



ZAC MAIL L'OCCÉAN

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



DOSSIER DE REALISATION DE ZAC
ACTUALISATION N°1

CONTENU DU DOSSIER

- | | |
|---|------|
| 1. Présentation de l'opération | P.4 |
| 2. Justification du projet par rapport aux documents de planification en lien avec la modification du présent dossier | P.17 |
| 3. Projet de programme global des constructions actualisé | P.23 |
| 4. Projet de programme des équipements publics à réaliser | P.32 |
| 5. Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement échelonnées dans le temps | P.34 |

Annexes :

- Cahier d'îlots
- Cahier de prescriptions urbaines, architecturales et paysagères

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

5107

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

AVANT PROPOS

La SIDR est concessionnaire de la ZAC du Mail de l'Océan située sur la commune du Port par le biais d'une convention publique d'aménagement signée en 2002. En tant que concessionnaire de la ZAC, la SIDR a été chargée d'acquiescer les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération et procède si nécessaire à la vente, à la location ou à la concession des biens immobiliers situés à l'intérieur du périmètre de la concession. Et depuis cette procédure finalisée, la SIDR assure la maîtrise d'ouvrage des travaux concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution.

Le dossier de réalisation de la ZAC ainsi que ses annexes complété par le CCCT de la ZAC, l'avenant spécifique de cession de terrain et le cahier d'îlots de la ZAC ont été approuvés par délibération du Conseil Municipal de la ville du Port, le 29 novembre 2005. Le programme initial de la ZAC prévoit en grande partie du logement mais également des commerces, des bureaux et services, le développement de la clinique Avicenne et plusieurs équipements publics dont une école et un équipement de petite enfance.

Cependant, l'évolution du contexte de la ZAC (abandon du projet TCSP Tram train Régional, stationnements anarchiques, difficultés de commercialisation des îlots) et du territoire, a conduit la SIDR à apporter des modifications à certains aspects urbains, architecturaux et paysagers du projet d'aménagement sans toutefois remettre en cause l'équilibre général initial de l'opération d'aménagement de la ZAC.

Les modifications apportées dans le cadre de ce dossier de réalisation actualisé concernent le rapport de présentation, le programme global de constructions et le programme des équipements publics.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

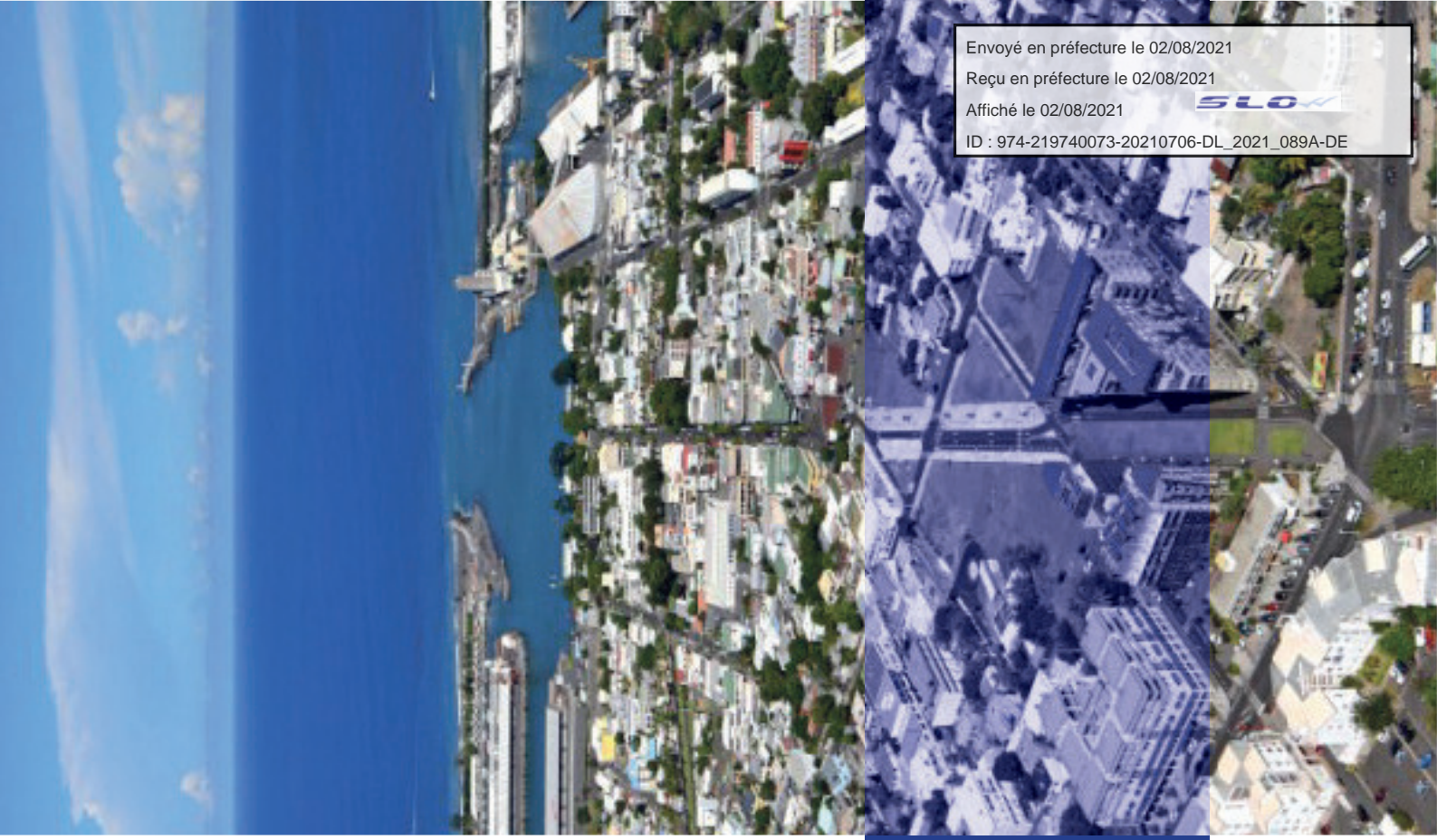
Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLO

1. PRESENTATION DE L'OPERATION



GÉNÈSE DU PROJET

ZAC DU MAIL DE L'OcéAN // Dossier de réalisation actualisé



Travaux de construction d'une RPA de 70 logements (Ilot A3)
> livraison prévue en juillet 2021

Projet de logements aidés au stade esquisse (Ilot B2 et B3)
> Démarrage des travaux début 2021

Etude de faisabilité pour du LLI en cours sur les îlots C2 et C3

Désignation d'un urbaniste en chef de la ZAC
> Mission d'urbanisme réglementaire
> Mission de suivi des projets de construction et de visa des PC
> Actualisation des documents de la ZAC

Diplôme « Engagé dans la labellisation ECOQUARTIER »

Nouvelles études urbaines menées par Ad hoc paysage et urbanisme et Citec Ingénieurs conseils
> Analyse des dysfonctionnements
> Scénarii d'aménagements sur le mail
> Analyse des circulations et stationnement

Ordonnance rendue par le TGI de Saint Denis
> le 25 novembre 2014 et arrêté confirmatif de la cour d'appel de Saint Denis le 28 avril 2014 ordonnant l'expulsion de l'entrepôt occupé par Mme AH TIOCK parcelle n° A1 4.

Livraison des îlots A1 et A2 (2011)
> Opération de 138 logements Florès et Malacca (dont 53 logements étudiants) + 5 locaux commerciaux

Livraison de la clinique Avicenne (Ilot C5)

Enquête publique parcellaire n°2
> du 17 novembre au 1er décembre 2008

Arrêté de cessibilité enquête parcellaire n°2
> 10 avril 2009, notifié le 6 mai 2009

Réalisation des travaux de la tranche 1 (VRD, BT Eclairage public et HTA)

Démarrage des travaux de la tranche 2 (VRD, BT Eclairage public, espaces verts)

Enquête publique DUP et parcellaire n°1
> du 27 mars au 27 avril 2007

Arrêté de DUP et arrêté de cessibilité enquête parcellaire n°1
> 10 septembre 2007, notifié le 25 septembre 2007

Réalisation du plan masse de la ZAC par m.a studio
> Juin 2007 joint au dossier de réalisation

Modification du PLU
> Approuvée par le conseil municipal le 21/12/06

Cahier des charges de cession de terrains
> Approuvée par le conseil municipal le 21/12/06

Lancement de la DUP et de l'enquête parcellaire
> Par délibération du conseil municipal du 30/03/06
> Dépôt du dossier en préfecture le 31/05/06
> Délibération du conseil municipal approuvant le complément d'enquête parcellaire n°1 le 30/11/2006
> Dépôt de complément d'étude impact et complément d'enquête parcellaire n°1 par SIDR à la Préfecture : 28/12/06

Concertation préalable à la ZAC
> Bilan de la concertation approuvé par le conseil municipal le 29/03/05

Dossier de création de ZAC
> Approuvé par le conseil municipal le 06/10/05

Présentation Etude d'impact à la DIREN
> Le 25/10/05

Dossier de réalisation de ZAC
> Approuvé par le conseil municipal le 29/11/05

Déclaration Dossier Loi sur l'eau
> Déposé le 08/11/05 & Notifié le 18/11/05

Concertation préalable à l'aménagement
> Bilan de la concertation approuvé par le conseil municipal le 25/11/04

2014

2020

2008/2009

2018/2019

Application du Plan Local d'Urbanisme approuvé par DCM du 2 octobre 2018
> Modifié par délibération du Conseil Municipal en date du 17 décembre 2019.

Attribution du programme national Action Coeur de ville à la ville du Port

Démarrage des travaux de la tranche 3
> le 18 septembre 2019 jusqu'en septembre 2020

2004

2005

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

SLO

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

LOCALISATION DE L'OPERATION

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

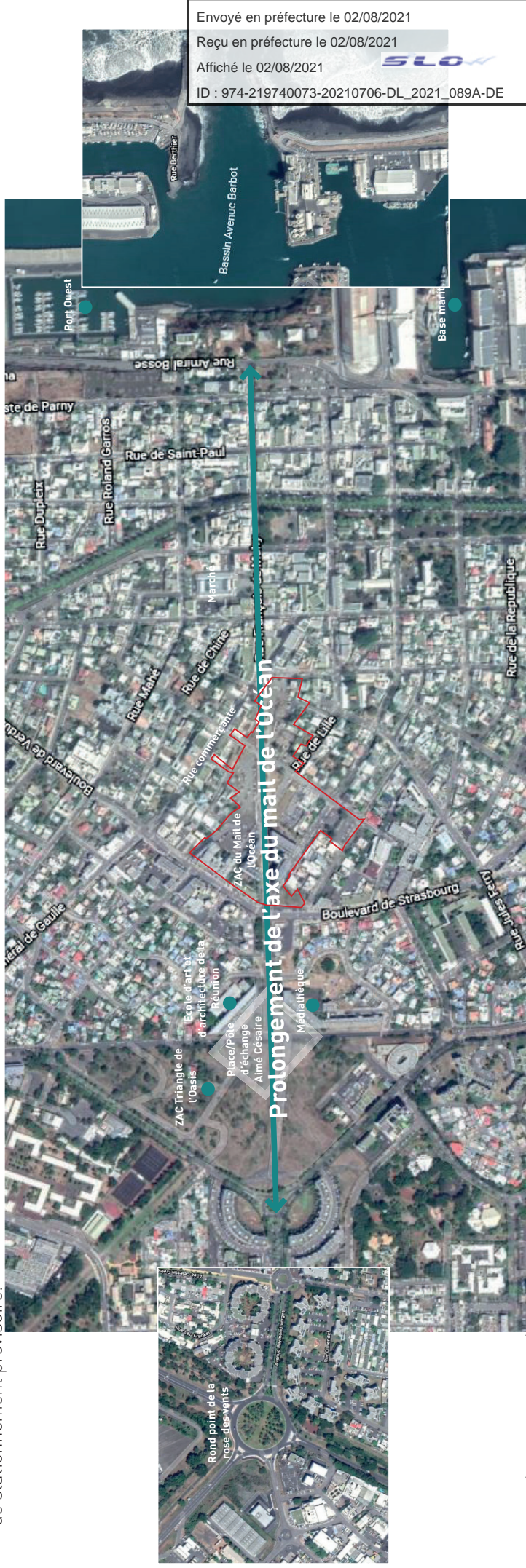
Le projet du « Mail de l'Océan » se situe dans le centre ville de la commune du Port. Plus précisément, il se trouve à l'angle Nord de deux grands axes principaux qui sont le Boulevard de Strasbourg et le boulevard de Verdun. Il est bordé en limite Nord-Est par la rue de Nancy.

La surface concernée par l'aménagement est de **3,6ha**. Ce secteur se caractérise par une concentration résidentielle et est encadré par une offre relativement importante d'activités tertiaires, de bâtiments tertiaires et d'enseignements localisés sur les Boulevards et la rue commerçante. L'habitat individuellement est dominant et partiellement dégradé. Pour l'heure, plusieurs îlots sont en attente de projet sur le site et servent de poches de stationnement provisoire.

L'opération «Mail de l'Océan» constitue la dernière étape du plan d'urbanisme fondateur de juin 1971 **visant à relier la ville à la Mer à travers une nouvelle voie urbaine.**

Elle permet en effet de mettre en oeuvre la dernière partie de cet axe qui part du rond point de la Rose des Vents jusqu'à la mer. L'aménagement de cet axe rythmé d'événements, d'espaces publics et d'équipements doit générer un changement profond des pratiques et du devenir du quartier qui l'environne.

Au regard de son emplacement stratégique et de son programme ambitieux, l'opération doit répondre aux enjeux de la ville tropicale de demain, en terme de renouvellement urbain, de densification maîtrisée et d'intégration de l'environnement dans la conception du projet.



Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

UNE PLACE STRATÉGIQUE ET CENTRALE DANS LA TRAME URBAINE

Un site au cœur d'un axe fort structurant...

... où subsistent des intimités

Une ZAC en cours de réalisation depuis 2005

L'avenue Raymond Vergès, amorce du Mail de l'Océan, constitue un grand geste urbain, véritable épine dorsale qui guide une grande partie de la composition urbaine, grande percée et perspective vers la mer de plus de 2km de long. Cette artère est ensuite ponctuée pour l'heure de plusieurs coupures :

- l'espace de l'Oasis voué à accueillir le futur pôle d'échange du Port et la ZAC Triangle, futur pôle tertiaire et de formation de la ville
- puis repris par la rue de Cherbourg
- ensuite par l'avenue des Chagos créée dans le cadre de la ZAC du Mail de l'Océan
- et enfin se terminant jusqu'à la mer par la rue François de Mahy.

