

# PLAN D'URBANISME DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE VOH



## V – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Approuvé le 12/09/2015 par délibération n° 2015-239/APN



# Sommaire

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1 : LA PRESQU'ILE DE GATOPE .....</b>	<b>2</b>
<b>I. LE FONCTIONNEMENT GENERAL DE LA ZONE .....</b>	<b>2</b>
<b>II. LES NOUVEAUX AMENAGEMENTS LE LONG DU LITTORAL .....</b>	<b>2</b>
<b>CHAPITRE 2 : L'ENTREE SUD DE VOH.....</b>	<b>3</b>
<b>I. LA CREATION DE CONTRE ALLEES.....</b>	<b>3</b>
<b>II. L'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE LA VILLE .....</b>	<b>4</b>

## PREAMBULE

Afin de maîtriser le développement de la commune de Voh en termes d'aménagement, la Province Nord a décidé de mettre en œuvre une étude d'entrée de ville – accès sur RT1 – Voh Sud et de valorisation du Domaine Public Maritime (DPM) de Gatope.

Il s'agit de mettre en œuvre l'étude nécessaire à l'organisation viaire le long de la RT1 (Sud du village), et à l'élaboration d'un projet d'aménagement du DPM de Gatope.

Le développement de la zone Voh-Koné-Pouembout (VKP) induit une pression sur l'urbanisation de la commune de Voh, et particulièrement sur deux secteurs importants suivants :

- Au niveau de la presqu'île de Gatope où une opération de réaménagement, conservation, mise en valeur, du DPM est nécessaire. Cet espace, qui est l'un des plus beaux sites de bord de mer de la zone, nécessite une opération d'envergure pour réaménager et valoriser le DPM, ce qui mettra en valeur les tènements fonciers situés en limite
- Le long et de part et d'autre de la RT1 sur les 3,5 km de long de la RT1 dans la zone de Voh Sud, les intentions d'urbanisation ne sont qu'une juxtaposition de demandes individuelles sans cohérence, résultant de la forme des parcelles en lanières, et la sécurisation des accès sur la RT1, axe de circulation important, n'est pas toujours prises en compte avec efficacité. Il est donc primordial de maîtriser les accès sur la RT1 de cette zone comme un précédent à l'urbanisation. La RT1 doit quant à elle garder sa fonction de voie de circulation inter communale.

## CHAPITRE 1 : La presqu'île de Gatope

### I. Le fonctionnement général de la zone

Le changement primordial à effectuer dans la zone consiste à changer la position actuelle de la route municipale. Ainsi, pour rendre la zone plus sûre, et pour favoriser les activités de loisir, la route va être reculée au fond du domaine public maritime. L'ancienne route sera conservée en partie pour être utilisée comme piste multi-usage pour les cycles, les rollers et autres activités ludiques. Les dos-d'âne présentement en place seront supprimés.

Au niveau des points de vue, des parkings seront aménagés afin que le stationnement soit organisé. Depuis ceux-ci, des cheminements piétonniers rejoindront l'ancienne route et les espaces aménagés. Au niveau de la pointe de la presqu'île, il y aura un parking plus important adapté pour que notamment les cars puissent y stationner et y faire demi-tour.

Les lignes électriques et téléphoniques seront déplacées. Elles longeront la nouvelle route ou seront enterrées pour éviter toutes gênes visuelles.

Des robinets de puisage seront disposés à chaque parking et site aménagé.

Le long de la promenade seront implantés des panneaux informatifs, en fonction des plantes rencontrées, concernant la végétation de bord de mer de Nouvelle-Calédonie.

### II. Les nouveaux aménagements le long du littoral

Au total ce seront quatre parkings qui vont être créés. Le plus important, disposant d'une trentaine de places, se situera à la fin de la nouvelle route. Il y aura un emplacement réservé pour un car. Les autres parkings fonctionneront sur le même principe tout en étant d'une taille plus modeste.

Depuis ce parking, le nouveau chemin réservé aux activités ludiques parcourra le littoral. Dès le début, il sera aménagé afin de libérer le champ de vision. Les faux lilas seront supprimés. Des arbres de littoral (bourao, gommier, gaïac, niaouli...) les remplaceront pour fournir de l'ombre. Le point de vue du secteur 1 ayant un panorama sur le lagon, il y sera implanté une table d'orientation. De plus, pour que les personnes puissent y pique-niquer ou se reposer, des farés, des tables et des bancs seront disposés.

Le secteur 2 aura un parking, d'où un chemin pédestre rejoindra le point de vue. Des descentes vers la grève seront aménagées pour en faciliter l'accès. Le cimetière dans la zone ne sera pas modifié. Cependant, la végétation autour, sera organisée afin de garder un cadre paisible.

