3 du présent document.

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 centralité (Axe 3).

Afin de réaliser les axes 1 et 3 notamment, le Plan d'Urbanisme Directeur identifie des centralités sur l'ensemble du territoire communal. Des pôles économiques secondaires, mêlant services, équipements et commerces, sont ainsi inscrits au sein du plan de zonage au nord et sur le littoral de la commune (Tontouta, Tamoà, Karikaté, Tiaré et Savannah notamment), afin de réduire les distances et le temps de déplacement des habitants. En complément de ces centralités secondaires, le projet de territoire évoque la requalification du centre-ville au sud de la commune.

Extrait du projet de territoire :

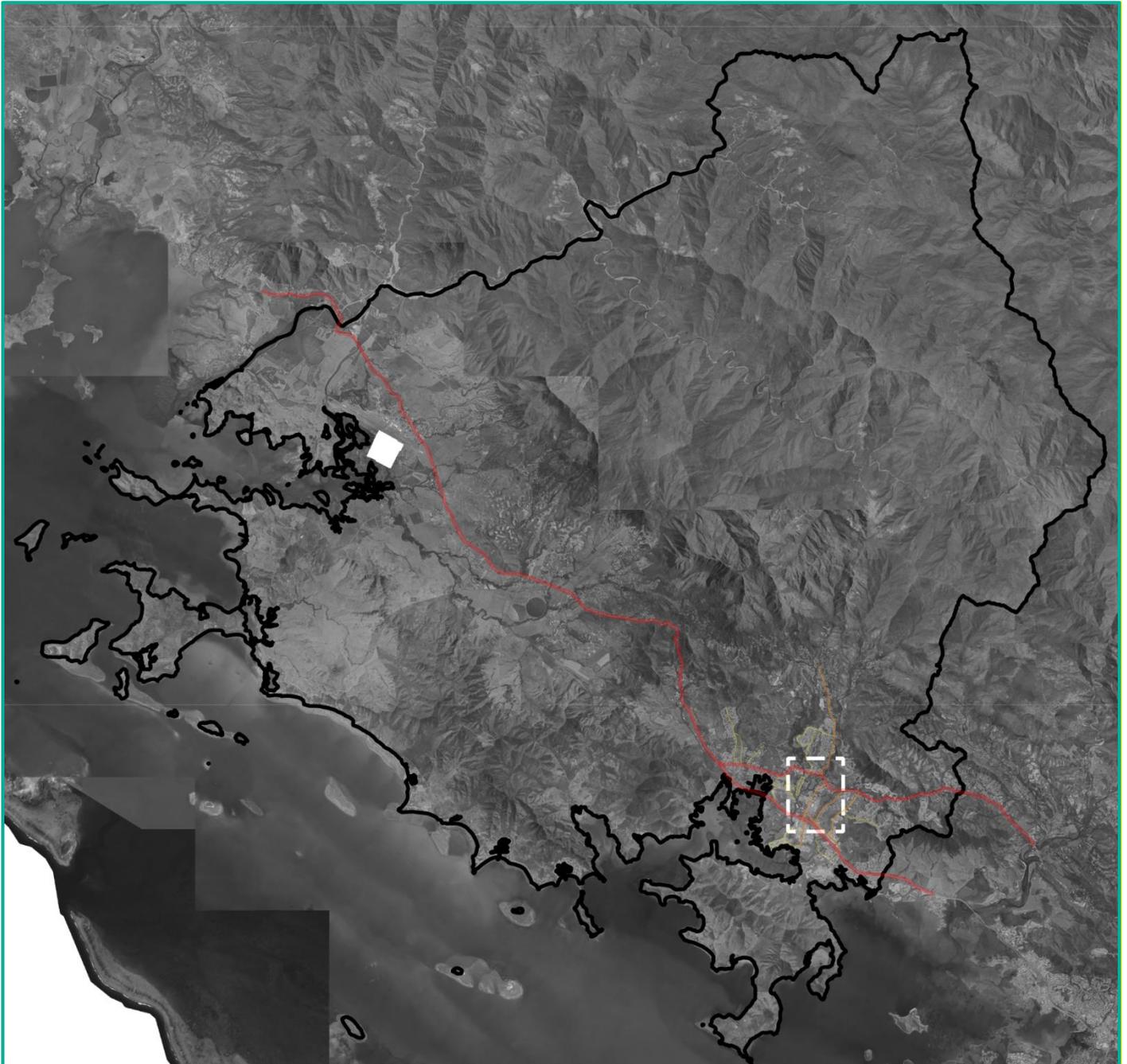
*"La ville de Païta s'est construite autour du village. Si ce dernier reste à ce jour un pôle économique central, les déplacements y sont aujourd'hui saturés aux heures de pointes et les services et équipements se déplacent vers le Boulevard de l'Arène du Sud. Il apparaît ainsi nécessaire d'accompagner cette évolution afin d'assurer la cohérence et la liaison entre les deux pôles et permettre plus de fluidité dans les déplacements".*