Le projet de la ZAC doit donc trouver sa place dans une composition urbaine d'échelle imposante et complexe. Il doit par ailleurs assurer le dialogue entre deux logiques urbaines morphologiquement très différents :

- une logique verticale Est / Ouest le long du mail composée selon un urbanisme de barre assez imposant mais structurant, et appliquant les codes de l'architecture moderne
- et une logique horizontale Nord / Sud plus fragmentée, développée au gré des projets de maisons individuelles en R+2 maximum, avant de retrouver l'urbanité du Centre-Ville.

Le contexte du projet voit se croiser une pluralité d'enjeux, de nature et d'échelle très différentes, mais pour autant fortement interdépendants. L'enjeu est de trouver une articulation entre ces espaces aux formes, aux échelles et aux usages différents.



ANGLES DES BOULEVARDS DE STRASBOURG ET DE VERDUN



JARDINS PRIVÉS



RESIDENCES FLORES ET MALACCAS ILOTS A1 ET A2



ILOT C1



CLINIQUE ILOT C5



UN POTENTIEL POUR DES USAGES A CRÉER



ILOTS B2 ET B3 VUES DEPUIS LE SQUARE

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLOK

OBJECTIF DE L'OPÉRATION

SOURCE DU PROJET

La ville du Port est née de son port et de ses ouvriers et dockers. Elle s'est organisée autour de son activité portuaire et de la liaison de chemin de fer, au service du développement économique, selon une trame orthogonale et régulière de rues qui a donné le centre ville d'aujourd'hui.

Cependant l'activité portuaire s'est transformée pour devenir industrielle. De ce fait, le port s'est isolé du centre ville car les relations fonctionnelles n'existaient plus et ce qui permettait d'isoler les nuisances par rapport à un centre ville habité. D'autant que le transport des passagers est devenu aérien, et le transport des marchandises s'est délocalisé sur le Port Est. Les relations entre la ville et son port de plaisance Ouest (le «vieux port») ont donc peu à peu disparu.

De cette histoire la ville a gardé malgré tout une forte identité portuaire. Elle tend donc naturellement à vouloir retrouver physiquement ce qui l'a fait naître. A savoir son identité portuaire et, comme tous les ports de commerce et/ou de plaisance, à vouloir la valoriser.

Mais les défis de la ville du Port ne se résument pas seulement à valoriser la relation avec son port. Il s'agit également de lui redonner son attractivité originelle : Le Port était un centre de vie pour tout un bassin de population, elle est aujourd'hui un centre économique et un bassin d'emploi majeur sur l'île.

Le projet de la ville du Port reposait à l'époque sur les orientations suivantes :

- **Améliorer l'ouverture de la ville sur la mer, en aménageant et en restructurant les espaces centraux et en s'appuyant sur le tracé du «tram train» projet majeur de la ville et de l'île.**

La percée du mail de l'Océan constituait le noyau dur de la stratégie visant à relier le centre ville aux quartiers environnants, aux quartiers périphériques, aux entrées et aux sorties de la ville. Un axe majeur qui permet cette ouverture depuis le rond point de la rose des vents à la place de la mer.

- **Redynamiser et restructurer le centre ville avec l'implantation de commerces en rez de chaussée d'immeubles (partie vers la rue François de Mahy, et un certain nombre de services publics sont prévus comme la Poste et la Sécurité Sociale.**

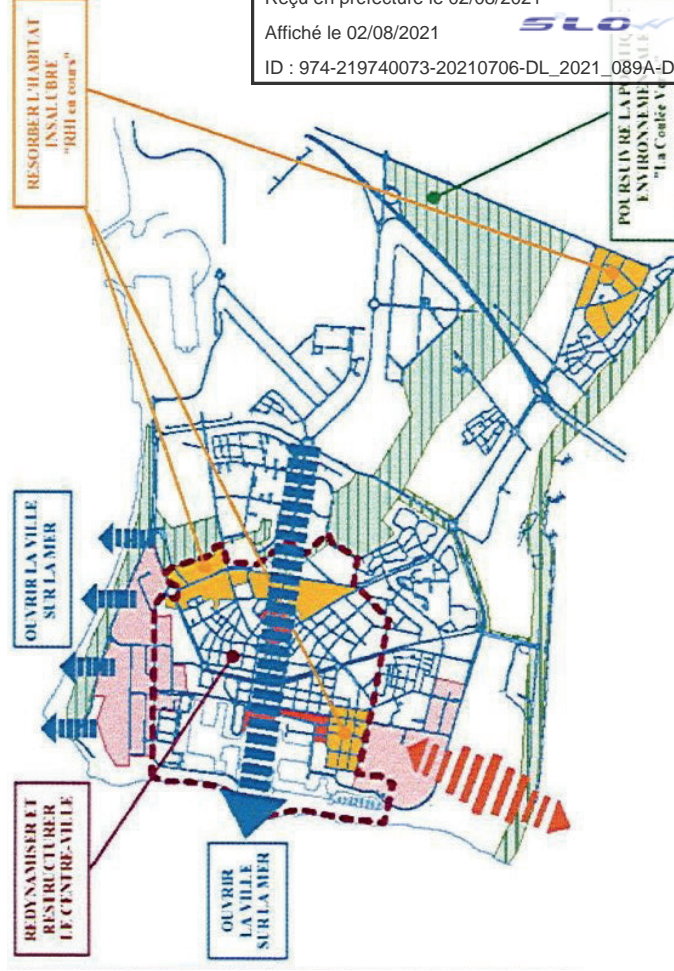
- **Favoriser les modes de déplacements doux :**

La Commune du Port dispose de caractéristiques favorables au développement des modes de déplacements dits doux : densité urbaine importante, très faible déclivité, avenues larges. De ce fait, elle connaît les plus fortes mobilités en mode de déplacement doux. Les travaux réalisés sur chaussée et les thématiques traitées par le CPAUPE visent à améliorer le stationnement et les déplacements en centre ville, tout en favorisant la pratique du vélo.

- **Résorber l'habitat insalubre, et notamment sur le centre ville avec les opérations de RHI « centre ville».**

- **Favoriser la mixité sociale et densifier :**

Il s'agit pour la Ville de développer une offre de logements diversifiée et de qualité afin d'éviter l'exode des portois vers les communes voisines et d'équilibrer le parc de logements actuel (67% de logements aidés), tout en poursuivant la politique de résorption de l'habitat insalubre. Le développement d'une offre nouvelle devait se répartir sur plusieurs opérations : la ZAC du Mail de l'Océan, la ZAC Ville et Port, les opérations de logements de la Butte Citronnelle, la ZAC Mascareignes, la ZAC Rivière des Galets, le quartier mairie et le centre-ville.



LES GRANDS PRINCIPES DU PROJET INITIAL

Une percée symbolique et linéaire :

L'axe central du quartier est un espace public structurant du centre ville traité de façon linéaire, en continuité avec ses séquences en amont (avenue Vergès) et aval (rue de Mahy) pour affirmer la valeur symbolique d'ouverture du nouvel axe vers le port.

Un prolongement du centre ville par la recomposition de la trame urbaine :

Le parti d'implantation des logements, des activités et des équipements s'inscrit en prolongement du fonctionnement du centre ville actuel. A proximité de la rue de Mahy, le Mail prolonge le pôle commercial du centre ville par des activités situées en rez-de-chaussée des bâtiments.

La création du Mail représente ainsi la continuité du centre ville.

Cette dernière se traduit également par la recomposition de la trame urbaine avec la création d'une nouvelle rue de Lille en lieu et place de l'ancienne rue de Lille et de la rue Say, permettant la création d'îlots similaires à ceux de la trame Filoz, dans le maillage des voies défini par les rues de Gaulte, Montpellier et Verdun. La voie centrale, avenue de Chagos, traverse en diagonale ce damier pour rejoindre la trame Filoz. L'intersection des deux trames favorise les liens entre le Mail et les quartiers environnants (percées, perspectives).

Des espaces publics de qualité et végétalisés :

L'axe central constituera évidemment l'espace public structurant du quartier et de la ville. Le traitement des espaces publics sera en cohérence avec le schéma directeur que la ville a adopté, afin de rendre la place prépondérante au confort de circuler à pied et en vélo. Ce confort sera accentué par une végétalisation des espaces publics, en continuité du traitement de l'avenue Vergès et de la rue François de Mahy.

Les jardins publics et squares seront des lieux de repère et de centralité à l'échelle du quartier de par leur fonctionnement et leur positionnement. En cœur d'îlot les jardins privatifs offriront un espace de détente et de loisirs pour les résidents. Tous ces espaces verts favoriseront la perméabilité naturelle des sols.

Un mode de circulation et de stationnement adapté au centre ville :

Le schéma de circulation du centre ville a pour objectif de privilégier les transports en commun et l'espace piéton. Sur la voie centrale, la circulation des voitures est prévue en sens unique descendant vers la mer. Il s'agira d'une zone 30, limitée à 30km/h, où les vélos et piétons seront prioritaires. La circulation TCSP est en double sens sur une portion entre le Boulevard de Verdun et la nouvelle rue de Lille, puis se sépare en deux sens uniques, l'un vers la rue François de Mahy et l'autre vers la rue S.Carnot.

Les parkings résidents se situent sous les immeubles, accessibles depuis les coeurs d'îlots et les voies transversales à l'axe central. Ces voies seront aussi aménagées de façon à pouvoir accueillir du stationnement de surface.

Un parking public souterrain de 300 places pourra être envisagé à l'intersection du Mail avec la rue de Mahy. L'avantage de cet emplacement est d'être situé au plus près du pôle commercial du centre ville avec des accès et sortie du parking par les rues de Gaulte et René Michel.

Un épandage gradué :

Le schéma d'aménagement est composé, sur la base du prolongement de la trame des îlots, à partir de différentes typologies d'habitat.

La combinaison de ces typologies permet de :

- Répondre à la volonté de densification de l'habitat en centre ville
- Offrir des produits d'habitat très variés de l'appartement avec jardin privé jusqu'aux logements collectifs.

Depuis la rue François de Mahy s'alignent des bâtiments R+2 à R+4 de part et d'autre de la voie centrale. Cet alignement est interrompu au niveau des immeubles qui marquent, par leur hauteur, l'entrée du Mail depuis le boulevard de Verdun. La hauteur du bâti augmente progressivement à partir de la rue François de Mahy jusqu'au boulevard de Verdun, reprenant l'évolution actuelle de l'épannelage du centre ville.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

Une répartition des logements, équipements et activités qui reprend le fonctionnement du centre ville :

Reprenant les fonctionnalités actuelles du centre ville, le projet favorise les commerces en rez de chaussée du côté de la rue François de Mahy pour assurer la continuité commerciale sans trop l'étréner.

La transition entre le Mail et la rue de Mahy pourra être assurée par des immeubles de logements avec commerces en RdC et/ou l'intégration d'un équipement de loisir.

Dans la partie du projet côté boulevard de Verdun est favorisée l'implantation d'équipements publics ou d'activités liées au pôle médical existant. La clinique intégrée dans le projet constitue le développement de la clinique Avicenns actuellement située de l'autre côté du boulevard de Verdun. Les rez de chaussées d'immeubles pourront accueillir bureaux ou services liés à ce pôle médical.

Des équipements collectifs, par exemple la Poste, la Sécurité sociale ou d'autres, peuvent facilement trouver leur place en rez de chaussée des immeubles R+S/7.

Plan masse d'aménagement de la ZAC réalisé par M.A STUDIO dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC (2005)



Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

EXPLICATION DE L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME

LE PROGRAMME INITIAL

Le projet se déploie sur une surface totale de 3.6ha. Les surfaces cessibles représentent 45% de cette surface totale et les autres 55 % correspondent à l'aménagement d'espaces (voirie, jardins publics) et d'équipements.

Le programme prévisionnel indiqué au sein du Dossier de Création puis au Dossier de Réalisation prévoyait **une Surface Hors Œuvre Nette (SHON) estimée à 48 000 m²** et répartie de la façon suivante :

- **31 200 m² de logements**

Le nombre prévisionnel de logements à créer est estimé à 450 pour accueillir 1 440 nouveaux habitants.

La ville du Port comptait à l'époque 67% de l'offre aidée sur l'ensemble de son parc logement. A travers l'opération du Mail, l'offre en logements doit être élargie par le montage de programmes de logements locatifs intermédiaires ainsi que des programmes en accession.

- **3 600 m² d'activités économiques**
- **3 200 m² de services**
- **6 500 m² pour la Clinique Avicenne**
- **et 3 500 m² d'équipements publics**

Une répartition par ilot a été proposée sur la base de chiffres donnés à titre estimatifs :

- A1 (activités économiques/services et logements) 4 600 m²
- A2 (activités économiques/services et logements) 6 500 m²
- A3 (activités économiques/services et logements) 4 800 m²
- A4 (activités économiques/services et logements) 3 300 m²
- B2 (activités économiques/services et logements) 2 500 m²
- B3 (activités économiques/services et logements) 2 200 m²
- C2 (activités économiques/services et logements) 3 000 m²
- C3 (activités économiques/services et logements) 3 600 m²
- C4 (activités économiques/services et logements) 4 500 m²
- B1 (activités économiques/services et logements) 3 000 m²
- C5 Clinique Avicenne (activités économiques et médicales) 6 500 m²

Ecole (équipement public) 2 200 m²
C1 Equipement petite enfance (équipement public) 1 300 m²

Le nombre de places de stationnement prévu est conforme aux normes définies dans le zonage Uru du Plan Local d'Urbanisme de l'époque.

Le nombre et la répartition prévisionnels de stationnement était le suivant :

- 400 places de stationnement privé souterrain
- 400 places de stationnement public dont 100 places en surface et 300 en parking souterrain

ETAT ACTUEL DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION



Ilots réalisés (4)

- Ilot A1 (2011)** 77 logements
- Ilot A2 (2011)** 61 logements
- Ilot A3 (RPA)** 70 logements + RDC Actif
- Ilot Clinique** 6 500 m²

Ilots en cours (3)

- Ilots B1 et B2** n'accueilleront plus de commerces en RDC / 57 logements y sont programmés soit 25 LLS et 32 PLS par la SIDR
- Ilot C2** : construction de 25 LLI par la SHLMR

Ilots prospectés (3)

- Ilot C4** en cours de négociation avec la Clinique pour une éventuelle extension
- Ilot B1** programmation réinterrogée
- Ilot Ecole** programmation modifiée pour accueillir un équipement Petite enfance

Ilots en attente (3)

- Ilot C3** en attente d'acqureur
- Ilot A4** programmation réinterrogée
- Ilot C1** programmation logement abandonnée

Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



JUSTIFICATION DE L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME

Aujourd'hui nous faisons le constat que le dossier de réalisation de ZAC et ses annexes (CCCT et le cahier d'îlots) réalisés à l'époque ne correspondent plus aux réalités actuelles ni aux documents de planification en vigueur.