Le secteur 3 dispose déjà aujourd'hui d'un monument. Celui-ci va être conservé. La végétation aux alentours sera légèrement modifiée afin de gagner en confort visuel. Au niveau du littoral, à proximité du point de vue, du sable sera acheminé afin d'agrandir la plage de la baie de Cafeep. Le camping n'aura pas de modification majeure, simplement des panneaux indicatifs seront ajoutés sur les voies qui l'entourent.

Le secteur 4 est aujourd'hui déjà bien aménagé. Cependant, c'est aussi ici que la majorité des gens viennent. Le mobilier urbain en place s'en retrouve donc usagé, il sera remplacé par du neuf. Les poubelles

en fût seront remplacées par des poubelles fixes dont le design sera adapté à l'environnement naturel. Il sera ajouté des farés aux endroits où la couverture végétale n'est pas suffisante pour abriter du soleil.

L'ancien four de la poudrière sera mis en valeur. Un panneau notamment renseignera les visiteurs sur son origine. La base nautique sera agrandie, ou un nouveau local sera construit à côté. Il sera réservé pour accueillir un commerce de restauration. Pour rendre le lieu plus accueillant et notamment en arrière de la plage, il sera construit une aire de jeu pour les enfants,, avec échiquier géant balançoires et autres équipements.

Le dernier secteur aménagé est l'extrémité Est de la presqu'île de Gatope. Le quai, qui a été utilisé pour la construction de l'usine de Vavouto, va être aménagé pour. Des activités plus ludiques. La rampe de mise à l'eau sera élargie et bétonnée. De l'autre côté de la digue, il sera aménagé un espace pour le mouillage des navires de plaisance. Pour préserver l'intégrité des baigneurs de la plage de la baie de Cafeep, des bouées matérialiseront les espaces réservés.

## **CHAPITRE 2 : L'entrée Sud de Voh**

### **I. La création de contre allées**

Le scénario proposé consiste en la réalisation de nouveaux carrefours plans sur la RT1. Le principe retenu pour inciter au ralentissement des véhicules consiste en la création de rond-point avec un couvert végétal important, servant à limiter la visibilité des conducteurs. A partir du carrefour giratoire situé le plus au Sud, une voie implantée sur le tracé de l'ancienne RT1, dessert les parcelles en aval de la RT1. Ces dernières n'ont donc plus besoin d'avoir des accès directs sur la RT1, souvent très dangereux. Le même principe est retenu pour les parcelles situées en amont de la RT1 à partir d'un deuxième carrefour implanté approximativement à mi-distance entre le premier carrefour et le début de l'urbanisation. Cette voie relie le lotissement Pwodawhuup et permet de desservir tous les lots adjacents. Les différents véhicules se voient ainsi contraindre à une vitesse réduite.

Le principe d'implantation du premier rond-point peut être construit au niveau d'une intersection déjà existante. Le second bénéficie d'un accès viabilisé à l'Est et de la présence d'un terrain communal à l'Ouest. De plus la contre-allée ouest suit le tracé de l'ancienne route territoriale et celle du côté opposé sera aménagée dans les zones naturelles. Un troisième rond-point matérialise les équipements sportifs de la commune et assure leur desserte en toute sécurité.

Toutes les autres parcelles sont desservies par un réseau de voiries tertiaires.

Au droit des deux carrefours magistraux, il peut se développer un principe de construction un peu plus dense, regroupant des commerces et des services du type « mall anglosaxon ».

La nouvelle organisation de la voirie créerait plus de 5 000 mètres de contre-allées qui desserviraient environ 150 hectares représentant une quarantaine de parcelles.

## II. L'aménagement de la porte de la ville

Avant tout aménagement routier, pour inciter les conducteurs à la prudence et au ralentissement, il sera planté un alignement d'arbres de plus en plus rapprochés avec l'approche de la première intersection. La disposition sera initialement d'un arbre tous les 50 mètres pour finalement terminer à un arbre tous les 20 mètres. Ceci donnera l'impression aux automobilistes d'un resserrement. Afin de garder un maximum de sécurité, les arbres utilisés seront de type araucaria de haute fûtée. Ce principe d'aménagement des abords de la voirie est nécessaire quel que soit le projet retenu.

D'autres éléments de matérialisation du resserrement de l'espace peuvent également être envisagés tels que des bordures en rondins de bois, des blocs de rochers, des massifs de végétaux. Tous ont pour effet de donner l'impression d'être dans un espace urbain et ainsi de limiter la vitesse des véhicules.

La présence des carrefours plans, tels les ronds-points, permet de réaliser avant et après chacun d'eux un passage sécurisé pour piétons et cycles. De plus afin de diminuer la largeur de l'emprise de la route et pour accentuer l'aspect urbain, des bandes cyclables sont ajoutées de part et d'autre de la chaussée une fois dépassé le premier carrefour giratoire situé le plus au sud.

L'emprise de la voirie (RT1) restera à 8 mètres, pour une réserve globale de 20 mètres. Les véhicules disposent toujours d'une voie de 4 mètres dans les deux sens, avec des aménagements en bordure pour la circulation des vélos et des piétons.

