

PROJET

néobus

Les transports du futur...
pour changer notre avenir !

Piece n°1 CADRE REglementaire

Païta

Dumbéa

Mont-Dore

Nouméa



PIECE 1

—

CADRE REGLEMENTAIRE

SOMMAIRE

1. OBJET & CONDITIONS DE REALISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	2
2. LE CONTEXTE DU PROJET	3
2.1. Les étapes du projet préalables a l'enquête publique	3
2.2. Le phasage du projet	5
3. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE	6
3.1. Composition du dossier soumis a enquete publique	6
3.2. Le déroulement de l'enquête publique	6
3.3. La déclaration d'enquête publique	7
3.4. Intégration de la notion de programme	7
4. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES	7
4.1. Au titre du défrichement	7
4.2. Au titre de l'atteinte à un écosystème d'intérêt patrimonial	7
4.3. Au titre de l'atteinte à une espèce protégée	8
4.4. Au titre de l'occupation du domaine public maritime	8
4.5. Au titre de l'occupation du domaine public fluvial	8
4.6. Au titre de la construction du Centre de maintenance et de remisage	9
4.7. Au titre de la demande de la mise en place de réseaux indépendant	9
4.8. L'enquête parcellaire	9
4.9. La procédure d'expropriation	9
4.10. Au titre des plans directeurs d'urbanisme (PUD)	9

1. OBJET & CONDITIONS DE REALISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier concerne l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménagement de la première ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) du Grand Nouméa en Nouvelle-Calédonie.

Le présent chapitre a pour objet de rappeler :

- les modalités de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique,
- les principales procédures administratives à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et la protection des intérêts en présence,
- Les autorisations administratives à obtenir pour réaliser le projet.

Le maître d'ouvrage de l'opération est le Syndicat Mixte des Transport Urbain (SMTU). Le SMTU est un syndicat mixte regroupant les communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ainsi que la Province Sud. C'est l'autorité organisatrice de transport qui assure l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun et de transport scolaire des élèves du secondaire sur le territoire des quatre communes du Grand Nouméa. A noter que la délibération du 10 mars 2015 autorise désormais le SMTU à déposer ce présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Les communes concernées par le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique sont Nouméa et Dumbéa qui font partie du Syndicat Mixte des Transports Urbain.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet ne s'inscrivent pas intégralement dans le patrimoine public, et il est possible que l'opération envisagée nécessite des acquisitions de parcelles privées par voie d'expropriation. Pour cela, et conformément aux dispositions du décret du 16 mai 1938 modifié par la délibération n°1-92 du 17 janvier 1992 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique en Province Sud :

- Une procédure de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être engagée,
- Cette procédure fait l'objet d'une enquête publique préalable.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vise à :

- Présenter le projet au public ainsi que les conditions de son intégration dans son milieu d'accueil,
- Permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques,
- Apporter à l'administration les éléments d'information utiles à l'appréciation de l'utilité publique de ce projet,
- Associer, grâce à cette enquête, les citoyens à la décision administrative.

Bien que la réglementation de la Province Sud ne l'impose pas, le SMTU a souhaité joindre au présent dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique une étude d'impact ainsi que les bilans socio-économique et carbone afin de permettre au public et à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

À l'issue de la procédure, l'opération sera déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, les coûts financiers et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

Il convient d'indiquer que l'opération a déjà fait l'objet par ailleurs d'une étude d'impact et d'une demande d'autorisation au titre des procédures suivantes :

- demande de défrichement
- demande de dérogation au titre de la protection des écosystèmes d'intérêt patrimonial et des espèces protégées

conformément au code de l'environnement de la Province Sud.

Ces procédures ont été instruites par la Direction de l'Environnement de la Province Sud et ont donné lieu à un arrêté préfectoral (arrêté n°1140-2014/ARR/DENV du 19 mai 2014 consultable en annexe 2) autorisant la réalisation des défrichements et de porter atteintes à un écosystème d'intérêt patrimonial.

Postérieurement à la présente enquête, se déroulera l'enquête parcellaire dont l'objet sera la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants ou ayants droit.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession de parcelles, la procédure d'expropriation qui pourrait suivre la Déclaration d'Utilité serait conduite conformément au décret du 16 mai 1938.

Notons enfin que ce dossier n'a pas pour objectif de faire évoluer les documents d'urbanisme pour les rendre compatibles avec le projet Neobus. Cet aspect fera l'objet d'une enquête publique spécifique permettant une évolution de ces documents.

Par conséquent, la présente enquête publique a pour objet la déclaration d'utilité publique du projet Néobus et celle-ci sera réalisée conformément aux dispositions du décret du 16 mai 1938 modifié par la délibération n°1-92 du 17 janvier 1992 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique dans la Province Sud.

À l'issue de la procédure, l'opération sera déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, les coûts financiers et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

2. LE CONTEXTE DU PROJET

2.1. LES ETAPES DU PROJET PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1. Le contexte urbain

Le contexte urbain dans lequel s'inscrit le programme global Neobus concerne les quatre communes du Grand Nouméa, soit, dans l'ordre de taille de population :

- la commune principale de **Nouméa**, dont le territoire est concentré sur une presqu'île. Elle se situe au sud de la commune de Dumbéa et à l'ouest de celle du Mont-Dore. Elle s'étend sur un territoire qui représente environ 3% de la superficie du Grand Nouméa et concentre les fonctions résidentielles, économiques, administratives et commerciales. Elle constitue aujourd'hui le principal centre urbain de l'agglomération. **En 2014, on recense 100 000 personnes résidant à Nouméa.** On y trouve la zone industrielle de DUCOS qui est le deuxième pôle d'emploi de la commune avec ses 9 500 actifs ; le premier pôle étant le centre-ville avec 18 000 actifs.
- la commune de **Dumbéa**, initialement à dominante rurale, qui s'est développée dans une dynamique de « ville dortoir » en périphérie de la ville de Nouméa. Elle possède aujourd'hui des caractéristiques mixtes de zones rurales, de zones pavillonnaires peu denses, de quartiers résidentiels individuels ou collectifs, et commence à accueillir des équipements d'agglomération. Deuxième commune de Nouvelle-Calédonie par son nombre d'habitants, cette ville **de plus de 32 000 habitants** réalise un second centre urbain d'agglomération : *le Centre urbain de Koutio*, sous la forme d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) communale. Elle accueille un centre commercial « régional » à son entrée sud. En plus de la réalisation de son centre urbain, elle voit se développer également sur son territoire deux ZAC provinciales : l'une à dominante d'habitat individuel et collectif qui accueillera à terme entre 20 000 et 25 000 habitants, l'autre qui est destinée à accueillir en priorité des activités industrielles, artisanales et commerciales sur un territoire de 340 ha,
- la commune du **Mont-Dore**, jeune commune qui résulte de l'agrégat de différents quartiers résidentiels et d'individuels allant de Pont-des-Français jusqu'à Plum, le reste de son vaste territoire étant inhabité. La ville s'est dotée d'un centre-ville adapté à son évolution en 2007. Avec ses **27 000 habitants recensés en 2014**, elle est aujourd'hui la troisième commune de Nouvelle-Calédonie par son nombre d'habitants,
- la commune de **Païta**, dont le territoire est à dominante rurale avec néanmoins un tissu résidentiel d'importance accueillant **21 000 habitants en 2014**. Elle est située à moins d'une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Dumbéa dont elle est séparée par le col de Katiramona et la rivière Dumbéa (discontinuité d'urbanisation).

