

SCHEMA GLOBAL DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DE LA NOUVELLE-CALEDONIE

PROPOSITION ET DEVELOPPEMENT DE SCENARIOS – PHASE 2





SYSTRA



SCHEMA GLOBAL DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DE NOUVELLE-CALEDONIE

PROPOSITION ET DEVELOPPEMENT DE SCENARIOS – PHASE 2

FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	Gouvernement de la Nouvelle Calédonie
Projet	SCHEMA GLOBAL DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DE NOUVELLE-CALEDONIE
Rapport	Proposition et développement de scénarios – Phase 2
Nature du document	Rapport
Date	11/03/2014
Nom du fichier	SGTMNC_Elaboration de scénarios_vf.docx
Référence	T13B47/DCO/NCA/62-14
Langue du document	Français
Nombre de pages	218

Suivi du document

Version	Action	Nom	Société	Date	Modifications
1	Rédaction	E. BAYART J. SERRANO J. TURGY JC. HUGONNARD M. GOURMELEN L. NAULEAU E. SORRET F. DUCASSE T. BODEL T. LAUBREAU F. COLLET A. GRAS O. CHARDIN T. LEDUNOIS F. BERNARD	SYSTRA SYSTRA SYSTRA SYSTRA THELEME THELEME EGIS EGIS MLTC LAUBREAU EGIS AVIA A.GRAS NEO FCL DBI	29/11/2013	Première version
	Vérification	JC. HUGONNARD	SYSTRA	29/11/2013	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	J. TURGY	SYSTRA	02/12/2013	
2	Rédaction	E. BAYART J. SERRANO J. TURGY JC. HUGONNARD M. GOURMELEN L. NAULEAU E. SORRET F. DUCASSE T. BODEL T. LAUBREAU F. COLLET A. GRAS O. CHARDIN T. LEDUNOIS F. BERNARD	SYSTRA SYSTRA SYSTRA SYSTRA THELEME THELEME EGIS EGIS MLTC LAUBREAU EGIS AVIA A.GRAS NEO FCL DBI	04/03/2014	Version finale
	Vérification	JC. HUGONNARD	SYSTRA	07/03/2014	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	J. TURGY	SYSTRA	11/03/2014	

TABLE DES MATIERES

1.	PREAMBULE	11
2.	POINT DE DEPART – LES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC	12
2.1	CADRE GLOBAL D’ELABORATION DES SCENARIOS	12
2.2	LA PRISE EN COMPTE DES SPECIFICITES DU TERRITOIRE EN TERMES DE POLITIQUES D’AMENAGEMENT	13
2.3	LES LEVIERS LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	14
2.4	LES LEVIERS FINANCIERS ET DE GOUVERNANCE	14
2.5	ANALYSE PAR TYPE DE RELATION	16
2.5.1	LES AIRES URBAINES	16
2.5.2	LES RELATIONS INTERURBAINES A L’INTERIEUR DE LA GRANDE TERRE	17
2.5.3	LES RELATIONS ENTRE LA GRANDE TERRE ET LES ILES	18
2.5.4	LES RELATIONS ENTRE LES ILES	18
2.5.5	LES POINTS D’ENTREE DU TERRITOIRE	18
2.6	ANALYSE PAR MODE DE TRANSPORT	18
2.6.1	LA VOITURE PARTICULIERE	18
2.6.2	LES TRANSPORTS COLLECTIFS	19
2.6.3	LE TRANSPORT AERIEN	20
2.6.4	LE TRANSPORT MARITIME	21
2.6.5	L’INTERMODALITE	22
2.7	LES SUITES A COURT TERME (HORS SGTM)	22
3.	CADRE GLOBAL D’ELABORATION DES SCENARIOS	23
3.1	DEFINITION DE SCENARIOS D’AMBITION CONTRASTEE	23
3.2	PRESENTATION DU CONTENU DES SCENARIOS	24
3.3	EVALUATION DES SCENARIOS ET ASSISTANCE AU CHOIX D’UN SCENARIO	25
4.	DECLINAISON TERRITORIALE DES DIFFERENTS SCENARIOS DU SCHEMA	27
4.1	RAPPEL DES ENJEUX TERRITORIAUX MIS EN EXERGUE PAR L’ELABORATION DU SCHEMA	27
4.2	QUEL SCENARIOS DE PROSPECTIVE TERRITORIALE POUR LES SCENARIOS DU SCHEMA	28
4.2.1	QUELLES VISIONS DU TERRITOIRE A L’HORIZON DU SCHEMA	28
4.2.2	EVOLUTION DE LA MOBILITE A L’HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA	34
4.2.2.1	Présentation de la méthodologie	34
4.2.2.2	Résultats : prévisions de trafic à l’horizon 2030	37
4.2.3	ARTICULATION DES SCENARIOS DE PROSPECTIVE TERRITORIALE VIS-A-VIS DES ENJEUX DE MOBILITE	44
5.	DEFINITION D’UN CADRE TERRITORIAL STRATEGIQUE	45
5.1	QUEL CADRE POUR LE DEVELOPPEMENT D’UNE POLITIQUE DE TRANSPORT EN NOUVELLE-CALEDONIE ?	45
5.2	LE POIDS DES INVESTISSEMENTS TRANSPORTS	45
5.3	ELEMENTS RELATIFS A LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS	46
5.3.1	LES RISQUES QUI APPELLENT UNE PRISE EN COMPTE SONT LES SUIVANTS :	47