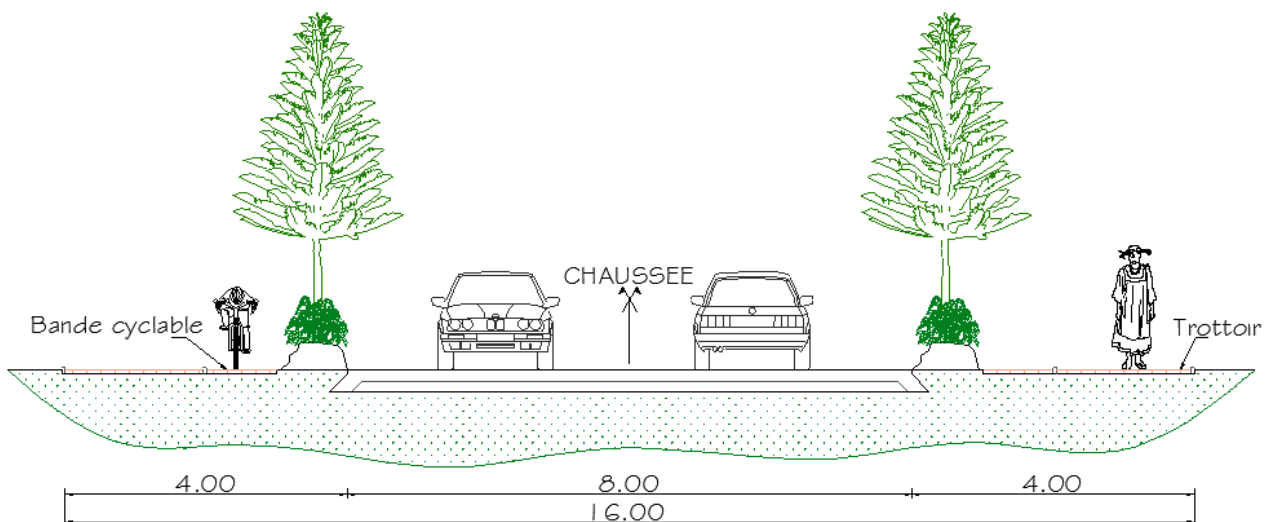
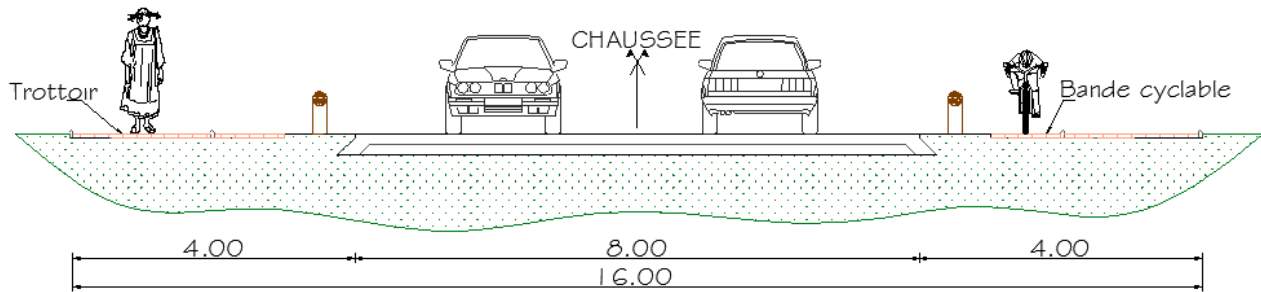
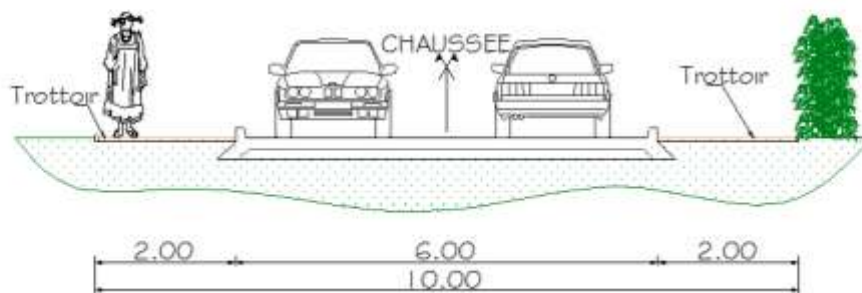


Figure 1 : Profil de la RT1, alignement d'arbres



**Figure 2 : Profil de la RT1, bordure en bois**

Les nouvelles voiries de desserte elles aussi sont adaptées pour la circulation des modes doux (piétons et cycles), avec notamment des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, l'emprise totale ne dépassant pas les 10 mètres.



**Figure 3 : Profil de la voirie de desserte**





**Plan d'Urbanisme Directeur - COMMUNE DE VOH**