En partenariat avec l'Etat et la province Sud, les quatre communes se sont engagées dans une politique coordonnée tendant à assurer un développement harmonieux et équilibré pour l'agglomération : leur association en un SIVOM en 2006 a pris le nom de **Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN)**. Ce dispositif est venu compléter les trois Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique (SIVU) existants : celui de la grande adduction d'eau potable, celui des ordures ménagères et celui des transports scolaires du secondaire.

Les différents partenaires du transport public du Grand Nouméa ont quant à eux créé le 1^{er} septembre 2010, une Autorité Organisatrice Unique de Transport sous la forme d'un Syndicat Mixte regroupant la province Sud et les quatre communes : le **Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU)**. (cf. annexe 1 : Arrêté HC/DAIRCL n° 51 du 30 août 2010 portant création du syndicat mixte des transports urbains dénommé Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa (SMTU).

Avec près de 180 000 habitants, l'agglomération concentre 90% de la population de la province Sud et plus de 65% de la population totale de la Nouvelle-Calédonie.

Avec un taux de croissance démographique de +1,79% par an en Province Sud entre 2009 et 2014, les projections démographiques estiment la population de l'agglomération à 200 000 habitants à l'horizon 2020 et à 230 000 habitants à l'horizon 2030.

2.1.2. Les enjeux du projet Neobus

2.1.2.1. Une démarche volontaire de planification

En 2007, le SIGN a lancé une démarche de planification, non obligatoire en Nouvelle-Calédonie mais souhaitée par les élus des quatre communes et de la province Sud.

Cette démarche a notamment abouti à l'approbation du Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN) en 2010. Ce document constitue le cadre dans lequel sont définies les conditions d'un développement cohérent, global et solidaire de la mobilité pour le Grand Nouméa. A ce titre son plan d'action décline les intentions suivantes :

- Assurer la priorité aux transports collectifs
- Assurer la cohérence nécessaire entre le développement urbain, la voirie et le Transport en Commun en Site Propre (TCSP)
- Permettre l'accessibilité aux centres urbains, au centre principal comme aux centres secondaires à tous
- Améliorer la qualité de vie du Grand Nouméa

Simultanément, le Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne (SCAN) voit le jour. Ce document vise à définir les orientations pour le développement, l'aménagement et la protection valorisation de l'agglomération Nouméenne. Le thème des transports en commun est un des fils conducteurs de ce document. En effet, des enjeux et des objectifs ont été définis incitant le développement des transports en commun :

- Le second enjeu vise à améliorer les conditions déplacement au sein du Grand Nouméa en passant du « tout voiture » à une diversité/pluralité de modes et de points de destination des déplacements.
- Le 3^{ème} objectif du plan du document d'orientation générale (volume 2 du SCAN) vise à améliorer les déplacements au sein du Grand Nouméa et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport.

Ces documents se trouvent en annexe (Pièce 5 du présent dossier).

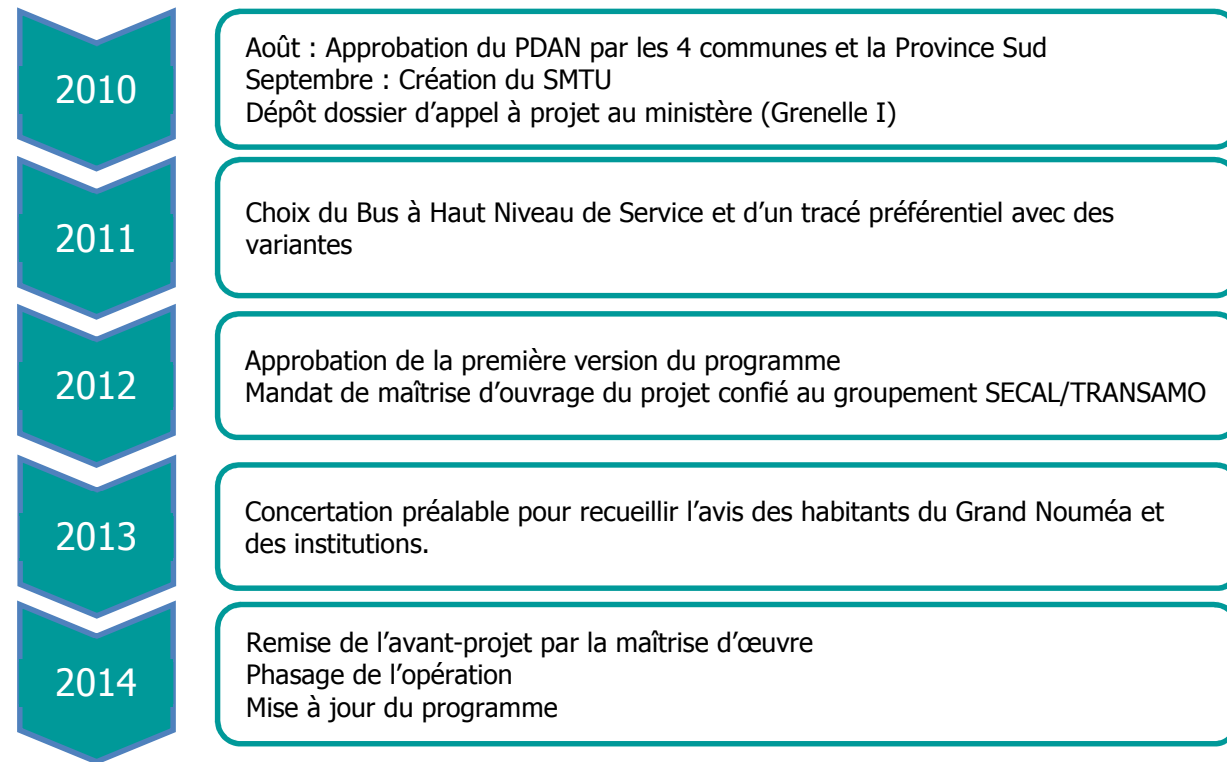
2.1.3. Le TCSP comme pilier d'un projet de déplacements