5.3.1.1	En matière de principes généraux de gouvernance :	47
5.3.1.2	En matière d'organisation générale des compétences :	47
5.3.1.3	En matière de financement et de contexte financier et budgétaire :	48
5.3.1.4	En matière de législation et réglementation :	48
5.3.2	ACTIONS DE GOUVERNANCE INDISPENSABLES EN TOUT ETAT DE CAUSE :	49
5.3.3	ACTIONS DE GOUVERNANCE VARIABLES SUIVANT LES SCENARIOS:	49
6.	SCENARIO « COUPS PARTIS »	50
6.1	INTRODUCTION	50
6.2	ACTIONS ET PROJETS DU « SCENARIO »	50
6.2.1	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	50
6.2.2	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ROUTIERS	50
6.2.3	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	50
6.2.4	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT MARITIME	50
6.2.5	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT AERIEN	51
6.3	DECLINAISON INTERMODALE DU SCENARIO	56
6.4	ELEMENTS D'ORDRE FINANCIER	56
6.4.1	INTRODUCTION D'ENSEMBLE A LA PARTIE FINANCIERE	56
6.4.2	CHIFFRAGE DU SCENARIO	57
6.5	EVALUATION DU « NON-SCENARIO »	59
7.	SCENARIO « BAS »	62
7.1	INTRODUCTION	62
7.2	ELEMENTS DE GOUVERNANCE ASSOCIES AU SCENARIO	62
7.3	ACTIONS ET PROJETS DU SCENARIO « BAS »	63
7.3.1	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	63
7.3.2	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ROUTIERS	63
7.3.3	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	64
7.3.4	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT MARITIME	64
7.3.5	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT AERIEN	64
7.3.6	DU POINT DE VUE DES ACTIONS TRANSVERSALES	65
7.4	DECLINAISON INTERMODALE DU SCENARIO	74
7.5	ELEMENTS D'ORDRE FINANCIER	74
7.6	EVALUATION DU SCENARIO	76
8.	SCENARIO « MEDIAN »	79
8.1	INTRODUCTION	79
8.2	ELEMENTS DE GOUVERNANCE ASSOCIES AU SCENARIO	79
8.3	ACTIONS ET PROJETS DU SCENARIO « MEDIAN »	80
8.3.1	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	80
8.3.2	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ROUTIERS	80
8.3.3	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	81
8.3.4	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT MARITIME	81
8.3.5	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT AERIEN	82