Afin de maîtriser le développement du futur Cœur de Ville autour de l'Arène du Sud, et plus largement autour du Boulevard de l'Arène, il est nécessaire de préciser les objectifs et les enjeux au sein d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée.

#### Rappel des objectifs principaux du projet de territoire en lien avec le cœur de ville

- Construire un cœur de ville dynamique en associant logements, loisirs, services et économie au sein d'un même espace
- Développer le Boulevard de l'Arène du Sud en lien avec le village afin de conforter une zone centrale d'équipements
- Permettre le regroupement des équipements et des services au sein d'un site unique
- Assurer la complémentarité entre le village et cette nouvelle centralité, dont le développement a déjà débuté

- Structurer une offre économique de proximité autour de la plaine des sports
- Structurer la traversée du village actuel et accompagner la rénovation des constructions en façade de la rue principale (RT1 - rue James PADDON)
- Conforter la place des piétons au sein du village
- Inciter et conforter une mixité fonctionnelle dans certains secteurs, tout en limitant les risques de conflits d'usages
- Optimiser les pôles économiques afin de permettre le développement et l'installation des entreprises
- Poursuivre la structuration des pôles économiques existants sur la commune
- Maintenir l'attractivité des terrains économiques pour des grandes entreprises, des administrations et sièges sociaux



1. LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE DE L'OAP N°2 – CŒUR DE VILLE

# Contexte

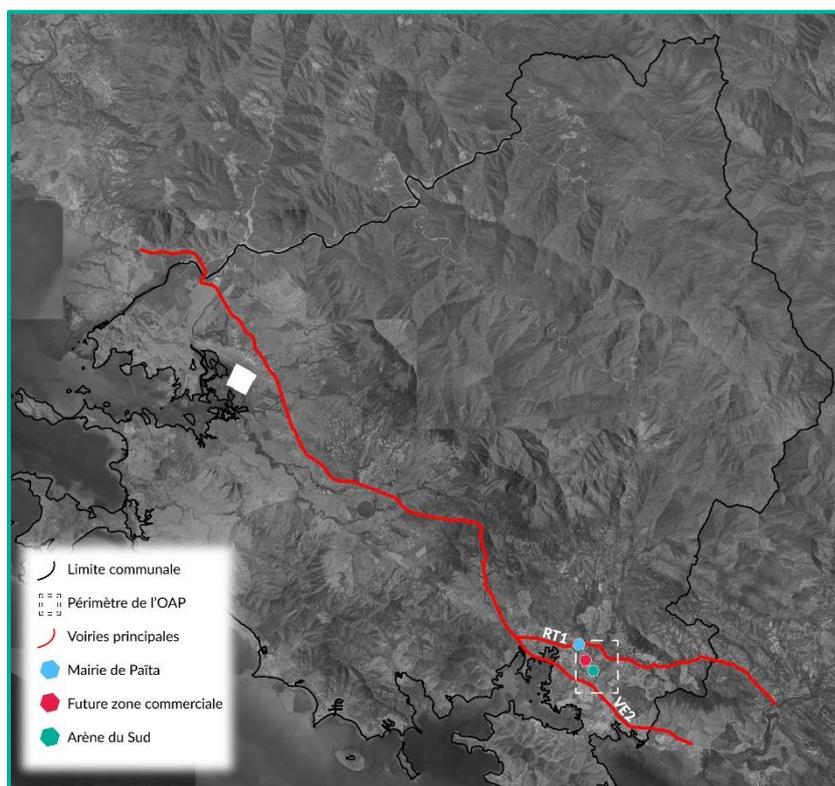
L'un des principaux objectifs du projet de territoire de la Ville de Païta est de garantir un cadre vie de qualité tout en incorporant les préceptes du développement durable dans l'aménagement de la commune. Afin de garantir un accès direct et rapide aux équipements principaux (scolaires, économiques, loisirs, etc), plusieurs centralités secondaires ont été mises en place, notamment pour limiter les déplacements au sein des différents quartiers et ce malgré un territoire vaste (700 km<sup>2</sup>).