Les récentes études contextuelles ont révélé les éléments suivants :

- **une évolution démographique en diminution et des objectifs de sortie de logement et de réalisation d'équipements publics revus à la baisse.**

Les prévisions démographiques sur lesquelles se sont appuyées les dossiers de création et réalisation initiaux de la ZAC n'ont pas été atteints. En 2005, les dossiers de création et de réalisation prévoient la construction de 450 logements pour une ville qui devait atteindre les 45 330 habitants en 2020. Entre 2008 et 2017, la population a diminué de près de 5 500 habitants. (INSEE, 2017 et PLU, 2018). En 2017, la population avoisinait les 34 128 habitants.

Or en 2014, au moment de la labellisation de la ZAC, le nombre de logements de la ZAC a diminué pour atteindre plutôt les 410 logements. Une première phase de dédensification a donc été amorcée.

Depuis, les prévisions sur lesquelles reposent le PADD du PLU ont été revues, et approuvées en 2019. L'hypothèse 3, la plus ambitieuse, a été retenue et prévoit une nette augmentation de la population soit un objectif de 38 000 habitants à l'horizon 2030. Il est à noter que cette dernière est soumise à de nombreuses conditions (politique de construction et attractivité territoriale de la commune).

A l'échelle des îlots de la ZAC, les études réalisées ont montré que certains îlots, trop denses, n'attiraient pas les acquéreurs. En effet, ces derniers sont demandeurs de logements individuels pour en faire l'acquisition et se tournent donc naturellement vers des communes rurales limitrophes (les hauteurs de La Possession et de Saint Paul) leur offrant des logements correspondant à leurs besoins et leurs revenus.

- **des difficultés de commercialisation des îlots.**

La sortie des programmes se fait au gré des acquéreurs et les programmes évoluent en devant combler le manque programmatique qui engendre une augmentation du nombre de logements à l'échelle de l'îlot et un impact sur la répartition prévisionnelle de la SHON par îlot présentée au dossier de réalisation initial.

- **des problématiques de sécurisation des parkings en sous-sol la nuit** impliquant de remonter le stationnement en RDC sous bâtiment et donc de monter les immeubles d'un étage supplémentaire,

- **une diversité des typologies moins attendue**

- **un principe de densité affiché par les carnets d'îlots** (densité déclinante de la ville vers la mer avec une emprise au sol de l'ordre de 50 à 40 % et un épannelage limité à R+2/3) **qui ne correspond plus à la programmation souhaitée sur les îlots et à la densité attendue sur ce quartier.**

- **de nouvelles orientations environnementales à prendre en compte dans la conception bioclimatique des bâtiments** mettant le confort thermique des usagers et le respect de l'environnement au cœur de la conception architecturale conformément aux orientations formalisées par Perenne et à la réglementation RTAADOM.

De ce fait, une ventilation naturelle et une architecture qui participe à une meilleure aéraulique sont privilégiées et impliquent des emprises au sol plus réduites, des largeurs d'immeubles moindres et conséquemment des hauteurs plus élevées.

Ces évolutions contextuelles induisent donc une modification des documents par rapport aux attendus d'urbanisme initiaux.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLO

L'objet de ce présent dossier de réalisation actualisé est bien de faire évoluer les aspects suivants :

1. la répartition prévisionnelle de surface plancher par îlot suite à l'abrogation de la SHON
2. la programmation initiale dont les équipements publics sur les îlots restant à commercialiser
3. le principe de mixité des fonctions et la réversibilité des rez de chaussée,
4. l'épannelage gradué des hauteurs de constructions
5. l'intégration des nouvelles réglementations définies par le PLU en vigueur
6. l'intégration de la réglementation RTAA DOM parue après la création de la ZAC

Le programme de la ZAC a fait l'objet d'une actualisation dans sa forme et son contenu afin de mieux répondre au contexte économique, aux contraintes environnementales et aux besoins du territoire.

La répartition prévisionnelle par type de fonction n'est pas remise en cause ni même la vocation initiale du projet qui est de créer une liaison entre la ville et la mer et d'épine dorsale structurante dans le centre-ville.

Les grands principes initiaux suivants sont conservés :

1. Une percée symbolique et linéaire :
2. Un prolongement du centre ville par la recomposition de la trame urbaine :
3. Des espaces publics de qualité et végétalisés :
4. Un mode de circulation et de stationnement limitant la place de la voiture et sa visibilité en centre-ville
5. Une répartition des logements, équipements et activités en prolongement du fonctionnement du centre ville actuel
6. Favoriser les modes de déplacements doux

PRINCIPES D'ÉVOLUTIVITÉ DANS LA COMPOSITION URBAINE

UN PRINCIPE D'ÉPANNELAGE REVU A LA HAUSSE

Force est de constater que le principe d'épannelage affiché initialement en 2007 dans le cahier d'îlots ne correspond pas à la programmation initiale et plus aux orientations actuelles préférant pour le confort thermique des usagers et le respect de l'environnement proche :

- assurer la ventilation naturelle
- participer à l'aéraulique,
- des emprises au sol plus réduites avec des largeurs d'immeubles moindres favorisant les percées visuelles et aérauliques et conséquemment des hauteurs plus élevées.

Le projet doit également respecter les objectifs suivants :

- Répondre à la volonté de densification de l'habitat en centre-ville
- Offrir des produits d'habitat très variés de l'appartement avec jardin privatif, aux logements collectifs.

Ainsi, le principe d'épannelage gradué nécessite une adaptation à la hausse et la prise en compte des règles imposées à la zone Ud au règlement du PLU.

La hauteur du bâti augmente toujours progressivement à partir de la rue François de Mahy jusqu'au boulevard de Verdun, reprenant l'évolution de l'épannelage sur le centre-ville et proposant une variation en coeur de ZAC sur l'îlot «Ecole» renommé Ilot A5.

Toutefois, les hauteurs maximales autorisées sont réévaluées à la hausse conformément au règlement du PLU en vigueur sur les îlots suivants : B1, B2, B3, C2 et C3.

Pour rappel, l'article Ud 8 relatif à la hauteur maximale à respecter oblige le respect d'une hauteur maximale de constructions qui ne peut excéder 22 mètres au faîtage ou au sommet de l'acrotère (R+6).

Cet article est ensuite complété par l'article Ud 10 en matière d'obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions qui prévoit que :

En application de l'article L.151-28 du code de l'urbanisme, un dépassement des règles relatives au gabarit dans la limite de 30%, est autorisé pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui sont à énergie positive.

Pour bénéficier de ce dépassement, les constructions doivent obligatoirement s'inscrire dans une démarche de développement durable qui devra être justifiée auprès de l'aménageur dans le cadre d'une pré instruction de permis de construire ainsi qu'auprès du service instructeur de la commune du Port lors du dépôt de la demande de permis de construire. Pour ce faire, il convient de :

- Limiter la consommation d'énergie,
- Mettre en œuvre une approche bioclimatique de la construction
- Respecter la RTAADOM en vigueur,
- Concevoir des bâtiments à faible émission de gaz à effet de serre,
- Utiliser des matériaux à faible énergie grise.

De ce fait, les hauteurs autorisées sont celles indiquées en page suivante :

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

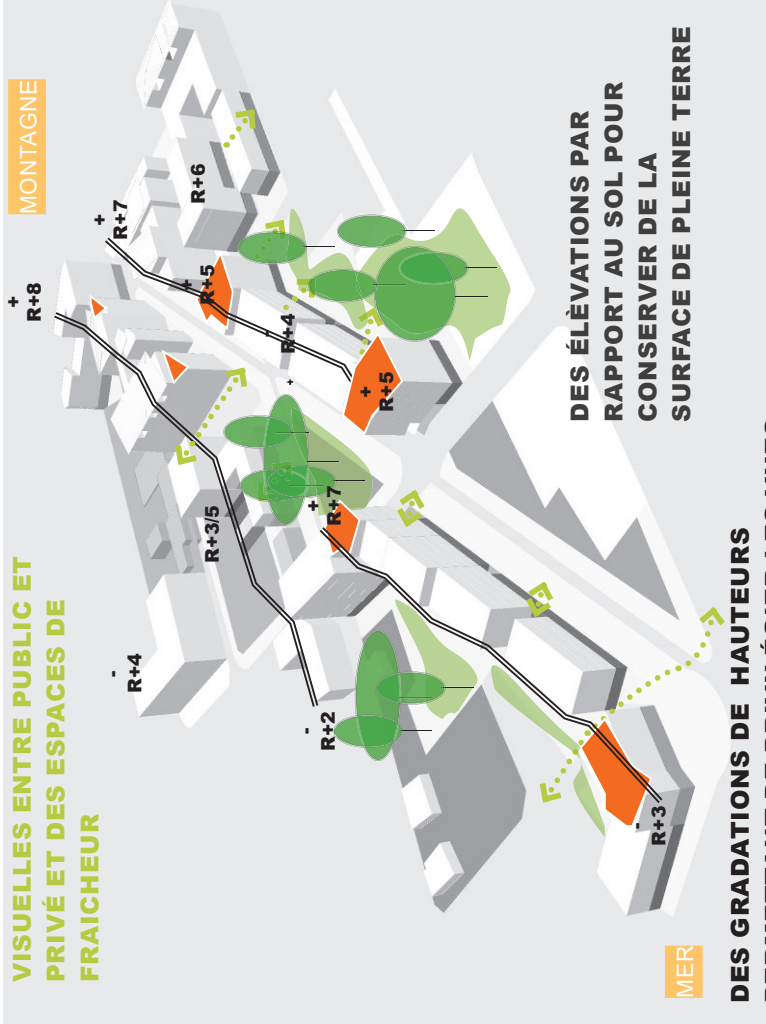
ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLO



**DES EMERGENCES
AUX ANGLES
PERMETTANT DE
MARQUER UNE
IDENTITÉ FORTE**

MONTAGNE



**DES ÉLÉVATIONS PAR
RAPPORT AU SOL POUR
CONSERVER DE LA
SURFACE DE PLEINE TERRE**

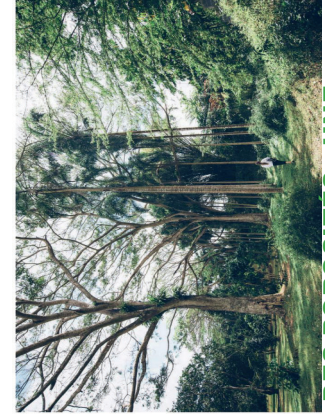
PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

**DES POROSITÉS PERMETTANT
D'AÉRER LES ILOTS ET
CONSERVER DES PERCÉES
VISUELLES ENTRE PUBLIC ET
PRIVÉ ET DES ESPACES DE
FRAICHEUR**

**DES GRADATIONS DE HAUTEURS
PERMETTANT DE PRIVILÉGIER LES VUES
MER ET MONTAGNE ET DES LOGEMENTS
TRAVERSANTS**



**DES POROSITÉS
DANS LA
CONFIGURATION
ARCHITECTURALE**



**DES POROSITÉS : UNE
AMBIANCE SOUS CANOPEE
EN COEUR D'ILOT**





2. JUSTIFICATION DU
PROJET PAR RAPPORT
AUX DOCUMENTS DE
PLANIFICATION EN LIEN
AVEC LA MODIFICATION DU
PRESENT DOSSIER

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLO

JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT AU REGARD DU PLU DE LA COMMUNE DU PORT

Initialement, le projet était classé en zone Uru 1 au PLU. Ce secteur correspondait aux «opérations de reconstruction et de renouvellement implantées le long des grands axes et du mail de l'Océan».

L'image urbaine souhaitée affirmait la volonté de dynamisation, de densification et d'organisation du centre ville. Le zonage du PLU identifiait également l'emplacement réservé qui correspondait à la création d'une voie nouvelle d'une emprise de 19m dite Percée centrale qui constitue aujourd'hui l'avenue des Chagos.