8.3.6	DU POINT DE VUE DES ACTIONS TRANSVERSALES	83
8.4	DECLINAISON INTERMODALE DU SCENARIO	93
8.5	ELEMENTS D'ORDRE FINANCIER	93
8.6	EVALUATION DU SCENARIO	95
9.	SCENARIO HAUT	98
<hr/>		
9.1	INTRODUCTION	98
9.2	ELEMENTS DE GOUVERNANCE ASSOCIES AU SCENARIO	98
9.3	ACTIONS ET PROJETS DU SCENARIO « HAUT »	98
9.3.1	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	98
9.3.2	DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ROUTIERS	99
9.3.3	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	99
9.3.4	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT MARITIME	100
9.3.5	DU POINT DE VUE DU TRANSPORT AERIEN	100
9.3.6	DU POINT DE VUE DES ACTIONS TRANSVERSALES	101
9.4	DECLINAISON INTERMODALE DU SCENARIO	107
9.5	ELEMENTS D'ORDRE FINANCIER	107
9.6	EVALUATION DU SCENARIO	109
10.	CONDITIONS DU BOUCLAGE FINANCIER	112
<hr/>		
10.1	CADRAGE BUDGETAIRE DES SCENARIOS	112
10.2	CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE	115
11.	CONCLUSIONS ET ASSISTANCE AU CHOIX D'UN SCENARIO	118
<hr/>		
11.1	COMPARAISON DES SCENARIOS	118
11.2	CONCLUSIONS	119
12.	ANNEXES	120
<hr/>		
12.1	DESCRIPTION DES ACTIONS ET PROJETS CONSTITUTIFS DU « NON-SCENARIO » « COUPS PARTIS »	120
12.1.1	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF	120
12.1.2	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT ROUTIER	121
12.1.3	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT MARITIME	125
12.1.4	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT AERIEN	128
12.2	DESCRIPTION DES ACTIONS ET PROJETS CONSTITUTIFS DU SCENARIO « BAS »	133
12.2.1	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF	133
12.2.2	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT ROUTIER	144
12.2.3	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	157
12.2.4	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT MARITIME	158
12.2.5	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT AERIEN	165
12.3	DESCRIPTION DES ACTIONS ET PROJETS CONSTITUTIFS DU SCENARIO « MEDIAN »	168
12.3.1	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF	168
12.3.2	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT ROUTIER	175
12.3.3	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT MARITIME	189
12.3.4	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT AERIEN	197

12.4	DESCRIPTION DES ACTIONS ET PROJETS CONSTITUTIFS DU SCENARIO « HAUT »	200
12.4.1	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF	200
12.4.2	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT ROUTIER	206
12.4.3	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT MARITIME	210
12.4.4	ACTIONS ET PROJETS RELATIFS AU TRANSPORT AERIEN	215

SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1. Graduation de l'ambition des différents scénarios du SGTM	24
Illustration 2. Représentation schématique du modèle territorial centralisé (source NC 2025)	28
Illustration 3. Représentation schématique du modèle territorial régionaliste (source NC 2025)	29
Illustration 4. Représentation schématique du modèle territorial diffus distribué (source NC 2025)	30
Illustration 5. Schéma extrait de la partie 3.2.1 du diagnostic sur les grandes tendances : la primauté de Nouméa et en moindre mesure celle de VKP	31
Illustration 6. Zonage du modèle et réseaux de transport modélisés	35
Illustration 7. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Scénario démographique tendanciel	41
Illustration 8. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel	42
Illustration 9. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel – Zoom sur le Sud de la Grande Terre	43
Illustration 10. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel – Zoom sur le Nord de la Grande Terre	43

SOMMAIRE DES FIGURES ET TABLEAUX

Tableau 1.	Evolution tendancielle de la population de la Nouvelle-Calédonie	32
Tableau 2.	Evolution après rééquilibrage de la population de la Nouvelle-Calédonie	32
Tableau 3.	Projections de la populations selon l'ISEE	33
Tableau 4.	Evolutions de populations entre 2009 et 2030 selon les modèles	36
Tableau 5.	Estimation des croissances de trafic sur le mode aérien à l'horizon 2030, en situation de référence	37
Tableau 6.	Estimation des croissances de trafic sur le mode maritime à l'horizon 2030, en situation de référence	38
Tableau 7.	Synthèse des flux journaliers de voyageurs, par mode et par type de liaison – Scénario démographique tendanciel	39
Tableau 8.	Synthèse des flux journaliers de voyageurs, par mode et par type de liaison – Scénario démographique de rééquilibrage :	39

1. PREAMBULE

Le présent rapport constitue le livrable de mission 2 relatif à l'élaboration du Schéma Global des Transports et de la Mobilité de Nouvelle-Calédonie. Faisant suite à la rédaction du diagnostic validé par le Comité de Pilotage du 13 septembre 2013, il élabore à la lumière des différents enjeux mis en évidence lors cette phase préalable un ensemble de scénarios prospectifs pour les transports en Nouvelle-Calédonie à l'horizon 2030. Adressant à la fois les problématiques relatives aux transports terrestres, aux transports maritimes et aux transports aériens, le diagnostic a permis d'identifier un ensemble d'enjeux relatifs au développement de la mobilité en Nouvelle-Calédonie et à déterminer les leviers juridiques, financiers et techniques qui permettront d'y apporter une réponse à moyen et long terme. C'est sur cette base que se posent les fondements des différents scénarios proposés au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et à ses partenaires.