Dans le cadre du PDAN, l'objectif partagé est l'amélioration durable de la part de déplacements qu'assurent les transports collectifs dans l'agglomération. Le TCSP représente le pilier de cette politique qui se décline suivant deux horizons :

- le court terme sur une période de 3 à 5 ans vise la mise en place de l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) unique, avec le portage des politiques de transports publics à l'échelle des 4 communes tels que l'évaluation des besoins et de la demande en transports et la réalisation des études pré-opérationnelles du TCSP et de restructuration des réseaux de bus.
- à moyen et long termes d'ici 5 à 10 ans et plus : vise à la mise en place du TCSP et de facteurs de réussite tels que :
 - la restructuration du réseau de bus à l'échelle du Grand Nouméa,
 - le développement des modes doux,
 - la mise en service de parcs relais,
 - la rationalisation de l'offre de stationnement en centre-ville,
 - la requalification des autoroutes urbaines en boulevards urbains (étude en cours sur la VE1, réflexion moins avancée sur la VE2),
 - la mise en œuvre d'une gamme tarifaire unique sur le Grand Nouméa

2.1.4. Les dates des décisions clés

Les acteurs de l'agglomération ont pris les décisions suivantes :



2.1.5. Concertation préalable

Depuis le premier semestre 2013 et jusqu'à la fin de l'année 2013, le SMTU a organisé une concertation autour du projet de Néobus afin de solliciter l'avis des habitants du Grand Nouméa pour la mise en place des 2 lignes de TCSP. Ainsi, le projet TCSP prend le nom de projet Néobus afin de faciliter la communication autour de ce sujet.

Pour cela, le SMTU a publié une première feuille de route du projet pour permettre à chacun de réagir et de se positionner.

2.1.5.1. Objectifs

Le SMTU a souhaité dans un premier temps, présenter le projet à toutes les institutions en Nouvelle-Calédonie et aux élus locaux en réunions bilatérales. L'objectif était de présenter le nouveau projet Néobus sur la base des études préliminaires et de faisabilité

Afin de compléter cette première démarche, le SMTU a organisé un colloque le 16 mai 2013 pour présenter le projet à toutes les forces vives du territoire (élus, représentants de l'état, du gouvernement, membres du sénat coutumier, les acteurs économiques, les transporteurs, les associations et fédération...)

Enfin, le SMTU a élargi la consultation à l'ensemble du public, riverains proche du tracé, usagers des transports en commun, commerçants, étudiants, automobilistes...et à tous les acteurs locaux impliqués dans le développement durable du Grand Nouméa.

La concertation a eu pour objectif :

- Dans un premier temps, de présenter l'état d'avancement des études et d'entendre les avis de la population des quatre communes de l'agglomération.

- Dans un second temps d'ajuster ou faire évoluer le projet en apportant les éléments synthétiques nécessaires à la compréhension et, en retour, en écoutant les avis des parties prenantes concernées.

Il est important de noter que ce projet, conforme à la réglementation appliquée en Nouvelle-Calédonie, n'est pas soumis au même cadre juridique de concertation qui existe en métropole.

Ainsi, l'ouverture de cette phase de concertation n'est pas régie par la loi mais bien par la volonté des élus du SMTU.

2.1.5.2. Dispositifs

Plusieurs dispositifs ont été mis en place afin de consulter les habitants du Grand Nouméa :

Réunions avec les institutions :

- Le 19 avril : Congrès de NC
- Le 22 avril : Présidence et Exécutif de la province Sud
- Le 23 avril : Bureau municipal de Nouméa
- Le 25 avril : Conseil municipal du Mont-Dore
- Le 25 avril : l'Etat – commissaire délégué de la République
- Le 29 avril : Commission plénière de Païta
- Le 3 mai : présentation au CES
- Le 6 mai : Commission plénière de Nouméa
- Le 7 mai : Présentation au GVT NC – DITTT
- Le 13 mai : Commission plénière de Dumbéa
- Le 14 mai : Commission des équipements publics, de l'énergie et des transports de la province Sud
- Le 15 mai : Présentation aux exploitants (GIE TNC, Carsud, SCT)
- Le 30 mai : Assemblée de la province Sud
- Les 11 et 13 juin : Présentation aux agents de la province Sud

Colloque du 16 mai 2013.

Réunions publiques :

Plusieurs réunions publiques se sont tenues dans les 4 communes du Grand Nouméa. Voici, les dates

- Nouméa :
 - le 28/05/2013 : réunion publique Commerçants - Salle CCI - 18h
 - le 04/06/2013 : réunion publique (tout public) - Rivière Salée - Le Mouv' - 18h
 - le 26/06/2013 : réunion publique (tout public) - Salle de la mairie - 18h
- Mont-Dore :
 - le 03/06/2013 : réunion publique (tout public) - Centre culturel - 18h
- Dumbéa :
 - le 18/06/2013 : réunion publique (tout public) - Maison de la Jeunesse - 18h
- Païta :
 - le 25/06/2013 : réunion publique (tout public) - Dock Socio-culturel - 18h

Expositions dans les mairies

- Expositions du 20 mai au 20 décembre 2013 avec registre dans les différentes mairies :
- Entrée de la Mairie de Nouméa
- Mairie principale de Dumbéa jusqu'au 17 novembre puis en Mairie annexe
- Entrée de la Mairie du Mont-Dore
- Hall de la Province Sud