En complément de ces pôles de vie secondaires, le sud de la commune, secteur le plus dense, doit pouvoir bénéficier d'un pôle économique et d'équipements complémentaire. Ce futur Cœur de Ville, identifié autour l'Arène du Sud (équipement structurant dont l'aire d'influence dépasse le territoire communal), a pour objectif de centraliser les équipements d'envergure communal et intercommunal. Cette proximité avec les zones densément peuplées permet de garantir un accès simple aux équipements pour le plus grand nombre. En effet, le périmètre de l'OAP Cœur de Ville a été défini en fonction des activités existantes mais également par la présence des voiries structurantes que sont la RT1 et la VE2.

Une étude de positionnement de la Ville de Païta, réalisée dans le cadre de l'élaboration du PUD, précise que les équipements présents sont d'ores et déjà un marqueur qualitatif dans la vision que les habitants du Grand Nouméa ont de Païta :

- Importance du site de loisir de l'Arène du Sud ;
- Manque de commerces à proximité afin de permettre la réalisation de plusieurs activités au sein d'un même site et ainsi réduire le nombre de déplacement ;

Malgré les atouts du site, une récente étude de maillage met en avant la relative saturation des réseaux viaries au sud de la commune. La mise en œuvre de l'OAP Cœur de Ville doit donc se réaliser conjointement avec l'OAP n°1 Mobilités. Ainsi, pour faire vivre ce futur Cœur de Ville, il est apparu nécessaire de renforcer la possibilité de se déplacer en modes doux, tout en connectant les différents réseaux de transports en commun au sein d'un même site. Il est également important de maintenir et de renforcer le pôle de loisir et d'équipements publics administratifs en favorisant leur construction à proximité des aires de stationnements déjà présentes, prioritairement celle de l'Arène du Sud, sous-utilisée en journée.