Fort d'un constat partagé par la Maîtrise d'Ouvrage et ses partenaires institutionnels, la « photographie » des différents systèmes de transport réalisée lors de la phase de diagnostic permet de poser les fondations d'un développement coordonné et réaliste des politiques de transport en Nouvelle-Calédonie par ses différents acteurs. Tel que présenté ci-après, la méthodologie d'élaboration des scénarios s'établit en considérant d'une part, un socle d'actions essentielles à l'évolution des systèmes de transports en Nouvelle-Calédonie (tronc commun ou coups partis) et d'autre part, un ensemble de réponses aux ambitions graduées (scénarios prospectifs) ayant pour objectif le traitement de tout ou partie des problématiques évoquées dans le diagnostic.

La présente étape d'élaboration du Schéma Global des Transports et de la Mobilité de Nouvelle-Calédonie constitue son élément clé étant donné qu'elle doit amener le Maître d'Ouvrage et ses partenaires institutionnels à choisir ensemble un schéma d'avenir pour le développement des transports à l'horizon 2030. Un Comité de Pilotage amènera donc le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et ses partenaires à se positionner sur un scénario qui fera l'objet d'un plan détaillé de mise en œuvre lors de la 3^e et dernière phase d'élaboration du Schéma.

2. POINT DE DEPART – LES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

Le présent chapitre, fondé sur le Diagnostic du Schéma Global des Transports et de la Mobilité de Nouvelle Calédonie (SGTMNC) et les réactions que sa présentation a suscitées sur place en septembre 2013, vise à « planter le décor » de l'élaboration des Scénarios de Transport, qui sont élaborés et comparés au sein du présent rapport, en vue d'un choix final à effectuer par les Autorités de la Nouvelle Calédonie.

Il décrit d'abord le cadre Institutionnel, financier et de Gouvernance, dans lesquels se développeront les scénarios.

Il en fait ensuite une analyse sommaire par type de relation à assurer et par mode de transport.

Il indique enfin quelles démarches complémentaires devraient être lancées très rapidement dans la logique des conclusions du Diagnostic.

Dans cette approche, nous avons considéré que le contexte institutionnel en vigueur était celui qui était en place au moment où nous avons engagé l'étude, en avril 2013, et qu'il n'appartenait pas au Groupement d'Etudes de considérer d'autres variantes en la matière ; de même pour la manière dont les budgets des différentes Autorités de Nouvelle Calédonie sont évalués et attribués.

2.1 Cadre global d'élaboration des scénarios

Le Diagnostic a montré que les enjeux liés à l'évolution du système de transport sont très importants pour le Pays, qui court aujourd'hui des risques sérieux en matière de :

- Blocage de l'agglomération du Grand Nouméa ;
- Rupture de l'approvisionnement des Iles ;
- Sécurité routière ;
- Sécurité dans les terminaux de voyageurs maritimes ;
- Développement d'un état tout automobile/tout camion, ni durable, ni énergétiquement efficient ;
- Non-développement de ses clientèles potentielles de Touristes et de Croisiéristes.

Avec des conséquences possibles en matière de:

- Dépeuplement des Iles ;
- Freinage du développement de VKP et potentielles conséquences sur le développement économique général ;
- Maintien de conditions très difficiles de transport pour les personnes à faible revenu des zones denses, les élèves du secondaire, les personnes vivant en zones isolées, et la plupart des captifs du transport collectif ;
- Avec au bout du bout le risque de la montée d'un sentiment d'injustice sociale.