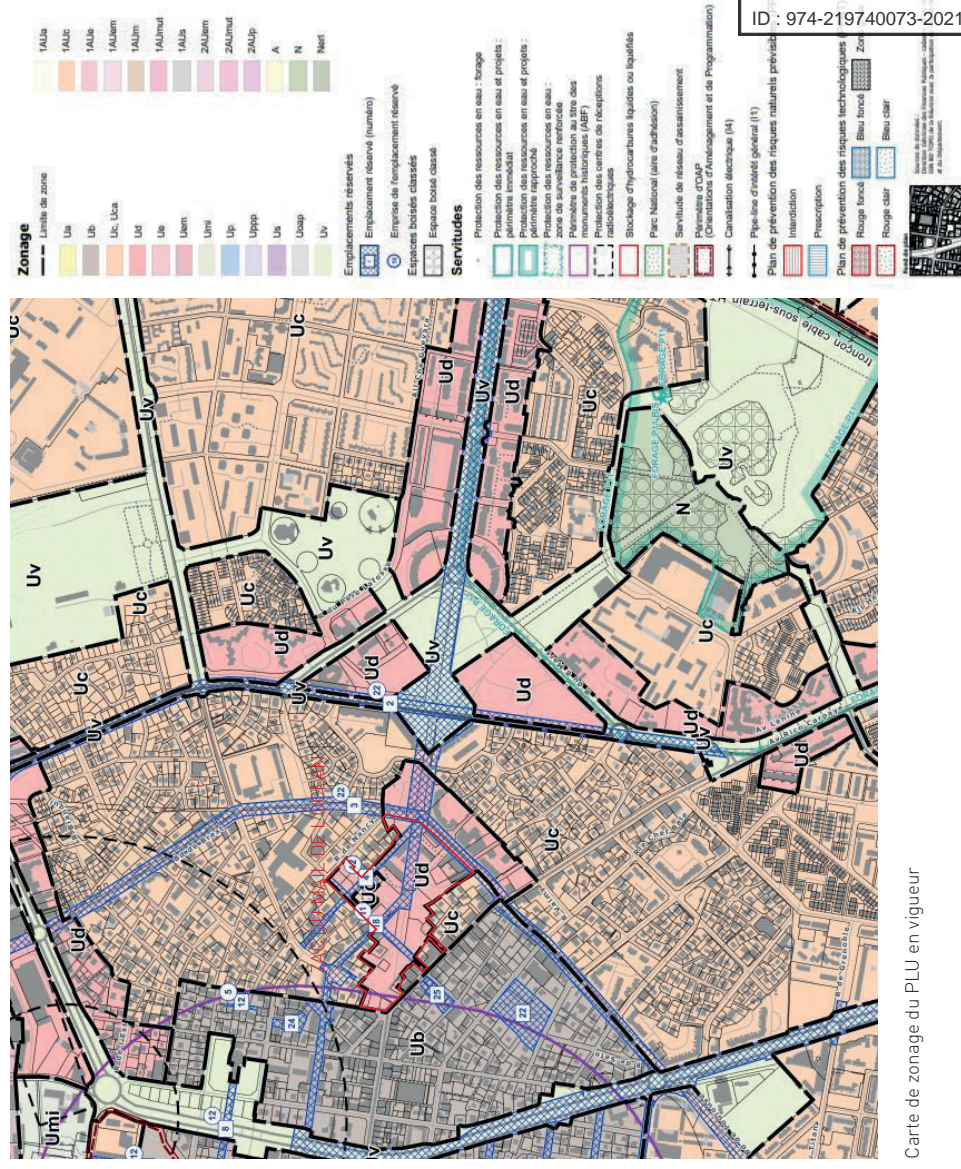
Le PLU de la ville du Port a aujourd'hui évolué. Les projets de construction de la ZAC du Mail de l'Océan doivent dorénavant se conformer au PLU de la ville approuvé le 02 octobre 2018 et modifié le 17 décembre 2019.

Le zonage actuel du PLU indique que le projet fait partie de la zone Ud. La zone Ud couvre «les secteurs de grands ensembles, généralement implantés le long des axes structurants de la commune». Cette zone a vocation à préserver et accueillir des projets d'ensemble d'une grande qualité architecturale et qui garantissent la mixité fonctionnelle et sociale.

Le cahier d'îlots joint à cette première actualisation de la ZAC justifie la compatibilité du plan d'aménagement au règlement du PLU en reprenant l'ensemble des obligations réglementaires du PLU par îlot.

A savoir :

- L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, par rapport aux limites séparatives et par rapport aux autres constructions sur une même propriété,
- L'emprise au sol
- La hauteur des constructions



Carte de zonage du PLU en vigueur

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

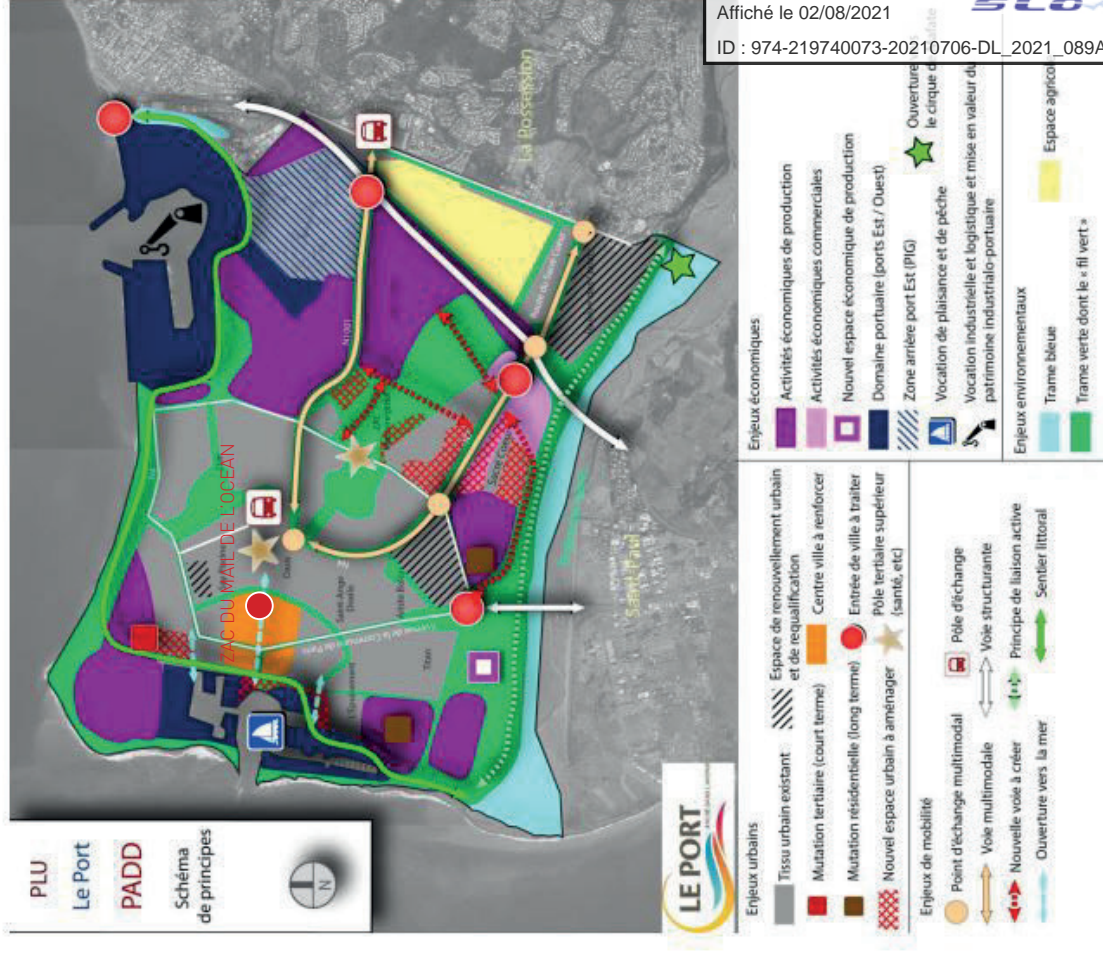
JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT AU REGARD DU PADD DE LA COMMUNE DU PORT

Le Mail de l'Océan est identifié comme principale ouverture vers la mer et traverse la ZAC du Mail de l'Océan, nouveau cœur de vie concentrant une mixité de fonctions (logements, services, tertiaire et activités).

La ZAC se positionne alors comme une étape majeure dans la composition et le renforcement du centre-ville. Il apparaît alors essentiel d'intégrer ces composantes dans le plan de composition du site pour ne pas rompre les continuités envisagées et envisageables.

Le plan de composition urbaine et paysagère propose une continuité routière et piétonne reliant les différents îlots au reste de la ville. Ainsi les îlots longeant l'axe central accompagnent progressivement la déambulation et la vue vers la mer.

Les fiches d'îlots précisent notamment l'implantation privilégiée des emprises bâties qui accompagneront ce passage.



Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT AU REGARD DE L'OAP FIL VERT

Le terrain d'assiette du projet borde le périmètre de l'OAP Fil vert. Ce fil vert intègre les boulevards de Strasbourg et de Verdun en tant que section de connexions piétonnes au sein de la trame verte de la ville reliant les deux grands espaces à caractère naturel à préserver: la rivière des Galets et le littoral Nord. La composition urbaine et paysagère du site se doit de prendre en compte l'ensemble des prescriptions relatives à cette OAP.

ECRIN PAYSAGER ET RICHESSE ÉCOLOGIQUE

- A. Le grand paysage perçu
Valoriser les vues :
- sur les espaces paysagers
- depuis les propriétés voisines et l'espace public
- B. Une biodiversité renforcée
Surface des espaces verts de pleine terre
Préservation des continuités écologiques
Transparences et perméabilités douces de l'espace public vers les espaces végétalisés.
- C. Arbres notables et remarquables
Il n'y a pas d'arbre remarquable recensé sur le site.

QUALITÉ DES ESPACES URBAINS DE LA VILLE VERT

- A. Mise en valeur des entrées de ville
Le site n'est pas identifié comme «entrée de ville».
- B. Conforter le Fil vert
Travail des cheminements doux
- C. Traitement des espaces verts en bordure de parcelle bâtie
Entrées et matérialisation des places de stationnement : les aires de stationnement doivent se positionner sous l'emprise des constructions de manière à libérer les coeurs d'îlots privés de toute circulation automobile. De ce fait, une attention particulière est attendue sur les traitements architectural et paysager des socles des constructions aussi bien côté rue que côté coeur d'îlot.
- D. Les clôtures

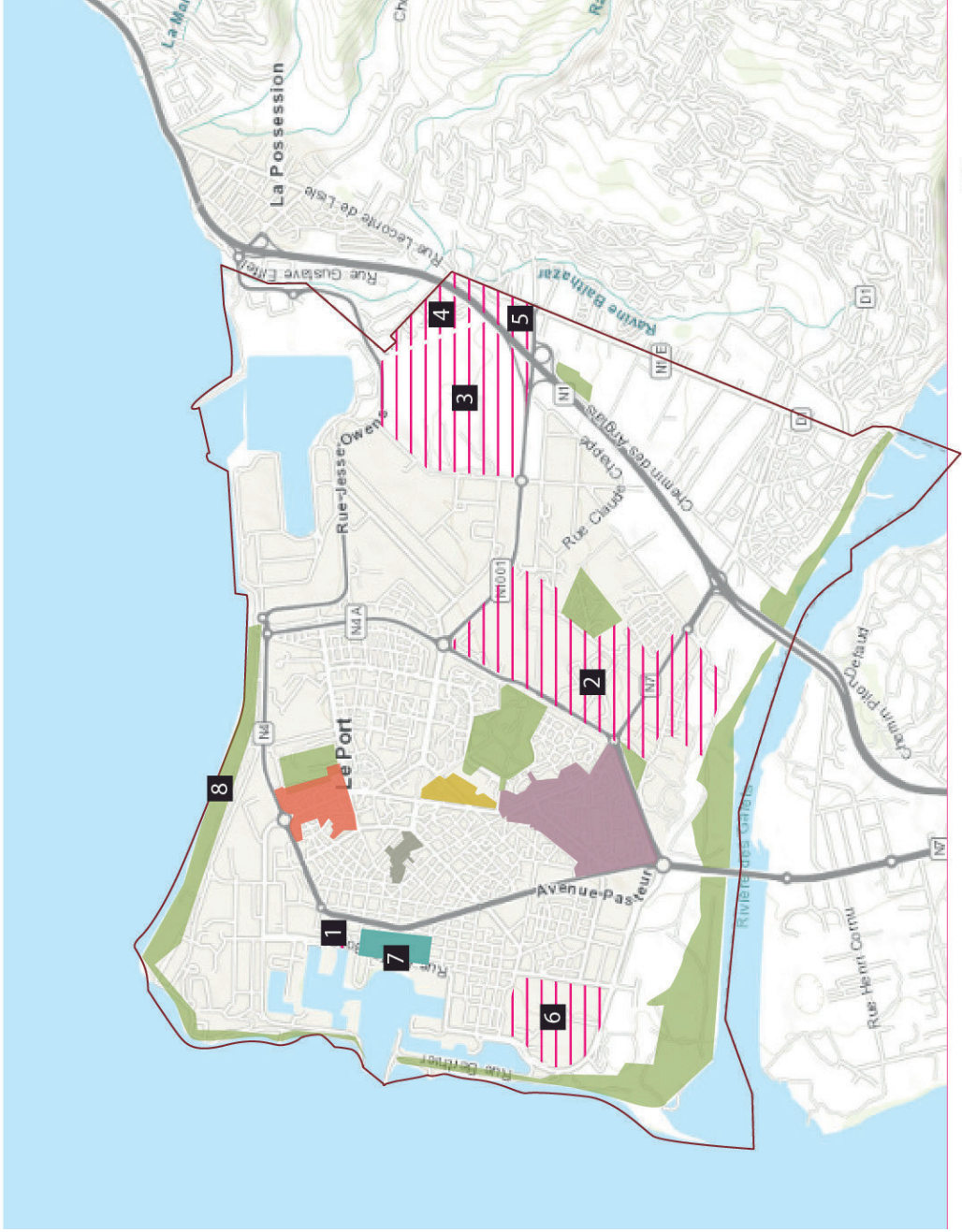
Le traitement des clôtures devra être conforme aux préconisations de l'OAP Fil vert.



PRISE EN COMPTE DES PROJETS EN COURS SUR LA COMMUNE

- ZAC « Mail de l'Océan »**
- Projet « Fil Vert »**
Projet de redynamisation et valorisation des espaces publics naturels/boisés sur l'ensemble de la commune.
- Projet « Porte de l'Océan »**
Opération emblématique dont la vocation est de reconquérir la façade maritime par une programmation mixte (habitat et activité)
- Projet « Nouvo Lorizon »**
Projet de rénovation urbaine Haute/Ariste Bolon dans le cadre du NPNRU.
- ZAC du Triangle de l'Oasis**
Projet de développement d'un « campus de l'innovation » qui accueillera des commerces, des bureaux, des logements étudiants ainsi que des pôles d'excellence dans la recherche et le développement.
- RHI Say Piscine**
Projet de Réorption de l'habitat insalubre. Il est prévu la construction de 100 logements à l'horizon 2022.

OAP



- 1 OAP - KARTYE MAIRE**
Cette OAP fait partie des anciennes opérations de la ville.
- 2 OAP – MASCAREIGNES (85 hectares)**
Opération mixte : Construction de 700 logements entre 2022 et 2028, de commerces et d'équipements liés à la santé.
- 3 OAP – ARRIERE PORTUAIRE**
Opération mixte dont les études sont en cours pour définir les principes d'aménagement et la programmation.
- 4 OAP – Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire**
Développement d'activités économiques.
- 5 OAP – Ravine à Marquet**
Développement d'activités économiques.
- 6 OAP – Ex zi sud**
Opération à vocation résidentielle.
- 7 OAP – Projet Porte de l'Océan**
Opération emblématique dont la vocation est de reconquérir la façade maritime par une programmation mixte (habitat et activité)
- 8 OAP – Projet Fil Vert**
Projet de redynamisation et valorisation des espaces publics naturels/boisés sur l'ensemble de la commune.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021



ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT AU REGARD DU : SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DU TCO

Le SCOT du TCO, dans la lignée du SAR, identifie le Port comme pôle principal et cœur d'agglomération dans l'armature urbaine du TCO mais également comme zone préférentielle d'urbanisation. Ce bassin de vie cumule des atouts économiques et des contraintes environnementales.