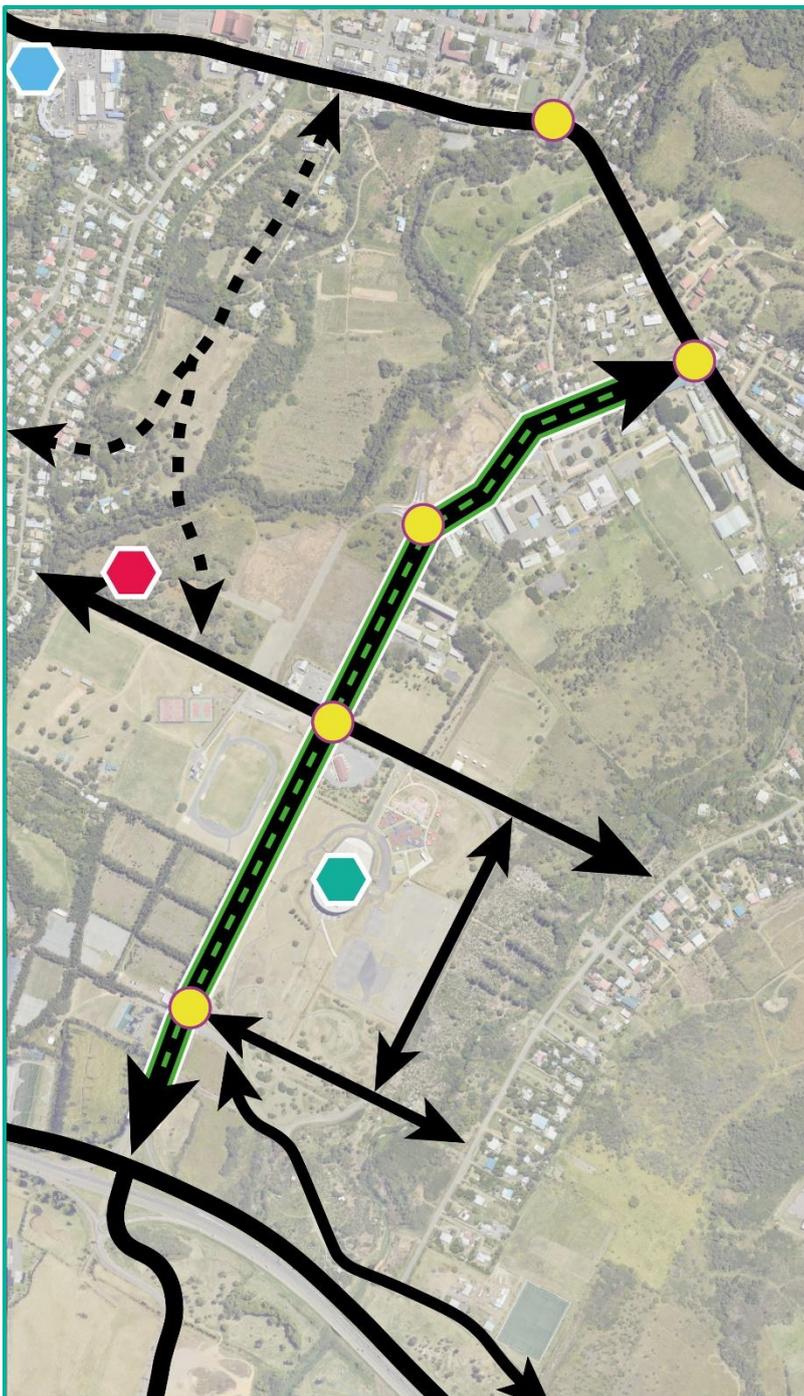
2. ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS ACTUELS DE L'OAP CŒUR DE VILLE

## 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 (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 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 ;
- À 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 ;
- La réalisation d'un espace public de qualité (place publique, parc urbain, etc) à l'est du Boulevard de l'Arène du Sud au droit du futur rond-point du Fale Fono au croisement des rues Héloïse Luiggi et Maxime Thelotte
- La réalisation d'un parc urbain linéaire le long de la Katiramona ;
- Le cheminement doux et paysager du rond-point du Mont Mou à la rue Héloïse Luiggi ;
- La requalification du Boulevard de l'Arène du Sud en Boulevard Urbain ;

# Garantir la fluidité des déplacements



-  Mairie actuelle
-  Centralité commerciale de rang 1
-  Arène du Sud : pôle de loisir principal
-  Rond-point
-  Voiries existantes
-  Voiries projetées
-  Boulevard urbain

## 1 Liaisons Est-Ouest

Le Boulevard de l'Arène du Sud permet de connecter la VE2 et la RT1 et ainsi faciliter les déplacements entre les zones denses de la commune et les axes de transports majeurs. Néanmoins, afin de fluidifier la RT1 et d'offrir une liaison alternative, la rue Héloïse Luiggi doit être connectée au lotissement Bernard à l'Ouest et à la rue Auguste Bernanos à l'Est via la rue Maxime Thelotte.

Au sud, la Route de la Ziza permet également une connexion avec le Sud Est de la commune et doit être valorisée comme axe secondaire pour les habitants du sud de la commune.

Ces deux principales liaisons Est-Ouest doivent permettre de fluidifier les déplacements au sein du futur Cœur de Ville, notamment le carrefour au droit de la gendarmerie.

### 3. SCHÉMA DE PRINCIPE DU RÉSEAU VIAIRE DE L'OAP CŒUR DE VILLE

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Permettre la réalisation des liaisons viaires Est-Ouest
- Garantir une emprise de voirie suffisante pour intégrer les déplacements cycles et garantir la sécurité des cheminements piétons, notamment à proximité des ronds-points.