Au plan financier, les conclusions du Diagnostic sont par ailleurs les suivantes :

- Les dépenses totales pour les transports terrestres ne représentent que 10% du PIB, contre 12% en Métropole, et 18% à la Réunion et en Guyane, mais cela représente néanmoins un poids important des transports dans le budget des ménages (19% face à 15% en Europe Occidentale), qui en financent 83% ;

- Pour la voirie, la Nouvelle Calédonie dépense 34600 Francs par habitant et par an, quand la Métropole en dépense 38200 Francs, la Réunion 88300 Francs et la Guyane 58500 Francs ;
- Pour les Transports Collectifs, la Nouvelle Calédonie dépense 22700 Francs par habitant et par an, quand la Métropole en dépense 77600 Francs, la Réunion 29800 Francs et la Guyane 27400 Francs ;
- L'usager paie 45% de la dépense transport collectif, quand celui de Métropole en paie 35% et celui de la Réunion 28% ;
- La taxe sur les produits pétroliers est encore loin des standards de métropole concernant le taux de couverture des coûts des transports urbains (15% contre 40% en Ile-de-France) ;
- L'insécurité routière se traduit par un « coût externe » de 54000 XPF par an et par habitant (contre 22 500 XPF en métropole) ;
- Les coûts issus du diagnostic font état d'un coût public de l'ordre de 15 Mds de XPF par an ;
- Ces coûts sont inégalement répartis entre Investissement d'une part, et exploitation/entretien/maintenance d'autre part et traduisent la faiblesse de l'investissement (notamment des dépenses sont imputées en investissement en voirie quand elles constituent des dépenses de grosse régénération) ;
- Ces coûts représentent 1,7% du PIB du territoire ; ils ponctionnent les prélèvements fiscaux collectés (hors prélèvements sociaux) à hauteur de 9% ;
- Le système actuel de redistribution des recettes fiscales ne facilite pas le lancement de projets par les Provinces et les Communes ;
- Les collectivités démontrent dans leur ensemble une situation financière plutôt correcte avec une capacité à investir et à s'endetter dès lors que le cycle d'exploitation est maîtrisé (notamment en charges de personnel).

Se posent aussi, avec maintenant le recul nécessaire, des questions vis-à-vis de la productivité de certaines structures en place :

- Trois structures différentes dans trois Provinces différentes et la DITTT, sans parler de la voirie communale, pour le développement et l'entretien du réseau routier ;
- Trois Compagnies aériennes ayant chacune trois avions ;
- Deux aéroports, la Tontouta et Magenta.

Ces différents éléments confirment que :

- Les problèmes à venir sont importants, dans beaucoup de domaines, et pourraient avoir de lourdes conséquences sur le fonctionnement du Pays ;
- Le transport est un élément clef de la réussite de NC2025, qui mériterait d'être érigé en secteur prioritaire ;
- Il faut dépenser plus et mieux, au bon niveau, avec les bonnes ressources et sur les bonnes composantes du Système de Transport.

2.2 La prise en compte des spécificités du territoire en termes de politiques d'aménagement

Le Droit de l'Aménagement et le Droit Foncier constituent en Nouvelle Calédonie un petit « casse-tête », eu égard aux particularités locales, Droit Coutumier, mais aussi absence de cadre clair comme en Métropole.

Il est significatif, à cet égard, que le Grand Nouméa ait réalisé un SCAN et un PDAN, autant d'avatars pour les SCOT et PDU développés en Métropole, et rien ne devrait bloquer des démarches de type métropolitain, si elle s'avèrent parfaitement adaptées au contexte local.

Le transport collectif, il faut le dire clairement, apprécie peu les faibles densités. Pourtant, les tendances de développement urbain, y compris dans le Grand Nouméa, penchent pour un habitat individuel à faible densité, et les instruments d'aménagement permettant de s'orienter vers des développements urbains plus compacts et denses, sont actuellement lacunaires (absence principes directeurs de l'urbanisme, de documents d'urbanisme réglementaires aux échelles intercommunales, et d'outils fonciers, cf. ci-après).

Plus difficile encore : la question des réservations foncières, pourtant totalement nécessaires pour le très long terme, manque d'outils permettant de s'adapter aux spécificités foncières locales, d'une part avec le statut de foncier coutumier, caractérisé par les 4 « i » (inaliénable, incessible, insaisissable, imprescriptible) et d'autre part avec un cadre réglementaire vétuste et très insuffisant (absence de droit de préemption urbain, droit à l'expropriation vétuste, établissement public foncier inexistant hors le cas de l'ADRAF) ne permettant ni de constituer des réserves foncières ni de définir véritable des emprises réservées (lacunes du droit de l'urbanisme calédonien).