Le projet s'inscrit clairement dans les actions définies par le D00 (Document d'Orientations et d'Objectifs):

AMBITION ENVIRONNEMENTALE

- > Identifier et conserver des continuités écologiques pour constituer progressivement la trame verte et bleue du Port
- > Réduire l'inconfort thermique pour renouveler l'image d'une ville jardin
- > Protéger des cônes de vue

AMBITION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

- > Contribuer à la mise en cohérence de l'armature urbaine et le réseau de transports en particulier collectif pour une ville mobile et accessible
- > Impulser la diversification des activités pour un développement économique local
- > Lutter contre l'habitat indigne

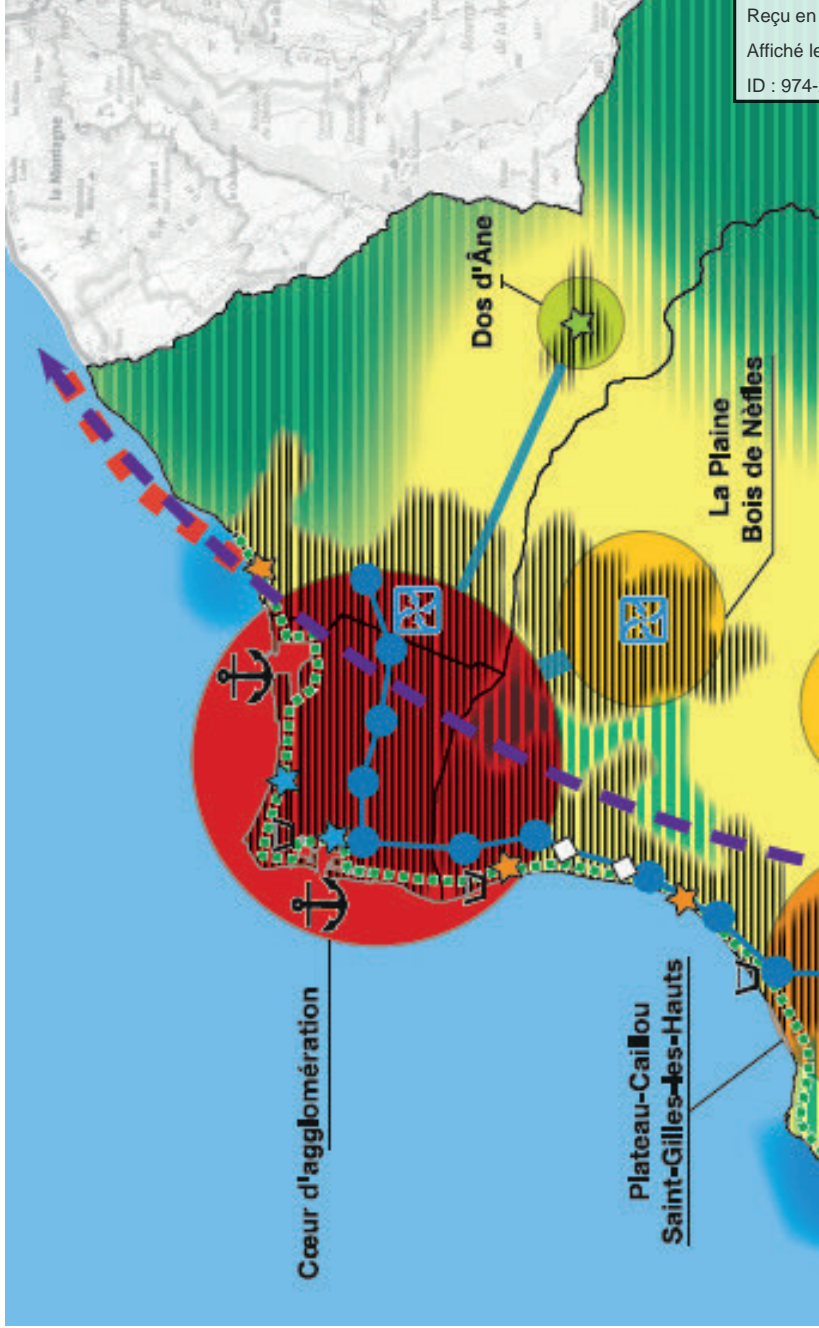
AMBITION URBAINE

- > Intégrer des espaces publics de proximité, de cheminements pour les modes actifs (piétons, vélos etc.) pour une ville des proximités ludique et attractive

VOLET HABITAT

Les développements urbains résidentiels devront respecter de façon concomitante trois conditions :

- > Accessibilité : localisation préférentielle à proximité des lieux d'échanges des réseaux de transports publics existants ou projetés
- > Proximité : avec une localisation en continuité de l'urbanisation existante à proximité des services urbains
- > Conditions d'opportunité : avec en premier lieu une recherche d'économie urbaine en limitant les coûts d'extension des réseaux, et une recherche de la protection de l'environnement et des espaces agricoles.



Armature urbaine

Armature des transports publics et actifs (principes de liaison)

	TCSP niveau 1
	TC niveau 1
	TC niveau 2
	TC niveau 3
	Principe de franchissement TCSP - Elang Saint-Paul
	RETRG (principes)

	Ville relais ≥ 30 logements / ha
	Pôle principal ≥ 50 logements / ha
	Pôle secondaire ≥ 50 logements / ha
	Bourg de proximité de 20 à 30 logements

Principe d'usage des sols

	Zone préférentielle d'urbanisation
	Espace naturel marin protégé
	Espace agricole
	Espace naturel protégé
	Zone de vigilance touristique

	Principe de centre d'échange multimodal
	Principe de liaison dédiée aux transports actifs et aux loisirs/tourisme
	Principe de liaison Nouvelle route du Littoral
	port de commerce

	Secteur d'aménagement à vocation touristique
	Zones d'aménagement Dynamiser les centres urbains en lien avec les centres urbains
	Valoriser les infrastructures portuaires en lien avec les centres urbains
	Créer de véritables pôles touristiques

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



Envoyé en préfecture le 02/08/2021
Reçu en préfecture le 02/08/2021
Affiché le 02/08/2021
ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

3. PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS ACTUALISÉ

PROGRAMME GLOBAL REMANIÉ

Depuis l'approbation du dossier de réalisation de ZAC en 2005, plusieurs îlots ont été commercialisés ou sont en cours de commercialisation. Toutefois, certains d'entre eux présentent des difficultés de commercialisation, ce qui a conduit la maîtrise d'ouvrage à engager la réalisation d'une étude urbaine en 2020, afin de réinterroger la programmation de la ZAC. Le présent dossier de modification en découle.

Ainsi, le Programme Global des Constructions de la ZAC Mail de l'Océan fait aujourd'hui l'objet d'une actualisation dans sa forme et son contenu afin de mieux répondre au contexte économique, aux contraintes environnementales et aux besoins du territoire.



Ilots dont la programmation a été réinterrogée

Les éléments inchangés :

La surface totale de la ZAC Mail Océan reste identique (36 490 m²) au même titre que le découpage par îlot.

La diversité des fonctions, avec une dominante résidentielle, n'est pas non plus remise en cause ni même la vocation initiale du projet, de créer une liaison entre la ville et la mer et une épine dorsale structurante dans le centre-ville.

Les éléments modifiés :

La Surface De Plancher globale de la ZAC Mail Océan est réduite à la baisse, soit environ 45 565 m² au lieu de 48 000 m².

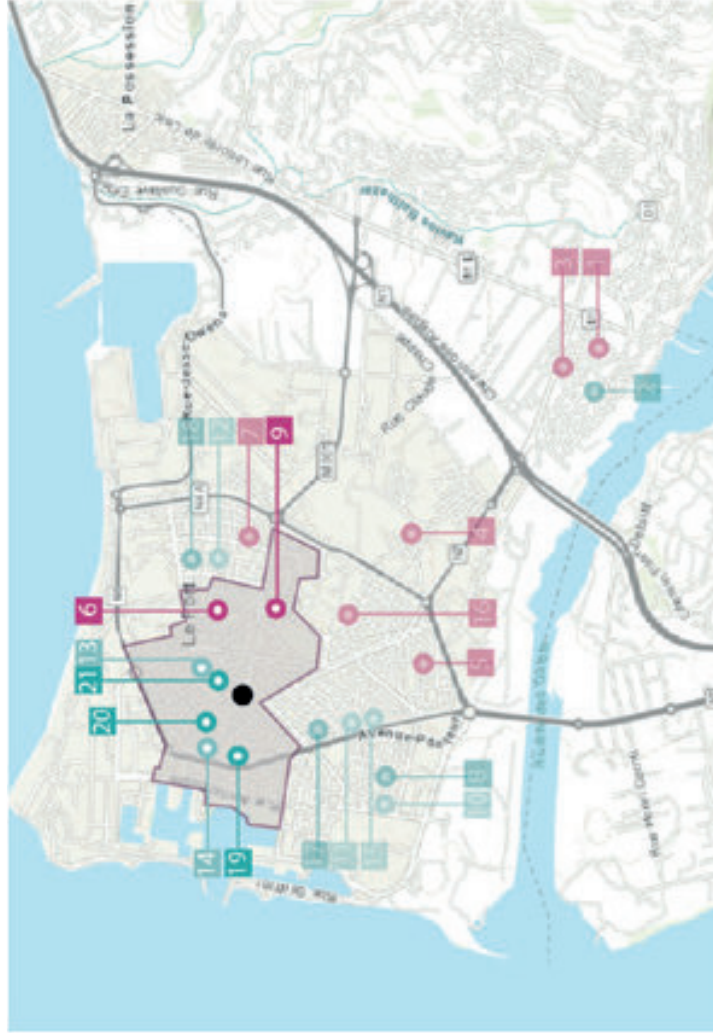
Le nombre de logements a également évolué et vise plutôt une fourchette qui se situe entre 385 et 410 logements (initialement estimés à 450 puis à 410).

Un rééquilibrage des surfaces maximales allouées à chaque type de programme (logements, activités économiques, services, clinique et équipements publics) a été opéré sur la base des conclusions de l'étude urbaine de 2020.

La répartition prévisionnelle par îlot qui était donnée, à titre estimatif, est réévaluée pour la rendre plus flexible tout en respectant les principes fondamentaux de la ZAC, introduits en début de ce présent document.

Les modifications apportées au Programme Global des Constructions de la ZAC Mail Océan se basent sur l'actualisation des besoins de la ZAC et de la ville du Port de Nantes en 2020 au regard des projets de développement et de renouvellement urbain en cours, des prévisions et évolutions démographiques et des attentes et besoins de la Ville de Nantes.

Il a ainsi été réquestionné les composantes suivantes :



LE PROGRAMME DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS :

L'ÉQUIPEMENT SCOLAIRE

L'école de 6 classes initialement prévue sur la ZAC Mail de l'Océan a été supprimée du Programme Global des Constructions actualisé. Cette position repose sur l'étude urbaine de 2020 qui a mis en exergue qu'au regard :

- De l'évolution démographique de ces dernières années et celle projetée jusqu'à 2030,
- Des projets en cours sur le centre-ville du Port (ZAC Portes de l'Océan, ZAC Triangle de l'Oasis, RHI Say Piscine notamment),
- De la baisse générale des effectifs scolaires enregistrées ces dernières années sur les établissements du centre-ville,
- Ainsi que de la capacité théorique globale des établissements scolaires sur le centre-ville,

Les analyses effectuées justifient que cet équipement n'est plus nécessaire, la ville disposant dans les écoles existantes des potentiels de réaménagement ou de gestion (accueil des familles extérieures) pour absorber l'évolution liée à l'augmentation de la population sur la ZAC.

De ce fait la dénomination «Ilot Ecole» est transformé en «Ilot A5».

Toutefois, la ville doit accompagner cette décision en réalisant un travail sur les équipements scolaires notamment en actualisant ses politiques conjoncturelles en la matière (dérogation scolaire, dédoublement de classe, redistribution des effectifs, restructuration d'établissements....).

Nom	Niveau(x) accueilli(s)	Effectif d'accueil (2020/2021)	Capacité d'accueil maximale	Capacité résiduelle	Variation (entre 2015 et 2019)	Dérogations
Raoul Fruteau	Ecole maternelle TPS / PS / MS / GS	147 (moyenne 18 élèves/classe)	165	18	Le nombre d'enfants accueillis relativement stable	reste 28 (soit 19% de l'effectif actuel)
	Ecole élémentaire CP / CE1 / CE2 / CM1 / CM2	231 (moyenne 17 élèves/classe)	273	42	Le nombre d'enfants à diminuer malgré une légère augmentation sur l'année 2017/2018.	16 (soit 6% de l'effectif actuel)
Georges Thiebaut	Ecole maternelle TPS/PS/MS/GS	133 (moyenne 19 élèves/classe)	141	8	Légère augmentation (+ 8 élèves)	14 (soit 10% de l'effectif actuel)
	Ecole élémentaire CP / CE1 / CE2 / CM1 / CM2	229 (moyenne 17 élèves/ classe)	249	20	Légère diminution (-9 élèves)	17 (soit 7% de l'effectif actuel)
Appolina Delpha	Ecole maternelle TPS / PS / MS / GS	151 (moyenne 21 élèves/ classe)	141	0	Diminution (-26 élèves)	15 (soit 10 % de l'effectif actuel)
	Ecole maternelle PS /MS / GS	95 (moyenne 21 élèves/ classe)	102	7	Diminution (-12 élèves)	13 (soit 13% de l'effectif actuel)
Yvonne Bigot	Ecole maternelle PS /MS / GS	56 (moyenne 21 élèves/ classe)	63	7	Légère diminution (-7 élèves)	18 (soit 32% de l'effectif actuel)
Paule Legros	Ecole élémentaire CP / CE1 / CE2 / CM1 / CM2	293 (moyenne 18 élèves/ classe)	312	21	Fortes diminution (-53 élèves)	21 (soit 7% de l'effectif actuel)
Raymond Mondon	Ecole élémentaire CP / CE1 / CE2 / CM1 / CM2	302 (moyenne 18 élèves/ classe)	312	10	Fore diminution sur la période (-40 élèves)	31 (soit 10% de l'effectif actuel)

Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

L'ÉQUIPEMENT PETITE ENFANCE

L'équipement petite enfance à savoir la crèche reste dans la programmation mais deviendra un équipement privé d'une quarantaine de lits soit environ 730 m² de SDP.