Site internet et contact mail et courrier

- site : www.smtu-grandnoumea.nc avec notamment un film pédagogique d'une dizaine de minutes
- email : concertation@smtu-grandnoumea.nc
- courrier : SMTU du Grand Nouméa - BP 530 - 98845 Nouméa Cedex

Campagne promotionnelle dans les médias locaux

Le lancement du projet, de la concertation, le calendrier des réunions publiques ont fait l'objet d'insertions publicitaires dans la presse locale :

- LNC :
 - annonce générique projet Neobus le 21 mai – Pleine page reprenant l'ensemble du calendrier des réunions publiques
 - deux ½ pages diffusées le 30 mai et le 14 juin précisant les dates des réunions publiques
 - 4 pages diffusées : le 25 octobre et 29 novembre sur la sécurité, le 4 novembre sur le réseau global, le 14 novembre sur les parcs relais
 - Un article dans Local (supplément LNC)
 - Un article dans Femmes (supplément LNC)

- TAZAR : magazine juin/juillet 2013, une pleine page. Depuis le début de la concertation, plusieurs articles de presse sont parus notamment dans :
 - Le CCI infos
 - Made In de la FINC
 - Les éditions municipales :
 - Le Nouméa Mag,
 - le Nouméa vie de quartier,
 - Le Dumbéa,
 - Ici Païta

- Un affichage 4x3 m sur un réseau de 20 panneaux durant 3 semaines,
- Les radios et la TV : dans le cadre de la concertation, le projet a bénéficié également d'une couverture sur NC 1ère ainsi que sur certaines radios :
 - Journal TV – NC 1ère du 17 mai 2013 – reportage et interview du président du SMTU Gil Brial
 - RNC le 17 mai
 - Radio Djiido fin mai
 - Radio Océane le 12 juin (émission « Coup de Gueule »)
 - Radio RRB : 12 spots les 15 et 17 juin pour la Réunion Publique de Dumbéa,
 - 12 spots les 24 et 25 juin pour la Réunion Publique de Païta, 12 spots les 25 et 26 juin pour la Réunion Publique de Nouméa
 - Radio Océane : 6 spots les 24 et 25 juin pour la Réunion Publique de Païta, 6 spots les 25 et 26 juin pour la Réunion Publique de Nouméa

2.1.5.3. Le bilan de la concertation

Les interrogations du public, au cours des différentes réunions, ont donné lieu à des prises de position positives ou négatives selon les intervenants et ont porté sur les thèmes suivants :

- Le coût du projet et l'affection des ressources financières des collectivités
- Le coût du projet financé par les usagers des transports en commun
- Le véhicule et sa motorisation
- L'opportunité du projet et sa pertinence
- Le tracé et ses variantes
- L'articulation des lignes de TCSP avec le réseau de transport en commun
- Le développement des modes doux
- La tarification
- La sécurité dans et aux abords du Néobus.

Cette concertation qui a duré plus d'une année a permis de réunir l'avis de plusieurs centaines de personnes. Ces avis ont été pris en considération dans la réalisation des études d'avant-projet. Le bilan de la concertation est annexé au présent dossier préalable à l'enquête d'utilité publique.

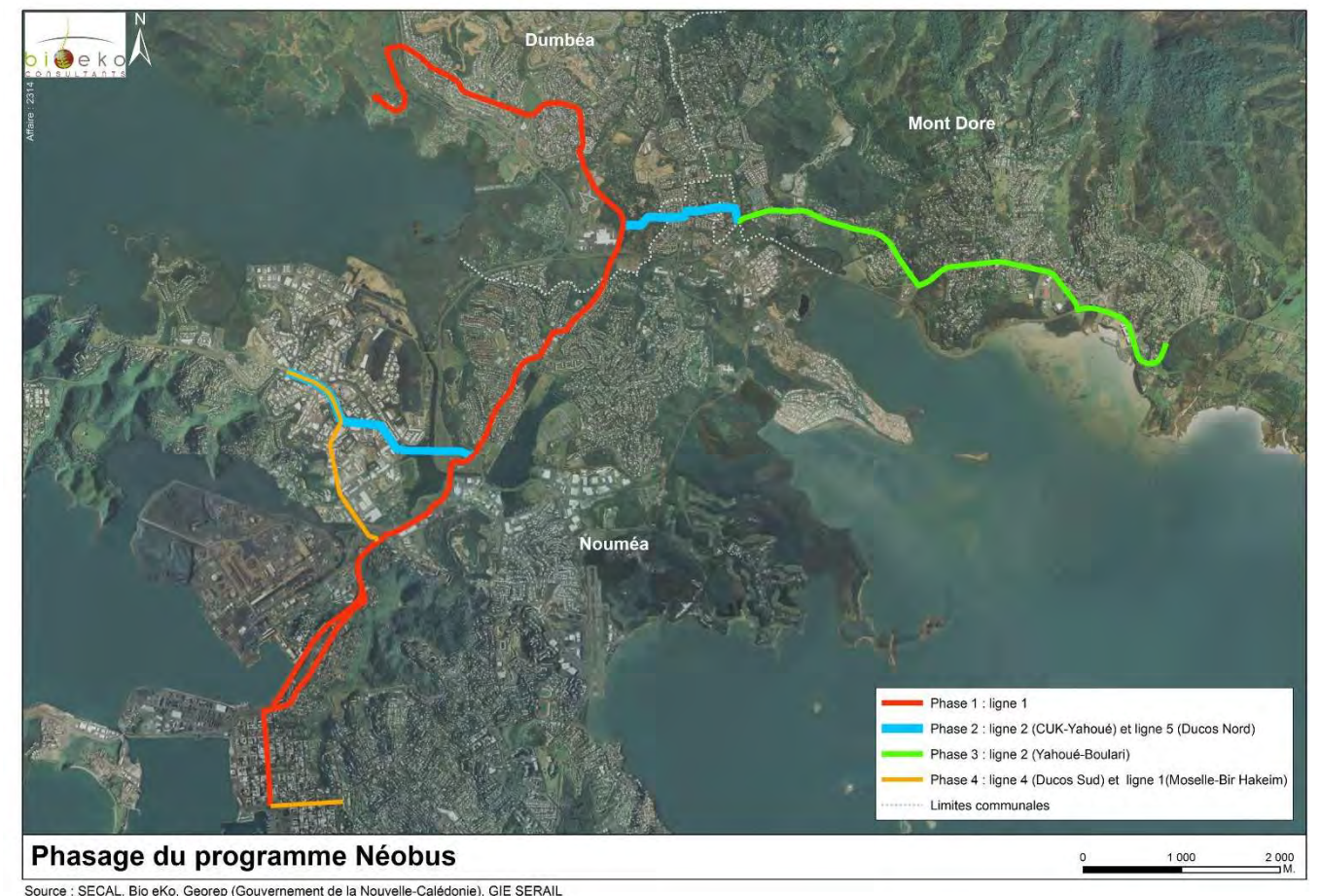
2.2. LE PHASAGE DU PROJET

Le projet NEOBUS voit son programme de travaux échelonné dans le temps. Ainsi, une mise à jour du programme a été approuvée le 18 décembre 2014 par le SMTU précisant le nouveau planning directeur du projet.