## 2 Boulevard Urbain

Support d'un flux routier dense, et desservant des équipements communaux (équipements scolaires et sportifs, gendarmerie notamment) et intercommunaux (Arène du Sud et pôle de loisir de la Plaine des Sports, futur centre commercial), le Boulevard de l'Arène du Sud est l'axe majeur pour entrer dans le Cœur de Ville de Païta. Depuis la VE2, le futur boulevard matérialisera l'entrée de ville, mêlant activité agricole, commerciale, administrative, sportive et scolaire. Il est nécessaire de qualifier cette "entrée de ville" par des aménagements qualitatifs.

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Permettre la requalification du Boulevard de l'Arène du Sud en véritable boulevard urbain apaisé ;
- Garantir une emprise de voirie suffisante pour un boulevard urbain qualitatif où seront intégrés les modes actifs (cycles et piétons) ;
- Interdire les entrées charretières sur le Boulevard de l'Arène du Sud entre le rond-point des Fraisiers au Sud et le rond-point Anova au Nord. La réalisation d'une contre-allée en arrière des constructions est donc nécessaire afin de gérer les flux entre les ronds-points et garantir un boulevard urbain pacifié ;
- Interdire les aires de stationnements le long du futur boulevard urbain ;
- Interdire les aires de stationnements dans les retraits de constructions imposés au règlement. Les aires de stationnement nécessaires devront être réalisées à l'arrière des futures constructions.