Si les analyses ne permettent pas de quantifier précisément les besoins, la présence d'opérateurs privés intéressés par la construction / exploitation d'une crèche avec soutien de la CAF apporte une réponse aux besoins dont on peut considérer qu'ils ne relèvent pas de la puissance publique. Il n'est donc pas nécessaire de positionner un équipement petite enfance comme équipement public, mais plutôt de prévoir la possibilité de réserver un foncier à ce titre sur l'îlot A5.

L'îlot C1 n'accueillera pas l'équipement petite enfance et n'est plus ouvert à la construction. Il a vocation à devenir le poumon vert du quartier. Il est destiné à accueillir un espace vert de proximité, d'une superficie de 600 m².

LE STATIONNEMENT PUBLIC ANCIENNEMENT APPELÉ «MINIPILEX»

Le miniplex (bureaux + parking souterrain) initialement prévu est supprimé du programme suite à l'analyse du stationnement menée dans le cadre de l'étude urbaine de 2020 qui démontre que les besoins de stationnement propres au programme de construction actualisé sont satisfaits au travers de l'offre de stationnement privé à l'échelle de l'îlot et des stationnements publics offerts sur voirie.

La comparaison entre les places de stationnement prévues dans le programme de la ZAC, et les besoins bruts non foisonnés, fait ressortir que le risque lié au «débordement» de la demande privative liée aux activités tertiaires et aux équipements publics la journée et aux logements (résidents la nuit, visiteurs la journée) est très réduit et est essentiellement induits par les bureaux en journée, sous réserve cependant que les résidents utilisent pleinement leur offre privative et ne stationnent pas leurs véhicules sur le domaine public, notamment la journée.

En revanche, l'attractivité du quartier au-delà du seul périmètre de la ZAC, les équipements privés et commerces qui y sont installés génèrent une tension non négligeable sur l'offre de stationnement public. Les besoins induits par la ZAC ne nécessitant pas la réalisation d'un ouvrage de stationnement sur le périmètre de la ZAC, il revient à la ville de prévoir un stationnement public pour les besoins globaux du centre-ville. En effet, une approche de la demande de stationnement public peut difficilement être réalisée à l'échelle d'un seul quartier du centre-ville, mais doit être considérée à l'échelle de l'ensemble du centre en prenant en compte :

- le volume et le périmètre de la zone de stationnement sur voirie soumise à une réglementation / tarification dissuadant le stationnement de longue durée,
- les solutions visant à satisfaire le report de la demande de stationnement de longue durée (résident mais surtout actifs du centre) à savoir les capacités de stationnement disponibles en périphérie, les nouveaux parkings publics à construire en périphérie, le report sur d'autres modes pour l'accès au centre : transports collectifs, modes actifs...

LE DÉVELOPPEMENT DE COMMERCES

L'offre en activité commerciale prévue initialement au Programme Global des Constructions a été supprimée. Cette décision résulte des conclusions de l'étude d'élaboration de la stratégie de développement commercial du centre-ville du Port et de la reconversion des locaux vacants stratégiques réalisée par la Ville du Port en 2020. Cette étude a conduit à recentrer les centres-villes marchands et commerciaux, la ZAC Mail Océan n'étant pas dans ces périmètres. **Afin d'assurer la réussite de la stratégie définie dans le cadre du Programme Action Cœur de Ville, il a ainsi été jugé pertinent de ne pas développer une offre marchande sur la ZAC Mail Océan pouvant rentrer en concurrence avec le centre-ville.**

LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS / SERVICES

En reprenant les conclusions de l'étude portant sur la « stratégie commerciale et le développement économique » menée en 2020 dans le cadre du programme Action Cœur de Ville, les activités développées devront avant tout être **des activités non marchandes et/ou des services non marchands**. Cette position repose toujours sur l'objectif de ne pas rentrer en concurrence avec le centre-ville, en offrant des réponses répondant aux besoins des habitants vivant au sein de la ZAC Mail de l'Océan.

Des activités tertiaires et de services pourront être développées, toute programmation en la matière devra tenir compte de l'offre actuelle et notamment de la ZAC Triangle de l'Oasis, futur pôle tertiaire situé à moins de la ZAC du Mail de l'Océan.

Ainsi, nous avons défini la programmation de la ZAC Mail de l'Océan sous le principe du renforcement et du développement d'une « centralité résidentielle ». porté par cette centralité est une programmation tournée vers ses habitants développant une offre en logement, activités/services et équipements permettant de répondre à leurs besoins.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL-2021_089A-DE

PROGRAMME REMANIÉ										
	Ilot	Ancienne programmation	SDP initiale (m²)	Nouvelle programmation	SDP actualisée (m²)	Surface parcelle cessible	Emprise au sol retenue	%	Occupation des RDC	Hauteur max privilégiée
x : ilots ayant fait l'objet de modification										
	A1	100 LOGEMENTS	4600,00	77 LLTS	4600,00	1006,00	804,80		Locaux techniques + locaux commerciaux Stationnement en sous sol	R+7
	A2	60 LOGEMENTS	6500,00	61 PLS	6500,00	1700,00	1360,00			R+7
	A3	75 LOGEMENTS	4800,00	RPA de 70 logements	4800,00	1635,00	1308,00		Rdc actif	R+4
X	A4	35 LOGEMENTS	3300,00	Mixte Bureaux avec espace de coworking + conciergerie	3056,00	955,00	764,00	80,00%	Stationnement en sous sol ou étages	R+6
X	B1	TERTIAIRE MINIPLEX + PARKING EN SOUTERRAIN (300 places)	3000,00	40 logements	3454,08	1542,00	1079,40	70,00%	Stationnement réservé + Activité non marchande en RDC 540 m² disponible	R+3
	B2	LOGEMENTS	2500,00	25 LLS	1507,00	1553,00	776,50	50,00%	Stationnement réservé	R+5/6
	B3	LOGEMENTS	2200,00	32 PLS	1894,00	1183,00	709,80	60,00%	Stationnement réservé	R+6/7
X	A5	EQUIPEMENT PUBLIC : ECOLE	2200,00	20 logements : possibilité d'aller au maximum à 40 logements	4250,40	1771,00	1062,60	60,00%	Stationnement réservé logement Petite enfance : SDP nécessaire : 722,24	R+4/5
X	C1	EQUIPEMENT PUBLIC : PETITE ENFANCE	1300,00	Jardin public		600,00			Activités événementielles et temporaires	
	C2	30 LOGEMENTS	3000,00	25 LLI	1922,00	1708,00	768,60	45,00%	Stationnement réservé	R+4/5
x	C3	40 LOGEMENTS	3600,00	35 logements	2181,60	1515,00	681,75	45,00%	Stationnement réservé	R+4/5
x	C4	60 LOGEMENTS	4500,00	Extension clinique dont parking	4900,00	1750,00	1225,00	70,00%	Stationnement réservé	R+4
	C5	CLINIQUE	6500,00	Clinique	6500,00	1602,00	1281,60		Clinique	R+5

Sur l'îlot A4, l'hypothèse de construction de 35 logements n'est pas celle à privilégier au regard de son environnement proche très passant. L'objectif sur cet îlot est d'être le mieux accessible possible et utiliser le positionnement direct sur les boulevards de Verdun et Starsbourg pour offrir une visibilité optimale à un programme de bureaux. Au regard de la proximité avec le pôle Aimé Césaire et le futur parking sur le foncier d'en face, cet îlot A4 apparaît comme une opportunité d'accompagner un changement de comportements de la population en faveur des modes alternatifs (location de vélo, réparation de vélo, espace d'attente covoiturage, un lieu d'informations pour les itinéraires etc.)

L'objectif de la programmation proposée sur l'îlot école renommé Ilot A5 et en complémentarité avec l'îlot C1 est de former un cœur de ZAC actif et mixte ramenant une activité de proximité et offrir un espace intergénérationnel ouvert à tous au cœur du quartier.

BOULEVARD DE STRASBOURG

BOULEVARD DE VERDUN

RUE DE MONTPELLIER

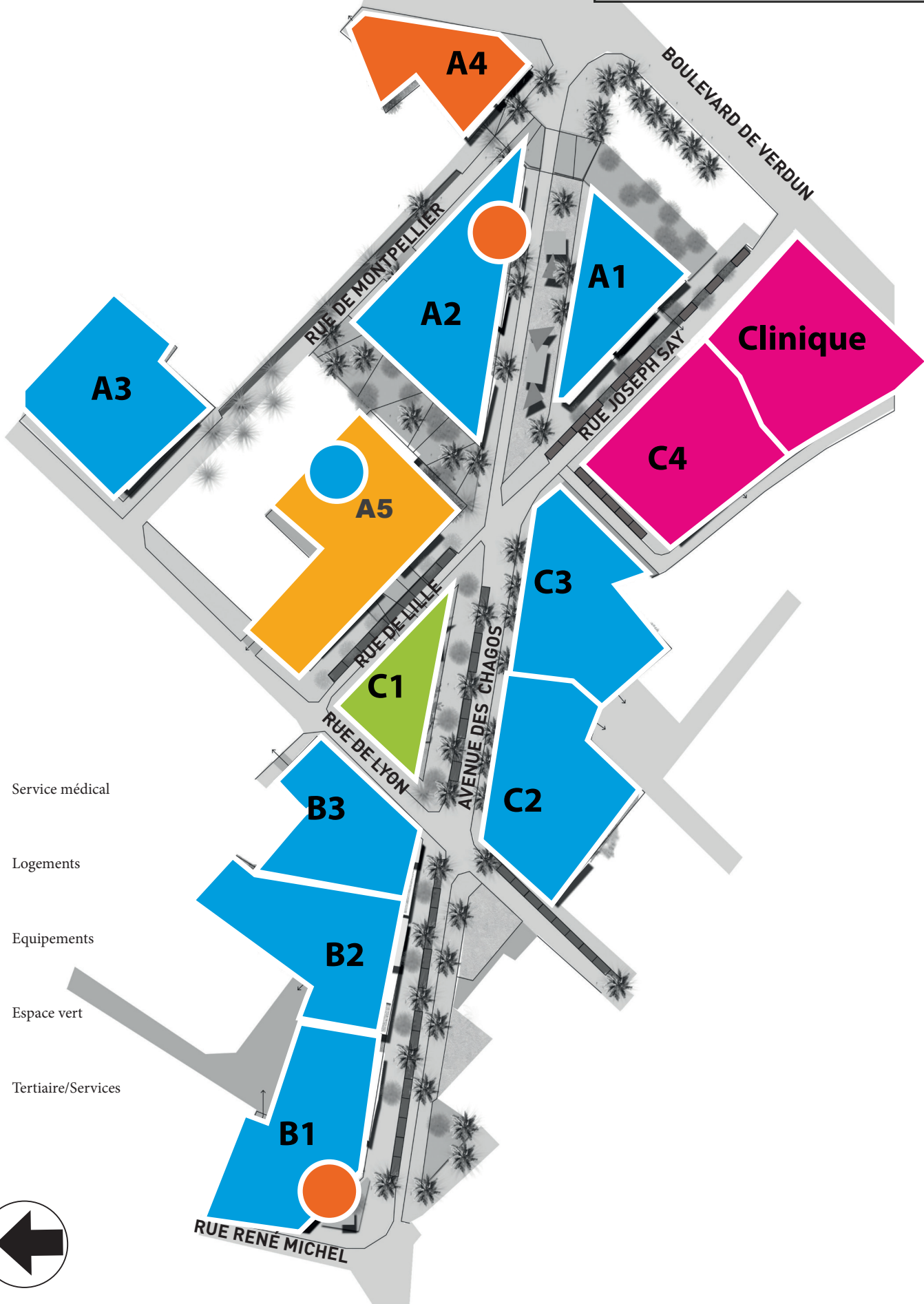
RUE JOSEPH SAY

RUE DE LILLE

RUE DE LYON

AVENUE DES CHAGOS

RUE RENÉ MICHEL



- Service médical
- Logements
- Equipements
- Espace vert
- Tertiaire/Services



La répartition prévisionnelle des surfaces globales par fonction (SDP au m²) est prévue, comme suit, à l'échelle de la ZAC Mail de l'Océan :

2005

	Répartition	Surfaces maximales allouées pour chaque programme
Logements	65%	31 200
Activités économiques	7,5%	3 600
Services	6,7%	3200
Clinique Horus	13,5%	6500
Equipements publics	7,3%	3500
SHON TOTALE	100%	48000

	Surface prévisionnelle
Jardin public	2110

	Nombre prévisionnel
Stationnement privé	400
Stationnement public	400
Dont stationnement de surface	100
dont parking souterrain	300

La programmation est modulable, notamment sur la partie activités et équipements qui peut évoluer en fonction des besoins mais dans le respect des SDP Globale.

Concernant la programmation des logements, une variante logement peut être proposée sur « l'îlot A5 » avec 20 logements supplémentaires (soit +5%) en lieu et place d'un programme d'activités / services. Ceci doit également être réalisé dans le respect des SDP Globale du programme global des constructions.