De ce fait,

- La première ligne de TCSP sera mise en service en 2019,
- La seconde ligne sera mise en service progressivement en 2021 puis 2024,
- La branche en site propre permettant la desserte de la zone industrielle **nord** de Ducos sera mise en service en 2021 simultanément avec la première partie de la ligne 2,
- La branche en site propre permettant la desserte de la zone industrielle **sud** de Ducos sera mise en service en 2025 conjointement avec le prolongement du site propre en centre-ville de Moselle à Bir-Hakeim.

Figure 1 : carte du phasage du programme



Source : SECAL, Bio eKo, Georep (Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie), GIE SERAIL

3. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

3.1. COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique doit être conforme au contenu imposé par la délibération n°1-92/APS du 17 Janvier 1992 modifiant le décret du 16 mai 1938 relative à la procédure administrative préalable à l'expropriation pour cause d'utilité publique

3.1.1. Contenu réglementaire

Du fait que l'enquête parcellaire n'est pas réalisée conjointement à l'enquête publique, le dossier comprendra conformément à la délibération n°1-92/APS du 17 Janvier 1992 modifiant le décret du 16 mai 1938 :

- ⦿ Une notice explicative ;
- ⦿ Le plan de situation ;
- ⦿ Le plan général des travaux ;
- ⦿ Les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants ;
- ⦿ l'appréciation sommaire des dépenses.

Conformément à la réglementation, il n'est pas nécessaire de joindre au dossier une étude d'impact. Cependant, le SMTU a souhaité joindre au présent dossier une étude d'impact afin d'informer le public des impacts du projet sur l'environnement en se basant sur la réglementation définie à l'article 142 du code de l'environnement de la Province Sud. De plus, la présente pièce fait état des procédures complémentaires qui s'imposent au projet Neobus.

3.1.2. Contenu proposé

Pour répondre aux contenus réglementés par la délibération n°1-92/APS du 17 Janvier 1992 modifiant le décret du 16 mai 1938 mais aussi pour démontrer l'utilité publique du projet et ses effets sur l'environnement, il est proposé de joindre au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

- ⦿ Une étude d'impact comprenant un résumé non technique afin d'apprécier les impacts sur l'environnement de l'opération
- ⦿ Un bilan carbone permettant de quantifier les émissions de gaz à effet de serre d'un projet en exploitation
- ⦿ Un bilan socio-économique afin d'apprécier la rentabilité de l'opération pour la collectivité

PIECE 1 : Cadre réglementaire

PIECES 2 : Présentation du projet

- ⦿ Notice explicative
- ⦿ Plan de situation
- ⦿ Plan général des travaux
- ⦿ Caractéristiques générales des ouvrages les plus importants
- ⦿ Appréciation sommaire des dépenses

PIECE 3 : Etude d'impact

- ⦿ Etude d'impact
- ⦿ Résumé Non Technique

PIECE 4 : Bilan socio-économique et bilan carbone

PIECES 5 : ANNEXES

3.2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Ce dossier d'enquête définit les principes de l'aménagement proposé. Des adaptations pourront y être apportées lors de la mise au point détaillée du projet, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique.

En revanche, des modifications importantes seront susceptibles d'entraîner une nouvelle enquête. La procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique sera conduite suivant les modalités définies au titre de l'expropriation dans les documents suivants :

- ⦿ Le décret du 16 mai 1938
- ⦿ La délibération n°1-92/APS du 17 janvier 1992
- ⦿ La loi organique n°99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie.

Le dépôt de ce dossier de Déclaration d'Utilité Publique par le SMTU est autorisé par la délibération du 10 mars 2015 du SMTU.

3.2.1. Avant l'enquête

La présente enquête est ouverte par le Haut-Commissariat de la Nouvelle-Calédonie par un arrêté qui :

- ⦿ désigne le ou les commissaire(s) enquêteur(s),
- ⦿ précise :
 - l'objet de l'enquête,
 - la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée (qui est au minimum de 15 jours),
 - les heures et lieux où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre prévu à cet effet.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié 8 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans 2 journaux locaux. Cet avis sera également affiché dans chacune des communes concernées.

3.2.2. Pendant l'enquête

La durée de l'enquête est de quinze jours minimum. Elle se tient dans des locaux prévus à cet effet dans les communes concernées par le projet où le présent dossier et un registre d'enquête sont tenus à la disposition du public.

Pendant le délai d'enquête les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Elles peuvent également être adressées par écrit au lieu fixé pour l'ouverture d'enquête au commissaire enquêteur qui les annexe au registre.

3.2.3. Après l'enquête

A l'expiration de l'enquête les registres sont clos et signés par le commissaire enquêteur ou le maire. Dans ce dernier cas, les registres sont transmis au commissaire enquêteur sous 48 heures.

Le commissaire enquêteur a 30 jours à partir de l'expiration du délai d'enquête fixé dans l'arrêté pour rédiger son rapport et le transmettre à l'autorité expropriante compétente. Pour la rédaction de ce rapport, il examine les observations consignées au registre et peut entendre toute personne qu'il paraît utile de consulter. Il rédige des conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. Il transmet le dossier avec ses conclusions à l'autorité expropriante compétente.

Une copie du rapport est déposée dans les mairies où s'est déroulée l'enquête, toute personne concernée pouvant avoir accès aux conclusions du rapport.

3.3. LA DECLARATION D'ENQUETE PUBLIQUE

Au terme de la procédure d'enquête publique et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique du projet NEOBUS pourra être déclarée si les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients.