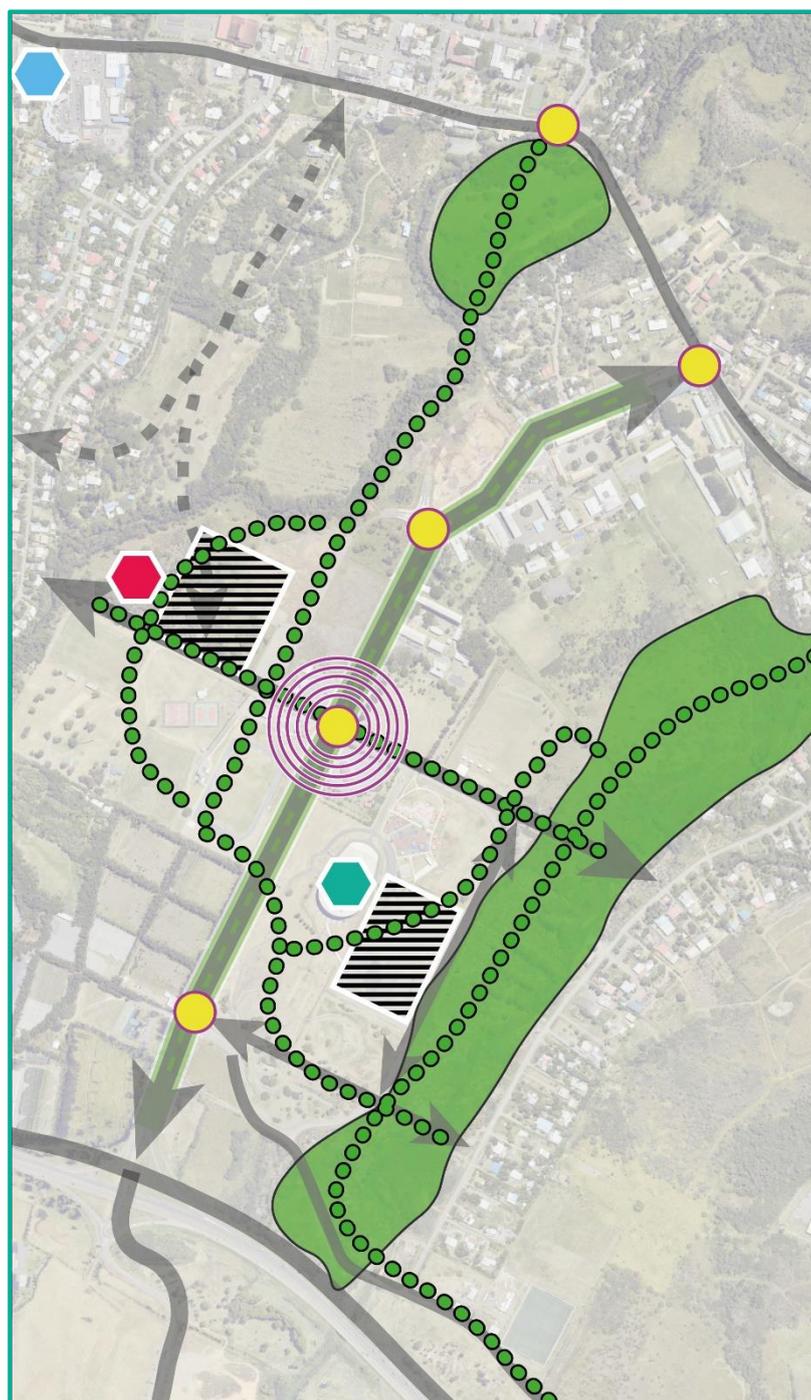
## 3 Voiries projetées

En complément des liaisons Est-Ouest prévues, le développement du Cœur de Ville s'accompagne d'un besoin d'une nouvelle liaison directe avec la RT1. À ce titre, tous les projets au sein du périmètre de la présente OAP doivent participer à la réalisation d'une nouvelle connexion entre la rue Héloïse Luiggi et la RT1. Pour compléter le réseau viaire, un nouveau giratoire au droit de la gendarmerie permettra de fluidifier les déplacements.

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- 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 pour la réalisation d'une voirie de desserte interquartier entre la Rue Héloïse Luiggi, située entre le lotissement Bernard et la Karikouié.

# Développer les modes doux et actifs



- Mairie actuelle
- Centralité commerciale de rang 1
- Arène du Sud : pôle de loisir principal
- Rond-point
- Pôle de transports en commun
- Voiries projetées
- Parcs
- ▬ Aires de stationnement

## 1 Parcs et liaisons douces

Deux secteurs naturels sont identifiés au sein du périmètre de la présente OAP : le parc au Nord, au droit du rond-point du Mont-Mou, et un parc naturel linéaire le long de la Katiramona à l'Est. Ces deux lieux doivent être connectés par des liaisons douces : si les voiries servent de support de développement à ces liaisons, d'autres cheminements doux, éloignés des axes de transports routiers sont également aménagés.

Le cheminement doux Nord-Sud permet de lier le village actuel au futur Cœur de Ville.

Le parc linéaire englobant la berge ouest de la Katiramona permet de créer une nouvelle destination, plus naturelle, au sein de ce secteur tout en assurant le rôle d'espace tampon en cas de crue et d'inondation. A termes, les liaisons routières et douces doivent permettre de relier directement le Cœur de Ville au site dit de la "Fête du Bœuf" à l'est.

4. SCHÉMA DE PRINCIPE DES MODES DOUX DE L'OAP CŒUR DE VILLE

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Permettre la réalisation des deux parcs (au Nord au droit du rond-point du Mont-Mou) et le long de la rivière Katiramona) ;
- Assurer l'emprise nécessaire aux déplacements doux en dehors des voiries lorsque nécessaire ;
- Interdire les fronts bâtis qui empêcheraient les cheminements doux aux abords des secteurs naturels identifiés.

## 2 Pôle de mobilités

Le schéma de principe des modes doux (p8 du présent document) précise le pôle de mobilité présent au sein de l'OAP n°1 "Mobilités". Une meilleure desserte des transports en commun et une meilleure lisibilité des différentes lignes sont nécessaires afin de garantir la pérennité des infrastructures à venir et l'accès au plus grand nombre.

Ainsi, le pôle de transports en commun doit limiter les ruptures de charge entre le transport intercommunal (SMTU) et le transport territorial (SMTI). A proximité du futur rond-point du Fale Fono, de la Rue Héloïse et et du Boulevard urbain, un site aménagé et paysager devra permettre une mixité des usages. Ce site constitue le futur centre du Cœur de Ville et doit être un lieu partagé, accessible à tous et apaisé. Ce site doit être le carrefour des différents usages :

- Gare des transports interurbains (SMTI) ;
- Gare des transports intercommunaux (SMTU) ;
- Aire de stationnement de covoiturage et d'autopartage ;
- Place aménagée permettant de faire la liaison entre les équipements publics et les activités commerciales de part et d'autre du Boulevard de l'Arène du Sud ;
- Cheminements piétons apaisés Est-Ouest et les liaisons douces vers les sites de loisirs autour de l'Arène du Sud;

Afin de favoriser les déplacements actifs, les stationnements déportés, la future gare routière doit s'inscrire dans un site d'équipements administratifs plus large mixant les activités afin de rendre le lieu attractif.