2020 / 2021

	Répartition	Surfaces maximales allouées pour chaque programme	Stationnement géré à l'îlot	Evolution entre la programmation définie en 2005 et celle définie en 2021 (en m ² de SDP)
Logements	66%	29 840	142	- 1 200m ²
Activités économiques	0%	540	0	- 3 600m ²
Service de santé : Clinique Horus	24%	11 400	90	+ 4 500 m ²
Tertiaires et Autres services	8%	3 050	72	+ 390m ²
Equipements	1,6%	730	15	- 2 770m ²
SDP TOTALE * Crèche	100%	45 560	319	- 2 680m²

	Surface prévisionnelle
Jardin public	2710

	Nombre prévisionnel
Stationnement privé	319
Stationnement public	97
stationnement de surface	

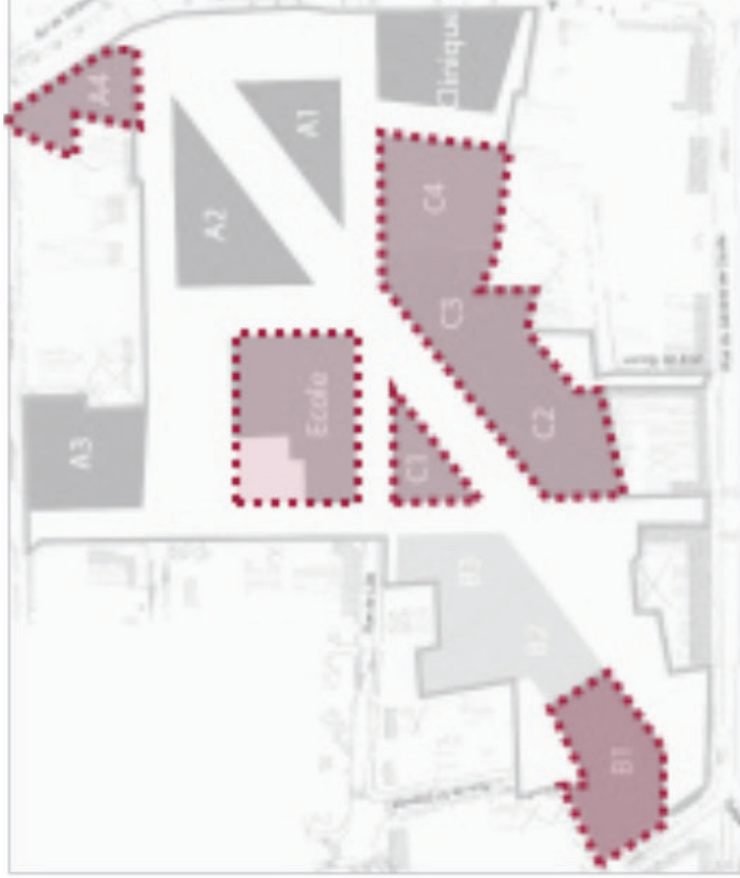
Synthèse répartition SDP par îlot	
A1	4600,00
A2	6500,00
A3	4800,00
A4	3056,00
B1	3454,08
B2	1507,00
B3	1894,00
A5	4250,40
C1	0,00
C2	1922,00
C3	
C4	
C5	

Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



A TITRE INDICATIF : TRADUCTION OPERATIONNELLE DES REPARTITIONS PROGRAMMATIQUES

Pour assurer une répartition programmatique optimale, le programme global des constructions a fait l'objet d'une répartition sur les îlots qui restent à réaliser et représentés sur la figure suivante :

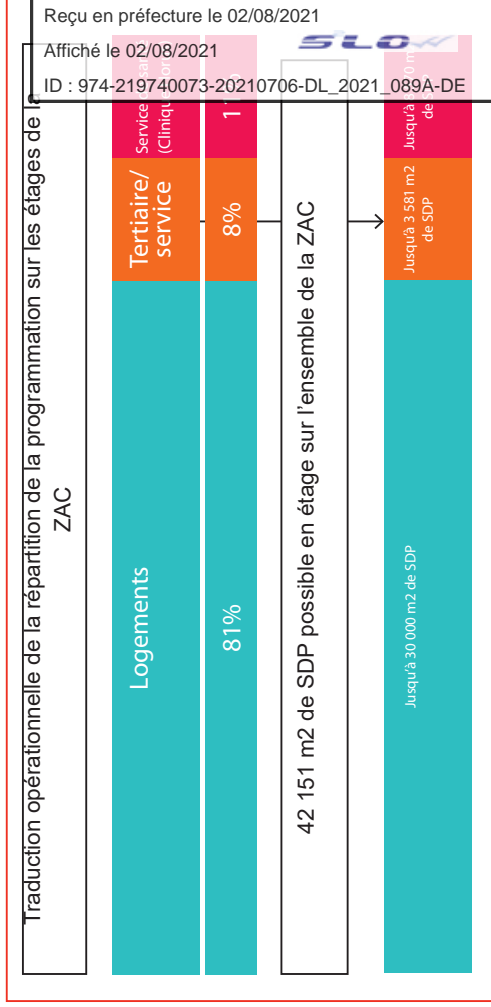
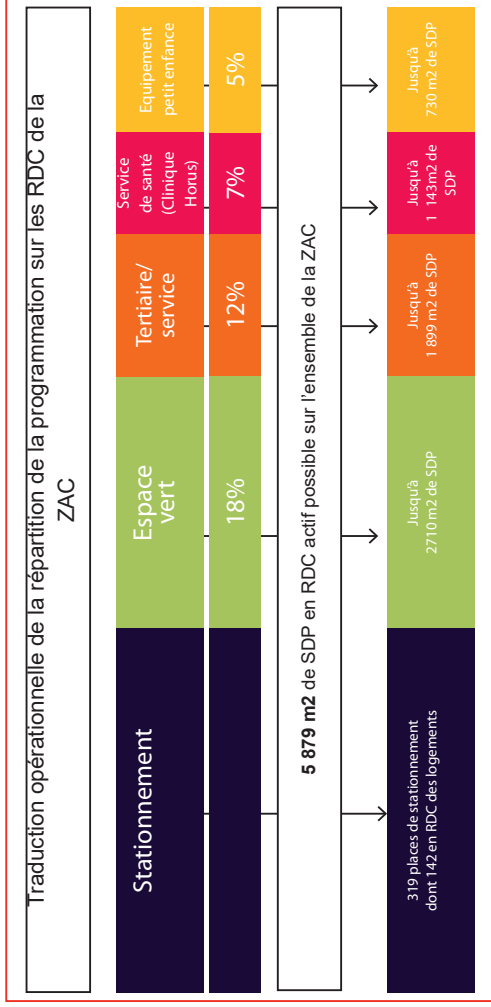


Ilots dont la programmation a été réinterrogée

Echelle des rez-de-chaussée

Echelle des étages

Pour assurer la commercialisation des îlots tout en contribuant à rendre dynamique le quartier et, notamment par l'animation des rez-de-chaussée des bâtiments, la répartition programmatique a été réfléchie selon deux échelles : l'échelle des rez-de-chaussée des bâtiments (non encore réalisés) et l'échelle des étages (non encore réalisés). Pour illustrer, cette répartition la traduction opérationnelle a été reprise au sein de deux figures présentées ci-après



Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

LES IMPACTS DU PROJET

Les rubriques suivantes permettent de justifier de la conformité des modifications apportées au regard de l'étude d'impact de la ZAC réalisée en 2005. **Les modifications apportées au projet initial n'apportent pas d'autres impacts que ceux cités ci-dessous déjà présentés par le projet initial.**

1. Les impacts sur le milieu naturel :

La topographie du site est peu transformée par le projet. Celle-ci sera reconstituée dès la fin du ou des chantiers et le site retrouvera son aspect original.

Le projet recompose entièrement le paysage végétal de friche qui existe sur le site actuellement par la construction de nouvelles entités paysagères. De nouveaux espaces verts plantés d'arbres endémiques sont créés permettant ainsi à la faune et à la flore de se développer.

Le projet permettra d'éradiquer les friches ou autres dépôts d'encombrants récurrents sur le site.

Aucune activité polluante ne s'installera sur le site donc pas d'augmentation du dégagement des gaz polluants.

2. Les impacts sur le milieu humain :

Le projet opère une densification de la population avec une capacité d'accueil d'environ 1 400 à 1 500 personnes. **La configuration des bâtiments dont les hauteurs varient de R+3 à R+7 densifie l'habitat et augmente la capacité d'offre de logements sur le centre ville comme indiqué en page 29 et 30 de l'étude d'impact. Une hauteur de construction dépassant le R+7 est dorénavant autorisée sous condition de justifier d'une démarche de développement durable.**

La recomposition du site sous forme d'îlots transforme l'occupation des espaces laissés libres en cœur d'îlot végétalisés permettant le rafraîchissement des espaces privatifs.

L'espace public est également densément planté évitant ainsi la création d'îlots de chaleur et créant des espaces d'ombrages ouverts à tous.

La création du Mail crée une continuité de réseau viaire de la ville.

Les stationnements publics sont restructurés avec la redistribution des places de stationnement en surface. Les parkings souterrains privés seront situés sous les bâtiments.

Les réseaux sont recalibrés en tenant compte des nouveaux bâtiments.

3. Les impacts sur l'aspect réglementaire:

Le projet suit les directives du Schéma d'Aménagement Régional : il structure et densifie une agglomération existante.

Le SAR classe le site en «espace d'activité et en zone urbaine» avec un principe fort de «densification et de structuration des agglomérations existantes». Il affirme par ailleurs, le principe de centralité. Enfin un effort de promotion des espaces d'activités existantes doit être mené.

Dans ce cadre, le S.A.R. précise : «l'enjeu est de reconquérir l'espace urbain en portant un effort particulier sur une maîtrise foncière des espaces, tant pour développer la capacité d'accueil d'emplois et de logements que pour créer ou développer des espaces verts et des équipements publics de proximité. Ces équipements devraient faire l'objet de programmes prioritaires». Le projet d'aménagement du «Mail de l'Océan» rentre dans cette configuration.

Le « Mail de l'Océan » répond à cet objectif et propose des logements, des commerces, des services et des équipements publics tout en créant une perspective directe sur le vieux port.

Cet axe qui conduit vers la mer renforcera le rôle de l'espace portuaire historique dans l'aménagement global de la cité, et permettra de redynamiser le quartier du «vieux centre» en affirmant sa vocation économique et commerciale.

Le présent dossier de réalisation actualisé prend en compte l'évolution du zonage PLU de la commune plaçant ainsi la ZAC en zonage UD et non plus Uru1.

4. Les impacts liés au chantier

Du fait de la proximité de l'opération avec le tissu urbain habité déjà existant, les perturbations peuvent être engendrées en phase chantier des îlots unitaires, mais puisque les travaux de VRD sont terminés.

Des mesures spécifiques seront nécessaires pour réduire l'impact lié au chantier. Toutes les solutions en termes de méthodes et de matériels pour limiter les nuisances sonores, l'envol de poussière et les émissions de polluants atmosphériques sont mises en œuvre (aspersion d'eau en période de temps sec, météo favorable, limitation des camions lors du transport de matériaux, etc....).

Envoyé en préfecture le 02/08/2021

Reçu en préfecture le 02/08/2021

Affiché le 02/08/2021

ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE

SLO

4. PROJET DE PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS A REALISER



ESPACES PUBLICS, VRD, RÉSEAUX

Les travaux d'aménagement prévus par le projet initial ont été réceptionnés en 2020 et sont conformes à ce qui avait été validé initialement. Seul l'îlot C1 évolue et devient le poumon vert du quartier et s'inscrit dans un parcours piéton et cyclable.

L'objectif de transformer cet îlot en espace végétalisé de qualité est de justifier d'une réelle centralité de quartier matérialisée par un espace de partage intergénérationnel entre les différentes opérations de logements, l'opération de RPA, la crèche et les bureaux. L'aménagement de la ZAC est très minérale, l'îlot C1 constituerait une oasis dans cette partie minérale de la ville.

La végétalisation de cet îlot s'inscrit autant dans la nouvelle trame verte imaginée pour ce quartier que dans le circuit piéton. Ces deux parcours (pour les hommes comme pour la faune) doivent être lisibles, ombragés et agréables.

Cet îlot doit également, de part sa position stratégique, être le support de nouveaux usages et activités :

- Permet de contribuer à la redynamisation du centre-ville
- Accompagne l'engagement des habitants et usagers et contribue à l'évolution de l'image d'un lieu, d'une ville
- Peut accueillir des activités marchandes et non marchandes (culture, loisirs, nature en ville, entraide etc.)
- Peut-être un lieu catalyseur et diffuseur pour le centre-ville
- Peut concerner toute une population quelque soit l'âge ou la catégorie socioprofessionnelle

SUPERSTRUCTURE

Dans le dossier de réalisation approuvé en 2005, la construction de logements sur la ZAC Mail de l'Océan était accompagnée d'équipements publics. La Ville du Port était désignée comme la maîtrise d'ouvrage de ces équipements publics de superstructure et devaient en assurer le financement et la gestion ultérieure. La nature des équipements était la suivante :

	<p>Réalisation d'une école de 6 classes (en prévision maternelle, à voir selon la carte scolaire) Ce projet d'une SHON estimée à 2 200 M2 est envisagé sur un terrain d'assiette dont la superficie est d'environ 2000 M2.</p>
<p>Superstructures</p>	<p>Réalisation d'un équipement petite enfance Ce projet, d'une SHON estimée à 1 300M2 est envisagé sur la parcelle CI, d'une surface de 600M2.</p>
	<p>Réalisation d'un parking public souterrain Ce parking d'une capacité de 300 places, se situe à la jonction entre le Mail et la rue de Mahy, sous le futur Miniplex et sous l'emprise du Mail. Les entrées et sorties du parking peuvent être réalisées depuis les rues De Gaulle et Michel.</p>

Dans le cadre de l'actualisation de la ZAC, il est toujours prévu de développer une offre en équipement permettant de répondre aux besoins des habitants. Toutefois, la nature des équipements ainsi que la programmation globale des surfaces a évolué comme suit :

- L'école de 6 classes initialement prévue sur la ZAC Mail de l'Océan a été supprimée du Programme Global des Constructions actualisé
- L'équipement petite enfance à savoir la crèche reste dans la programmation mais deviendra un équipement privé d'une quarantaine de lits soit environ 730 m² de SDP dont la localisation préférentielle se situe sur l'îlot « Ecole » maintenant appelé îlot A5.
- Le miniplex (bureau + parking souterrain) est également supprimé de la programmation.

Tableau récapitulatif des équipements publics superstructure

<p>SUPERSTRUCTURES</p>	<p>L'école prévue sur la ZAC Mail de l'Océan n'apparaît plus nécessaire et, est donc supprimé du programme des équipements publics superstructures. La réalisation d'un équipement petite enfance Une crèche d'une quarantaine de lit soit environ 700m² S</p>
-------------------------------	--

Envoyé en préfecture le 02/08/2021
 Reçu en préfecture le 02/08/2021
 Affiché le 02/08/2021
 ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



5. MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT

BILAN PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION DÉPENSES / RECETTES

Rappel des modalités prévisionnelles de financement de la ZAC prévues au dossier de réalisation.

1. BILAN GLOBAL

La bilan global de la ZAC Mail de l'Océan s'éleve à **39 195 K€ HT**, composé de **22 605 K€ HT pour le sous bilan d'aménagement et d'infrastructures publiques** (en maîtrise d'ouvrage SIDR titulaire de la Convention Publique d'Aménagement), et de **16 590 K€ HT pour le sous bilan de superstructures publiques** (en maîtrise d'ouvrage communale).