L'arrêté déclarant l'utilité publique est pris par le Haut-Commissaire 1 an au plus tard après la clôture de l'enquête publique. Passé ce délai, il y a lieu à procéder à une nouvelle enquête.

La DUP n'étant pas un acte créateur de droit, elle peut être retirée à tout moment.

3.4. INTEGRATION DE LA NOTION DE PROGRAMME

Du fait du phasage du projet, les travaux du projet Neobus vont être échelonnés dans le temps. On parle alors de réalisation échelonnée dans le temps comme l'évoque l'article 130-4 du code de l'environnement de la Province Sud :

« Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ne portera que sur la première phase du projet Neobus soit la réalisation de la première ligne de TCSP de Moselle à Médipôle. De même, bien que l'étude d'impact du projet ait déjà été approuvée par la direction de l'environnement de la Province Sud, l'étude d'impact du présent dossier ne portera que sur la première phase de travaux avec une partie dédiée à l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Le présent dossier traite de la réalisation de la première phase de travaux de l'opération Neobus tout en faisant référence à l'ensemble du programme pour assurer une cohérence dans les différentes pièces du dossier.

4. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

4.1. AU TITRE DU DEFRICHEMENT

Le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 130-3 qu'est notamment soumis à étude d'impact les défrichements :

- sur les terrains situés :
 - Au-dessus de 600 mètres d'altitude ;
 - Sur les pentes supérieures ou égales à 30° ;
 - Sur les crêtes et les sommets, dans la limite d'une largeur de 50 mètres de chaque côté de la ligne de partage des eaux ;
 - Sur une largeur de 10 mètres le long de chaque rive des rivières, des ravins et des ruisseaux.
- le défrichement ou le programme de défrichement portant sur une surface supérieure ou égale à 30 hectares.

De plus, le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 431-2 qu'est soumis à :

- autorisation préalable le défrichement sur des terrains situés :
 - Au-dessus de 600 mètres d'altitude ;
 - Sur les pentes supérieures ou égales à 30° ;
 - Sur les crêtes et les sommets, dans la limite d'une largeur de 50 mètres de chaque côté de la ligne de partage des eaux ;
 - Sur une largeur de 10 mètres le long de chaque rive des rivières, des ravins et des ruisseaux.
- autorisation préalable le défrichement ou le programme de défrichement portant sur une surface supérieure ou égale à 30 hectares.
- déclaration préalable le défrichement ou le programme de défrichement portant sur une surface supérieure ou égale à 10 hectares.

Pour l'ensemble du programme les surfaces défrichées seraient de 13,7 ha avec le franchissement de 5 cours d'eau. Le projet est donc soumis à étude d'impact et à autorisation de défrichement. Le dossier a été instruit et un arrêté émis par la Province Sud pour l'ensemble du programme Neobus (cf. annexe 2, arrêté n°1140-2014/ARR/DENV du 19 mai 2014).

A noter que pour la ligne 1, objet du présent dossier de DUP, les surfaces défrichées sont réduites à 2ha et le franchissement d'un seul cours d'eau (cf. étude d'impact). L'arrêté obtenu englobe la phase 1 qui ne nécessite donc pas de démarche spécifique.

4.2. AU TITRE DE L'ATTEINTE A UN ECOSYSTEME D'INTERET PATRIMONIAL

Le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 130-3 qu'est notamment soumis à étude d'impact tout programme ou projet de travaux, d'installations, d'ouvrages ou d'aménagements dont la réalisation est susceptible d'avoir un impact environnemental significatif sur un écosystème d'intérêt patrimonial est soumis à étude d'impact.

De plus, le code de l'environnement de la Province Sud rappelle dans son article 233-1 que sont soumis à autorisation préalable :

- tous programmes ou projets de travaux, d'installations, d'ouvrages ou d'aménagements susceptibles d'avoir un impact environnemental significatif sur un écosystème d'intérêt patrimonial,
- les programmes ou projets de travaux situés en dehors du périmètre d'un écosystème d'intérêt patrimonial s'ils sont susceptibles d'avoir un impact environnemental significatif.

Pour le programme complet, le projet étant susceptible de porter atteinte de manière ponctuelle à certaines zones de mangrove il est soumis à ce titre à étude d'impact au titre de l'article 130-3 du code de l'environnement et à autorisation préalable. Un arrêté a été émis par la Province Sud pour l'ensemble du programme Neobus (cf. annexe 2, arrêté n°1140-2014/ARR/DENV du 19 mai 2014).

A noter que pour la ligne 1, objet du présent dossier de DUP, aucune atteinte d'écosystème d'intérêt patrimonial n'est à noter.

4.3. AU TITRE DE L'ATTEINTE A UNE ESPECE PROTEGEE

Le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 240-2 que sont notamment interdits :

- la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement des spécimens des espèces végétales mentionnées à l'article 240-1, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;
- La destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces végétales.

De plus, le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 240-3 que sont notamment interdits :

- La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la chasse, la pêche, la mutilation, la destruction, la consommation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation des spécimens des espèces animales mentionnées à l'article 240-1, leur détention, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;
- La destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces animales.

Comme précisé dans l'état initial de l'étude d'impact, les inventaires floristiques et faunistiques réalisés ont permis de mettre en évidence la présence d'espèces végétales protégées au titre du Code de l'Environnement de la Province Sud le long du tracé, dans l'emprise des travaux projetés. Une demande de dérogation a été obtenue pour l'ensemble du programme Neobus (cf. annexe 3, arrêté n°1140-2014/ARR/DENV du 19 mai 2014).

Pour la ligne 1, objet du présent dossier de DUP, les atteintes sont moindres.

Conformément au code de l'environnement de la Province Sud, le projet du TCSP est donc soumis à étude d'impact au titre de l'article 130-3 ainsi qu'à :

- **autorisation de défrichement au titre de l'article 431-2 (surface, ligne de crête et cours d'eau) ;**
- **autorisation préalable au titre de l'article 233-1 pour porter atteinte à un écosystème d'intérêt patrimonial;**
- **demande de dérogation au titre des articles 240-2 et 240-3 pour porter atteinte à une espèce protégée.**

Ces demandes ont été déposées et instruites pour l'ensemble du programme aboutissant à l'arrêté n°1140-2014/ARR/DENV du 19 mai 2014.