2.3 Les leviers législatifs et réglementaires

En termes législatifs et réglementaires, beaucoup de chantiers devraient être lancés aussi :

- réglementation des professions,
- réglementation de certains types de transport,
- et au bout du bout, l'élaboration d'un véritable Code des Transports (comportant notamment la gestion du domaine public routier).

2.4 Les leviers financiers et de gouvernance

Pour rendre plus lisible la Gouvernance et pour améliorer l'efficacité¹ globale du système de transport, dans un cadre où les responsabilités des uns et des autres seraient clairement exposées selon le principe de subsidiarité, il faudrait que :

- tout transport au sein des Communes relève des Communes,
- tout transport Intercommunal au sein d'une Province relève de la Province concernée, hors des Périmètres de Transport urbain,
- tout transport Interprovincial relève de la Nouvelle Calédonie.

Les ressources des Provinces devraient prioritairement être affectées, en matière de transport, à des aides à la personne, à combler les déficits des sociétés de transport liés aux Obligations de Service Public qui leur sont imposées et à des investissements en infrastructures dans leur territoire, mais non à des investissements directs dans des sociétés de transport.

¹ La notion d'efficacité renvoie à la fois à des notions financières (s'assurer que deux collectivités n'assurent pas le même service par exemple) et de qualité de service (qui pourrait faire l'objet d'une qualité minimum garantie à l'ensemble des Calédoniens).

De telles évolutions induisent deux conséquences importantes :

1. La première conséquence vise une révision du schéma d'organisation des transports avec de possibles transferts de compétences ou des réaffirmations de compétences, dès lors que certaines sont déjà définies dans la Loi mais mal exercées par les acteurs locaux. Une telle évolution pourrait induire des transferts des charges entre échelons de collectivités, ce qui entraîne (i) une estimation des coûts et recettes de chaque compétence, sur le modèle des transferts régulièrement pratiqués, arbitrée par une commission ad hoc, (ii) le transfert de la compétence et des moyens qui lui sont associés avec affectation d'un flux financier figé ad vitam entre collectivités.
2. La seconde conséquence est issue de la première ; si une compétence fait l'objet d'une réorganisation entraînant transferts, c'est en général lié au fait que les acteurs publics considèrent que ce dernier est mal géré et que sa décentralisation ou recentralisation améliorera le service rendu.

Un service public étant par nature déficitaire, cette amélioration du service rendu entraîne, presque systématiquement, l'accroissement du coût direct du service². Les optimisations sur les moyens généraux qui peuvent résulter d'une telle réorganisation ne sont, en général, pas à la hauteur de la charge induite par l'amélioration du service. La mise en œuvre d'une réorganisation du schéma de transport, dès lors que l'on s'entend sur sa relative carence actuelle, supposera des charges nouvelles et donc des recettes pour les financer.

En synthèse, pour mener une telle évolution de l'organisation des transports, il convient de conjuguer :

- Une souplesse du schéma global des dotations et de la fiscalité qui permet de transférer des dotations entre échelons de collectivités.
- Une certaine forme d'autonomie financière qui se mesure par la capacité des collectivités compétentes à gérer, de manière efficace, le service qui leur est transféré.

Appliqués au cas de la Nouvelle Calédonie, ces deux principes sont incompatibles avec l'organisation financière existante : système de dotations figé³, absence d'autonomie financière des échelons inférieurs à la Nouvelle Calédonie.

Les évolutions institutionnelles récentes dans le domaine des transports en Nouvelle Calédonie ont contourné cet obstacle en créant des établissements publics de coopération interinstitutionnelle (SMTI) et intercommunale (SMTU) auxquels des compétences sont transférées et pour lesquels des ressources sont attribuées hors assiette des clefs de répartition mentionnées, dans la loi organique 99-209 du 19 mars 1999 modifiée, aux articles 181 (provinces), et 59 et 59-1 pour les communes (prélèvement sur les bénéfices des pétroliers).

Il conviendra de préciser dans quelle mesure :

- (1) La création de tels EPCI constitue une réponse adéquate, généralisable et nécessaire aux enjeux du futur schéma de transport.

² Au sens purement comptable et non socio-économique.