BILAN ZAC MAIL				
Sous bilan aménagement et infrastructures				
	K€ HT	K€ TVA	K€ TTC	
Cessions	10 120	705	10 825	
Participations	8 139	539	8 678	
Subventions	4 345	360	4 706	
TOTAL DES PRODUITS	22 604	1 604	24 209	
Etudes pré-opérationnelles	370	31	402	
Maîtrise des sols	8 633	581	9 214	
Mise en état des sol	799	63	862	
Etudes et travaux d'infrastructures	9 652	820	10 472	
Etudes et travaux superstructures	897	76	973	
Frais de gestion (*)	2 252	33	2 286	
(*) dont 1 553 K€ HT de rémunération aménageur				
TOTAL DES CHARGES	22 604	1 604	24 209	

Sous bilan superstructures			
	K€ HT	K€ TVA	€ TTC
Participations	16 590	1 410	18 000
TOTAL DES PRODUITS	16 590	1 410	18 000
Ecole	4 600	391	4 991
Equipement petite enfance	2 990	254	3 244
Parking public	9 000	765	9 765
TOTAL DES CHARGES	16 590	1 410	18 000

2. LE FINANCEMENT DE L'AMENAGEMENT ET DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES ET SON ECHELONNEMENT DANS LE TEMPS

Les **22 605 K€ HT** de charges du sous bilan d'aménagement et d'infrastructures publiques seront financés par les produits suivants :

- les **cessions de charges foncières** à hauteur de **10 120 K€ HT** ;
- les **participations communales** à hauteur de **8 139 K€ HT** (dont 1 800 K€ HT de participation au titre du foncier, 2 002 K€ HT de participation au titre du déficit et 4 335 K€ HT au titre de participation au financement des équipements publics)
- les **subventions** à hauteur de **4 346 K€ HT** (dont le FRAFU).

Les constructeurs assurent le financement des équipements prévus par l'article 317 quater de l'annexe II du CGI ainsi qu'une partie des équipements secondaires dans le respect des dispositions de l'article L 311-4 du Code de l'urbanisme. La part des équipements publics qui n'est pas assurée directement par les constructeurs l'est par la collectivité.

L'échéancier de financements est le suivant :

BILAN ZAC MAIL OcéAN ("voie opération n°427 B de la Convention Publique d'Aménagement PRU)
Sous bilan aménagement et infrastructures

	Bilan global				Echéancier prévisionnel				
	K€ HT		K€ TVA		K€ TTC		Cumul		Prévision Ex. 2010 & +
	Ex. 2009	Ex. 2010	Ex. 2009	Ex. 2010	Ex. 2007	Ex. 2008	Ex. 2009		
Cessions	10 120	705	10 825	984	2 055	133	1 520	1 218	4 610
Participations	8 139	539	8 678	3 198	604	3 051	3 051	1 286	1 625
Subventions	4 346	360	4 706	30	30	518	1 106	1 037	1 625
TOTAL DES PRODUITS	22 604	1 604	24 209	3 815	2 689	691	6 677	3 640	6 234
Etudes pré-opérationnelles	370	31	402	213	80	72	1 110	1 083	
Maîtrise des sols	8 633	581	9 214	3 439	1 647	1 155	1 110	1 083	
Mise en état des sol	799	63	862	97	359	132	110	102	
Etudes et travaux d'infrastructures	9 652	820	10 472	400	855	2 455	2 369	2 391	1 162
Etudes et travaux superstructures	897	76	973	598	203	95	370	517	387
Frais de gestion (*)	2 253	32	2 285	233	390	366	370	517	387
TOTAL DES CHARGES	22 604	1 604	24 209	4 890	3 743	4 275	3 965	4 093	1 649

(*) dont 1 553 K€ HT de rémunération aménageur

3. LE FINANCEMENT DES SUPERSTRUCTURES PUBLIQUES ET LEUR ECHELONNEMENT

Les **16 590 K€ HT** de charges du sous bilan de superstructures publiques (école, équipement petite enfance et parking public souterrain) seront financés par la collectivité.

L'échelonnement de ce financement sera à prévoir à partir de 2009, et en fonction de l'avancement des travaux d'aménagement et de viabilisation des terrains.

BILAN PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION DÉPENSES / RECETTES

Les modalités prévisionnelles de financement de la ZAC ne font pas l'objet de modifications et se décomposent comme suit :

La bilan global de la ZAC Mail de l'Océan s'élève à 39 195K€ HT, composé de 22 605 K€ HT pour le sous bilan d'aménagement et d'infrastructure publiques (en maîtrise d'ouvrage SIDR titulaire de la Convention Publique d'Aménagement), et de 16 590K€ HT pour le sous bilan de superstructures publiques (en maîtrise d'ouvrage communale).

La réalisation de la ZAC est assurée par la SIDR, au titre de la Concession d'Aménagement Public « PRU » en date du

Conformément aux dispositions contractuelles, la SIDR élabore annuellement un document « Compte Rendu Annuel au concédant » -CRAC- qui présente l'avancement de l'opération (pour le volet Bilan Aménagement et Infrastructures) tant dans ses composantes administratives, foncières, de travaux que financières.
Ce document, approuvé par délibération du Conseil Municipal, intègre l'ensemble des évolutions du dossier et projet depuis l'origine.

Le dernier CRAC approuvé (CRAC 2019) – cad comptes financiers arrêtés au 31 décembre 2019- présente donc le bilan actualisé de la ZAC Mail de l'Océan en fonction de l'avancement effectif de l'opération et des perspectives restantes.

Ce document intègre donc l'ensemble des dépenses déjà réalisées (foncier, travaux, honoraires) et restant à réaliser (travaux de la 3ème tranche en cours) ; de même, le bilan financier prévisionnel intègre les recettes de commercialisation déjà réalisées ainsi que celles restant à réaliser selon les estimations de capacité constructives/ typologie/ Valeur marché actuelles.

Le bilan prévisionnel procède de même pour les subventions et participations.

Le CRAC 2019 approuvé par délibération du Conseil Municipal du 13 avril 2021 détermine donc le bilan prévisionnel actualisé ci-après :

Echéancier prévisionnel réalisé HT : 30340201-MAIL DE L OCEAN N-9427B-1-Aménagement-Ouest - éta

Désignation lignes budgétaires	Budget HT	A fin 2018	2019	2020	2021	2022	2023
En Euros							
A : 30340201/5601-Cessions de Lots a Batir	1 148 708	1 148 708					
A : 30340201/5602-Cessions Externes de Charge							
A : 30340201/5603-Affectation Interne de Charge	3 393 800	2 218 800			1 175 000		
A : 30340201/5605-Cessions Externes de Charge	4 896 600	1 150 000		600		3 746 000	
A : 30340201/5610-Participation de la Collectivité	1 196 040	1 196 040					
A : 30340201/5611-Participation de la Collectivité	2 002 443	2 002 443					
A : 30340201/5613-Participation Collectivité Financ	5 315 353			458 000		4 857 353	
A : 30340201/5614-Autres Participations	151 439				151 439		
A : 30340201/5638-Autres Participations de la Co	780 295	780 295					
A : 30340201/5623-Subvention Fidom	7 545	7 545					
A : 30340201/5628-Subvention Feder	49 117	49 118					-1
A : 30340201/5632-Subvention Région	57 585	57 588					-1
A : 30340201/5634-Subvention Fraufu	4 116 360	1 866 360		435 000	1 815 001		-1
A : 30340201/5642-Autres Produits de Gestion	9 679	9 679	41 966	-41 966			-1
A : 30340201/5643-TVA / Marge sur Produits	-2 008	-2 008					
Sous-total produits	23 122 956	10 484 566	41 966	851 634	3 141 440	8 603 353	-4
B : 30340201/5507-Frais de Portage Financier	-263 198	-236 337	-37	-7 463	-14 000	-1 883	-3 498
B : 30340201/5508-Frais Financiers sur Oct	-206 035	-79 810		-3 500	-40 000	-33 000	-49 725
B : 30340201/5510-Frais Financier sur Emprunt F	-215 701	-191 266	-12 679	-11 753			-3
B : 30340201/5411-Terrains de la Collectivité	-1 428 042	-1 428 042					
B : 30340201/5412-Acquisition de Terrains Privés	-7 125 627	-6 986 627		-108 000	-31 000		
B : 30340201/5413-Frais de Notaire	-238 263	-178 262		-30 000	-10 000	-20 000	-1
B : 30340201/5414-Indemnités Complémentaires	-227 625	-227 625					
B : 30340201/5415-Honoraires Géomètre Maître	-20 000	-3 759		-16 241			
B : 30340201/5416-Autres Frais Fonciers	-501 000	-468 020	-8 842	-7 000	-7 000	-12 140	2
B : 30340201/5421-Honoraires Géomètre Mise en	-22 031	-11 540	-9 782	-709			
B : 30340201/5422-Indemnité de Décasement	-98 188	-98 188					
B : 30340201/5423-Déménagement	-25 295	-25 298					3
B : 30340201/5424-Libération des Terrains-Démo	-1 114 609	-1 027 636	-10 437	-15 000	-30 000	-31 538	2
B : 30340201/5425-Aides aux Familles	-3 569	-3 569					
B : 30340201/5426-Autres Frais de Mise en Etat							
B : 30340201/5401-Etudes Pré-Opérationnelles	-247 342	-247 342					
B : 30340201/5441-Honoraires MOE Infrastructur	-558 415	-470 230	-8 187	-40 000	-20 000	-20 000	2
B : 30340201/5442-Honoraires Géomètre Infrastru	-87 600	-47 201		-20 400	-10 000	-10 000	1
B : 30340201/5443-CSPS Infrastructure	-42 762	-19 442	-396	-12 923	-5 000	-5 000	-1
B : 30340201/5444-OPC Infrastructure	-116 444	-116 444					
B : 30340201/5445-Urbaniste	-53 058	-33 058			-10 000	-10 000	
B : 30340201/5447-Etudes de Sols Infrastructure	-19 132	-19 132					
B : 30340201/5448-Autres BET Infrastructure	-7 740			-7 740			
B : 30340201/5449-Travaux Primaires	-85 287	-85 287					
B : 30340201/5450-Travaux Secondaires	-6 460 000	-3 394 292	-215 297	-2 534 097	-270 000	-46 313	-1
B : 30340201/5451-Travaux Tertiaires	-293 242	-193 242		-60 000	-20 000	-20 000	
B : 30340201/5452-Provision Révision de Prix Inf							
B : 30340201/5454-Imprévus	-490 158			-163 385	-163 385	-163 388	
B : 30340201/5455-Edf Moyenne Tension	-200 000			-183 354	-16 646		
B : 30340201/5456-Autres Concessionnaires	-170 000	-140 990	-7 020	-7 000	-7 000	-7 991	1
B : 30340201/5457-Frais de Communication	-245 850	-218 147	-494	-12 210	-5 000	-10 000	1
B : 30340201/5458-Autres Frais Divers	-123 749	-105 688	-61	-18 000			-2
B : 30340201/5459-Assurance	-27 860	-27 860					
B : 30340201/5471-Etudes de Sols Superstructur	-230	-230					
B : 30340201/5473-Honoraires MOE Superstruct	-16 229	-16 229					
B : 30340201/5474-Contrôle Technique Superstru	-9 212	-9 212					
B : 30340201/5475-CSPS Superstructure	-17 714	-17 714					
B : 30340201/5477-Travaux de Superstructure	-781 430	-781 433					3
B : 30340201/5478-Provision Révision de Prix Su							
B : 30340201/5502-Rémunération Mous	-9 480	-9 480					
B : 30340201/5503-Rémunération Proportionnelle	-941 242	-739 143	-5 886	-148 147	-30 252	-17 817	3
B : 30340201/5504-Rémunération de Commercia	-302 265	-114 935		-30		-187 300	
B : 30340201/5506-Rémunération du Foncier	-119 791	-97 580				-22 211	
B : 30340201/5509-Autres Frais de Gestion	-26 180	-25 000		-1 180			
B : 30340201/5512-Rémunération Proportionnelle	-181 359	-88 962		-18		-112 380	1
B : 30340201/5522-TVA Payée							
Sous-total charges	-23 122 954	-17 964 250	-277 118	-3 408 150	-689 283	-730 941	-53 212
Résultat	2	-7 479 684	-7 714 836	-10 271 352	-7 819 195	53 217	1

BILAN PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION DÉPENSES / RECETTES

Ce bilan prévisionnel peut être synthétisé, pour faciliter la comparaison avec le bilan prévisionnel du dossier de réalisation comme suit :

	CRAC 2019	Bilan initial
Cessions	9 439 108	10 120 000
Participations	9 445 570	8 139 000
Subventions	4 230 607	4 345 000
Autres	7 671	
Total Recettes	23 122 956	22 604 000
Etudes Pré-opérationnelles	247 342	370 000
Maîtrise des Sols	9 540 557	8 633 000
Mise en état des sols	1 263 692	799 000
Etudes et travaux d'infrastructures	8 981 297	9 652 000
Etudes et Travaux de Superstructures	824 815	897 000
Frais de Gestion	2 265 251	2 252 000
Total Dépenses	23 122 954	22 603 000

A l'examen, on constate que le bilan prévisionnel initial approuvé par la délibération du Conseil Municipal du 29 novembre 2005 validant le Dossier de Réalisation de la ZAC du Mail de l'Océan demeure globalement respecté 15 ans après.

En outre, l'ensemble des travaux de viabilisation étant aujourd'hui achevé (travaux réceptionnés pour la dernière tranche en janvier 2021), le montant des dépenses prévisionnelles est globalement maîtrisé ; les recettes de cession estimées en 2019 sont également en cohérence avec le potentiel de recettes déterminées selon les évolutions du programme prévisionnel de construction tel qu'actualisé dans le présent dossier de modification du dossier de réalisation.

Le bilan prévisionnel de l'aménagement et des infrastructures publiques résultant du CRAC 2019 correspond donc au bilan modifié du dossier de réalisation de la ZAC du Mail de l'Océan, actualisation N°1.

Concernant le financement des superstructures publiques et de leur échelonnement, estimé à 16.590.000€ HT à charge de la collectivité au dossier de réalisation, ce poste n'a plus lieu d'être, dans la mesure où le présent dossier modificatif du dossier de réalisation de la ZAC du Mail de l'Océan expose les évolutions du programme prévisionnel des équipements publics, dont la réalisation n'est plus justifiée.

Envoyé en préfecture le 02/08/2021
Reçu en préfecture le 02/08/2021
Affiché le 02/08/2021
ID : 974-219740073-20210706-DL_2021_089A-DE



ANNEXES