L'étude d'impact a ensuite été mise à jour pour identifier spécifiquement les impacts de la ligne 1, objet du présent dossier de DUP. L'étude d'impact mise à jour constitue la pièce 3 du dossier.

4.4. AU TITRE DE L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Sur l'ensemble du tracé, seul l'ouvrage d'art de Rivière Salée au niveau de l'anse Uaré s'inscrit sur le Domaine Public Maritime.

Le nouvel ouvrage d'art sera accolé à l'ouvrage existant sur la VE1. Il s'agit d'une emprise ponctuelle et limitée aux abords des berges avec une pile centrale au niveau de l'Anse Uaré.

De ce fait, la construction de cet ouvrage pourrait nécessiter une enquête publique comprenant une étude d'impact comme le spécifie :

- l'article 28 alinéa 2 du titre IV de la loi du Pays n° 2001-017 du 11 janvier 2002 indique que tout changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique.
- l'arrêté n°2002-1569/GNC du 30 mai 2002 relatif aux enquêtes publiques préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages prévus dans la loi de pays n°2001-017 relative au domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces, précise en son article 2 que le dossier soumis à enquête publique comprend notamment une étude d'impact.

Ainsi, une demande comprenant une étude d'impact a été transmise à la direction du foncier et de l'aménagement afin de lancer cette procédure complémentaire si nécessaire. Elle n'a pas fait l'objet de réponse à ce jour.

Une demande a été transmise à la direction du foncier et de l'aménagement (DFA) de la Province Sud fin 2014 afin de définir si la réalisation de cet ouvrage concerne le domaine public maritime et de préciser quels sont les procédures administratives à lancer.

4.5. AU TITRE DE L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

La délibération n° 105 du 16 août 1968 réglementant le régime de la lutte contre la pollution des eaux en Nouvelle-Calédonie, précise notamment que les eaux de toutes natures et le lit des cours d'eau appartiennent au Domaine Publique.

De plus, l'article 44 complété par la loi organique n°2009-969 du 3 août 2009 – art.59 stipule que : « le domaine de la Nouvelle-Calédonie comprend notamment, sauf lorsqu'ils sont situés dans les terres coutumières : les biens vacants et sans maître, y compris les valeurs, actions et dépôts en numéraire atteint par la prescription dans les délais prévus pour l'Etat, ceux des personnes qui décèdent sans héritier ou dont les successions ont été abandonnées. Il comprend également, sous réserve des droits des tiers et sauf lorsqu'ils sont situés dans les terres coutumières, les cours d'eau, lacs, eaux souterraines et sources. »

Aussi, la délibération 127/CP du 26 septembre 1991 relative à l'administration des intérêts patrimoniaux et domaniaux du Territoire, précise dans son article 20 que la création d'ouvrages situés dans le lit des cours d'eau fait l'objet de concessions d'occupation du domaine public du Territoire au bénéfice des collectivités demanderesse ou de particuliers.

La ligne 1 va traverser la Tonghoué. Cela va demander la modification des gabarits de l'ouvrage d'art existant. A cette fin, un dossier est en cours de préparation pour dépôt d'une demande d'occupation à la Direction des Affaires Vétérinaires, Alimentaires et Rurales (DAVAR).

La modification de l'ouvrage d'art existant de la Tonghoué nécessitera une demande de régularisation de l'occupation du Domaine Public Fluvial auprès de la DAVAR.

4.6. AU TITRE DE LA CONSTRUCTION DU CENTRE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

4.6.1. Au titre du permis de construire

Conformément à la délibération n°19 du 8 juin 1973 relative au permis de construire dans la province Sud, la réalisation du centre de maintenance et de remisage des véhicules est assujettie à la délivrance d'un permis de construire. Cette démarche sera conduite en 2015.

4.6.2. Evaluation environnementale

Le code de l'Environnement de la Province Sud précise dans son article 130-5 qu'est notamment soumis à étude d'impact toute construction soumise à permis de construire dont la SHON est comprise entre 3000 et 6000 m².

La SHON prévisionnelle du futur centre de maintenance pourrait être comprise entre 3000 et 6000 m². Ainsi, cette construction serait donc soumise à ce titre à notice d'impact au titre de l'article 130-3 du code de l'environnement.

D'autre part, le site pressenti pour le Maintenance et de remisage du TCSP serait au niveau de Belle-vie. Du fait du site il pourrait être soumis à étude d'impact au titre du code de l'Environnement. Ce sujet sera traité dans le cadre des études de maîtrises d'œuvre du centre de maintenance.

4.6.3. Les installations classées

Selon l'article 4 de la délibération n° 09-2009 du 18 février 2009 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement en province Sud modifié, sont soumises :

- à autorisation les installations qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés à l'article 412-1 du code de l'environnement de la Province Sud.
- à déclaration les installations qui, ne présentant pas de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article 412-1 du code de l'environnement de la Province Sud. Ces installations doivent néanmoins respecter les règles générales et prescriptions techniques édictées par délibération du bureau de l'assemblée de province

L'autorisation peut être accordée par le président de l'assemblée de province après enquête publique relative aux incidences éventuelles du projet sur les intérêts mentionnés à l'article 412-1 du code de l'environnement de la Province Sud et après avis des conseils municipaux et services administratifs intéressés.

Selon la nomenclature des rubriques des installations classées en vigueur en Province Sud, le futur centre de maintenance et de remisage pourrait être concerné à minima par les rubriques suivantes :

- **Rubrique 2930** : Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie (autorisation pour une surface de travail supérieure ou égale 5 000m² et déclaration pour une surface de travail comprise entre 100m² et 5 000m²) ;
- **Rubrique 1432** : Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables (autorisation pour des quantités supérieures 500m³ et déclaration pour des quantités comprise entre 5m³ et 500m³) ;
- **Rubrique 1434** : Installations de remplissage ou de distribution de Liquides inflammables (autorisation des débits supérieurs à 50m³/h et déclaration pour des débits compris entre 1m³/h et 50m³/h).

Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre qui vont démarrer concernant le centre de maintenance l'ensemble des démarches nécessaires seront conduites.