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Garantir l'espace public nécessaire à la réalisation d'une gare routière ;
- Assurer des cheminements en modes doux apaisés ;

## 3 Aire de stationnement

Deux aires de stationnement conséquentes sont présentes au sein du périmètre d'étude : l'une à l'ouest au droit du futur centre commercial et la seconde à l'est de l'Arène du Sud.

Afin de minimiser l'impact sur l'environnement et notamment sur :

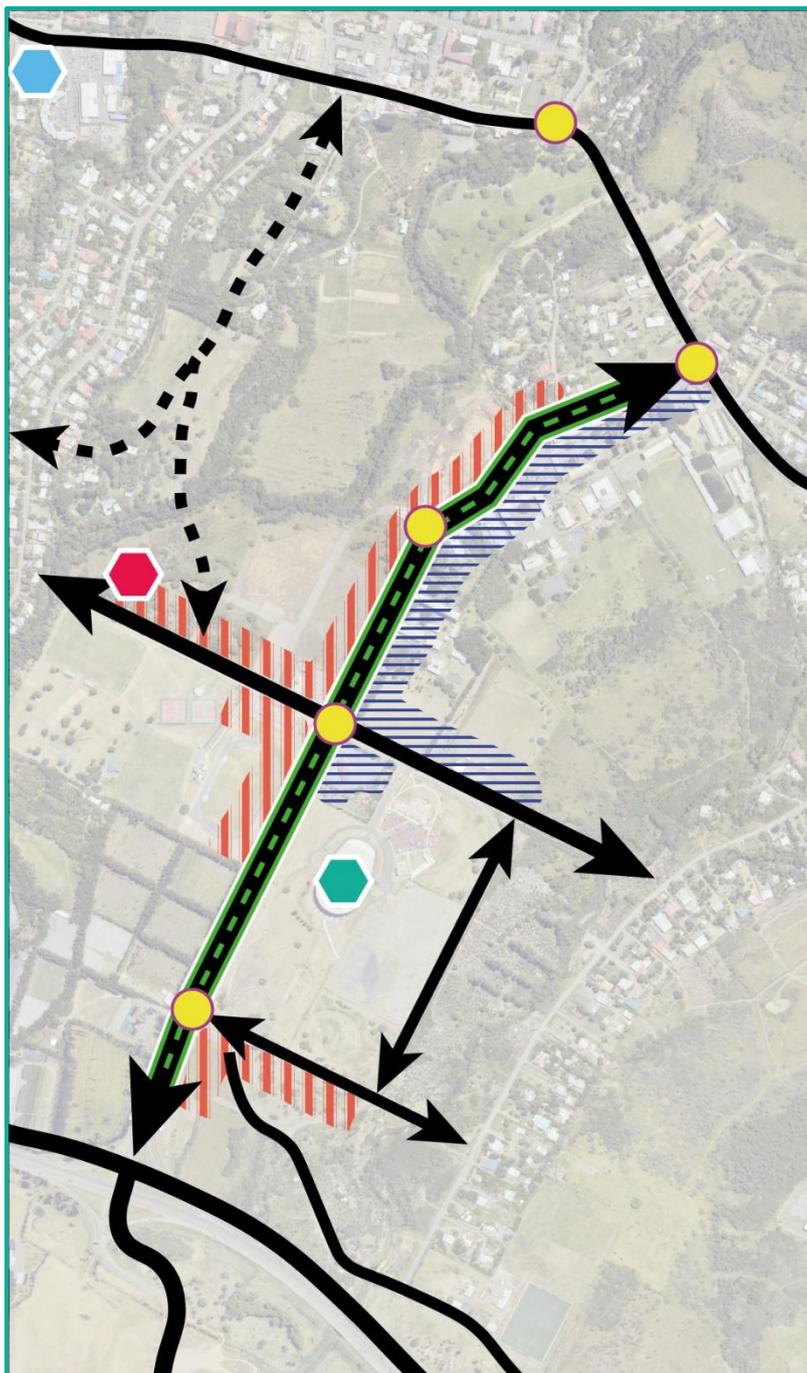
- Le réchauffement de surface,
- L'imperméabilisation des sols,
- La biodiversité,
- Le grand paysage,