4.7. AU TITRE DE LA DEMANDE DE LA MISE EN PLACE DE RESEAUX INDEPENDANT

Conformément à l'arrêté 231-1 du code des postes et télécommunications de la Nouvelle-Calédonie, l'établissement, l'exploitation ou la modification des réseaux indépendants, autres que ceux mentionnés à l'article 231-2 ci-dessous, est soumis à autorisation délivrée par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Dans le cadre de la mise en place des systèmes permettant l'exploitation du bus à haut niveau de service, le SMTU souhaite mettre en place un réseau indépendant de fibre optique le long du tracé du TCSP.

De même, le SMTU souhaite aussi mettre en place un réseau radioélectrique indépendant afin de permettre la communication à tout moment entre le Poste de Commande Centralisé (PCC) et les véhicules Neobus.

Le projet du TCSP est donc soumis à autorisation du gouvernement pour la mise en place de réseaux indépendants (de fibre optique et radioélectrique). Un dossier est en cours d'instruction.

4.8. L'ENQUETE PARCELLAIRE

Lorsque le maître d'ouvrage sera en mesure de déterminer avec exactitude les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération, une enquête dite parcellaire sera réalisée postérieurement à la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Elle est destinée essentiellement à définir, pour tous les terrains nécessaires à la réalisation des travaux, l'identité du ou des propriétaires et des « utilisateurs », et de permettre à ceux-ci d'exprimer leurs observations quant à la superficie de ces terrains et à faire valoir leurs droits. Cette enquête fera l'objet d'un dossier spécifique.

4.9. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles et des éventuels échanges, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au décret du 16 mai 1938 pour cause d'utilité publique.

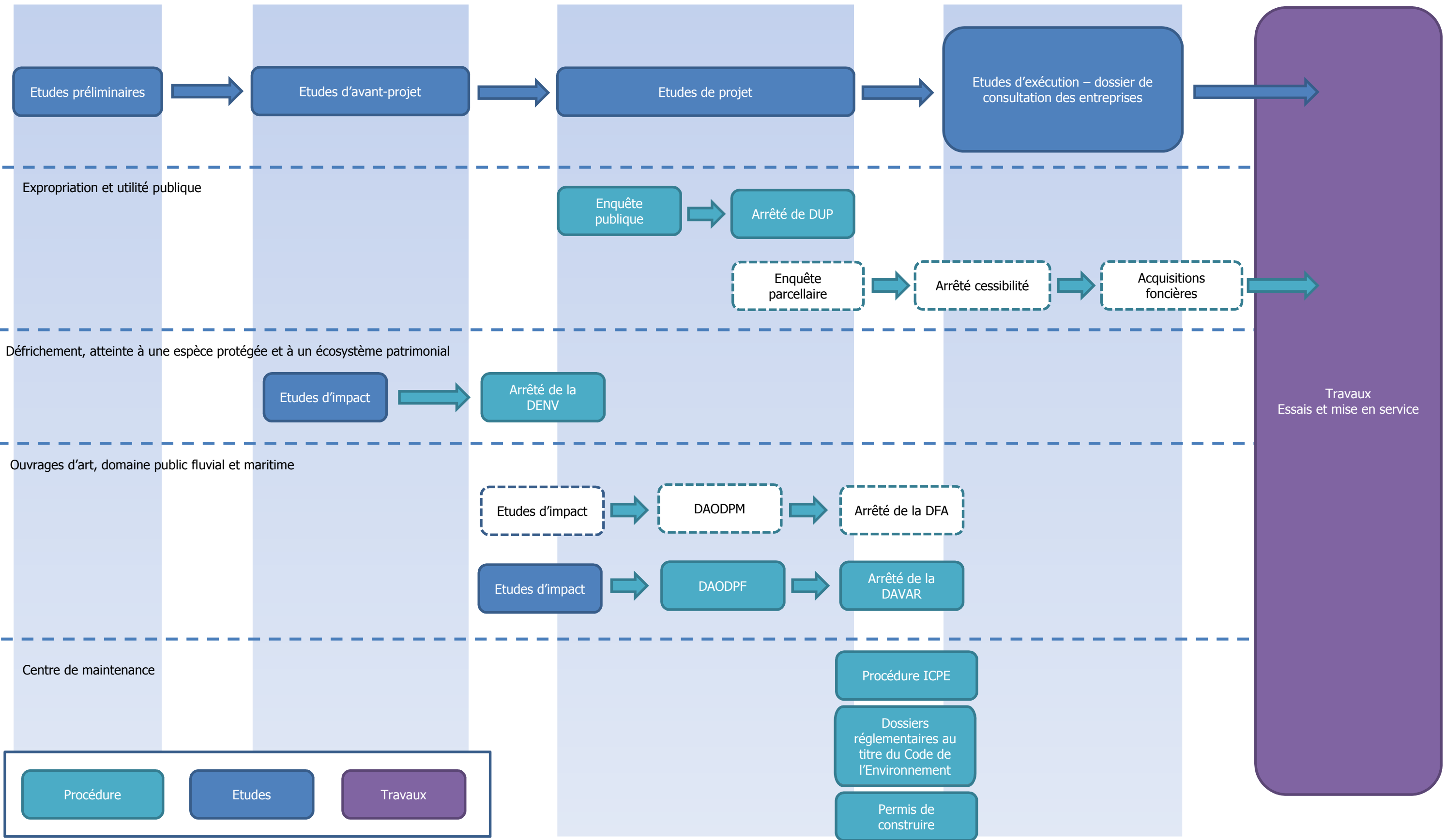
4.10. AU TITRE DES PLANS DIRECTEURS D'URBANISME (PUD)

Dans le cadre des acquisitions foncières nécessaires à l'opération, certains découpages de parcelles pourraient générer des incompatibilités avec le règlement du PUD (prospect, division, etc...).

La réglementation calédonienne prévoit la possibilité d'adapter les PUD existants au projet selon trois procédures : **mise à jour, révision ou modification.**

La réglementation toute récente sur les principes directeurs de l'urbanisme (définis dans la **loi de pays n°2015-1 du 13 février 2015** et la **délibération du congrès du 18 mars 2015**) a introduit le principe de mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cas de projet ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. La procédure repose sur une enquête publique lancée par la province. Les modalités précises de cette procédure doivent être déclinées dans une délibération provinciale dont le vote est prévu au second semestre 2015.

A ce jour, dans le cadre des expertises foncières en cours, la nécessité et la portée de telles démarches est étudiée. Elles ne sont pas de nature à bloquer l'avancement du projet.



Correspondances entre le déroulement du projet et les procédures administratives