Ces aires de stationnements doivent pouvoir être mutualisées avec d'autres programmes d'aménagement d'ensemble au sein d'un périmètre proche. Afin de limiter l'emprise au sol des aires de stationnement, tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Favoriser les parkings en ouvrage ;
- Favoriser l'ombrage des aires de stationnement de plus de 20 places par des dispositifs spécifiques (végétalisation, pose de panneaux photovoltaïques, etc) ;
- Favoriser le foisonnement et la mutualisation des stationnements en fonction des destinations de constructions de chaque projet ;

Au sein du périmètre de l'OAP, le stationnement déporté pourra être autorisé, sous réserve de l'accord de l'autorité compétente. Le stationnement déporté consiste à autoriser la réalisation de stationnement dans l'environnement proche du projet (sur une autre parcelle), c'est-à-dire à moins de 300 mètres de l'entrée principale du bâtiment. Ce dispositif permet la réalisation de parkings en ouvrage mutualisé entre plusieurs projets.

# Qualité urbaine et architecturale



-  Mairie actuelle
-  Centralité commerciale de rang 1
-  Arène du Sud : pôle de loisir principal
-  Rond-point
-  Voiries existantes
-  Voiries projetées
-  Boulevard urbain
-  Front bâti commercial
-  Front bâti équipement public

## 1 Fronts bâtis

Le zonage du Plan d'Urbanisme Directeur identifie une zone UAE2 permettant notamment la construction d'une densité commerciale à l'ouest du Boulevard de l'Arène du Sud, tandis que les équipements scolaires et une partie des fonciers disponibles à l'Est du boulevard sont en zone urbaine d'équipements UE.

Ces zonages permettent la construction d'une mixité d'activité favorable à la création d'un véritable Cœur de Ville où services publics, loisirs, espaces naturels et commerciaux se mêleraient.

Afin de protéger la qualité de l'aménagement urbain autour du Boulevard de l'Arène du sud, plusieurs précisions sont nécessaires afin de garantir la qualité des espaces de chalandise, de l'architecture et de la sécurité urbaine.

5. SCHÉMA DE PRINCIPE DES FRONTS BATIS DE L'OAP CŒUR DE VILLE

Le front bâti commercial à l'ouest de la voie centrale et le front bâti des équipements publics à l'est doivent participer au confort urbain et la qualité de l'espace public.

Tout projet d'aménagement au sein de l'OAP Cœur de Ville doit :

- Interdire les entrées charretières sur le Boulevard de l'Arène du Sud entre le rond-point des Fraisiers au Sud et le rond-point Anova au Nord. La réalisation d'une contre-allée en arrière des constructions est donc nécessaire afin de gérer les flux entre les ronds-points et garantir un boulevard urbain pacifié ;
- Interdire les aires de stationnements dans les retraits de constructions imposés au règlement. Les aires de stationnement nécessaires devront être réalisées à l'arrière des futures constructions ;

- Interdire les façades aveugles de part et d'autres du Boulevard de l'Arène du Sud. Les commerces de la zone UAE2 en rez-de-chaussée devront être traversants et garantir la visibilité ;
- Garantir la qualité de l'espace public en interdisant les éléments architecturaux en saillis des bâtiments. Tout dispositif devra être intégré au corps de bâtiment ;
- Encourager les césures dans les fronts urbains, afin de limiter l'impact visuel d'un front bâti trop dense. La largeur des césures doit garantir la sécurité et la salubrité du site ;
- Garantir une mixité commerciale par l'implantation d'activités variées ;
- Garantir le cheminement doux le long du boulevard urbain ;
- Végétaliser les retraits au boulevard urbain, sans pour autant masquer la visibilité des vitrines afin de garantir la sécurité publique.