³ Ce qui concerne la répartition des dotations entre provinces mais aussi le levier financier entre Gouvernement et Provinces (pour dégager 1XPF de ressources, le Gouvernement doit lever plus de 1 XPF)

- (2) L'économie de la Nouvelle Calédonie dans son ensemble peut financer le schéma de transport par une augmentation des prélèvements fiscaux ou un arbitrage sur d'autres axes politiques, comment ces ressources nouvelles sont affectées aux collectivités dans le cadre de la Loi Organique et dans quelle mesure ces collectivités ont la capacité financière à mettre en place le schéma de transport (elles n'ont pas toutes la même situation financière de départ).

Les réponses à ces enjeux n'existent pas a priori mais dépendent surtout du choix qui sera opéré par les élus sur le scénario de référence.

2.5 Analyse par type de relation

2.5.1 Les Aires Urbaines

Même si le concept de Périmètre de Transport Urbain (PTU) n'existe pas aujourd'hui en Nouvelle Calédonie, en partie parce que la Loi Organique ne prévoit pas qu'une Entité de ce genre puisse lever ses propres ressources, une réflexion devrait être conduite en la matière, car il y a urgence en ce qui concerne le territoire du Grand Nouméa, qui est menacé d'asphyxie à terme si rien ne change.

De manière très claire, si la situation dans le Grand Nouméa devait empirer de manière grave, c'est toute la Nouvelle Calédonie qui en pâtirait, et il ne faut pas attendre d'une telle éventualité un espoir de « rééquilibrage forcé » du Territoire.

La coexistence des réseaux Karuïa et Carsud ne va en effet pas du tout dans le sens du développement d'une offre compétitive en transport collectif, qui devrait être structurée autour de lignes intercommunales, complémentées par des rabattements performants, avec des véhicules de capacité adaptée, à l'intérieur des communes de Dumbéa, Mont-Dore et Païta, et sans attendre en la matière l'arrivée du Néobus, dont le financement reste à boucler.

L'instrument de cette nécessaire réorganisation existe déjà, c'est le SMTU.

De même, il ne saurait y avoir qu'une politique globale pour le Grand Nouméa et il conviendrait donc que cette aire urbaine, de la taille d'agglomérations de Métropole telles que Reims, Caen ou Orléans, ait à gérer aussi le développement de son réseau de voirie, qui relève aujourd'hui, pour sa partie clef, de la Province Sud. Un instrument existe pour ce faire, c'est le SIGN.

Le Grand Nouméa dispose aujourd'hui d'un SCAN et d'un PDAN sur lesquels il est possible de bâtir une politique globale qui s'inscrive dans un cadre de développement durable favorable aux transports collectifs et aux modes doux. Ce Plan de Déplacements urbains, qui a été élaboré en 2008, devrait être complété dès que possible en développant des scénarios destinés à lutter contre le risque de blocage de l'agglomération, à travers diverses politiques allant, au-delà de l'apport propre de Néobus ou des navettes maritimes qui pourraient être expérimentées entre le Mont-Dore et Nouméa, de la mise en place des voiries nécessaires (il n'y a pas de vrai itinéraire de contournement prévu à ce jour) au développement de politiques de type covoiturage, auto-partage, péage urbain, limitation de l'usage automobile (via le stationnement ou l'autorisation alternée de certaines plaques d'immatriculation), vélo-partage -électriques ou non-, etc....).

Il faudrait que cela soit le cas aussi dans la zone de VKP, qui va beaucoup se développer dans les années qui viennent, quitte à ce que, pour des raisons de moindre échelle, les investissements en matière de voirie intercommunales continuent à relever un temps de la Province Nord. Pour cette

zone de VKP en tout cas, il y aurait tout intérêt, à court terme, à procéder à des exercices de Planification.

2.5.2 Les relations interurbaines à l'intérieur de la Grande Terre

En ce qui concerne la liaison routière Nouméa/VKP, un effort particulier devra être fait, à moduler selon les scénarios envisagés, et sans aller jusqu'à la réalisation d'une autoroute à deux fois deux voies de bout en bout, qui serait trop coûteuse (250 milliards de Francs en première approche) : mise aux normes dans le scénario minimal, deux fois deux voies prolongée dans les scénarios les plus ambitieux.

En matière de voirie, au-delà du traitement apporté à l'axe structurant RT1, il conviendrait que des programmes consistant d'amélioration des conditions de circulation soient développés aux trois niveaux concernés (échelle Pays, Provincial et Communal), en fonction des enveloppes envisagées, tant il est vrai que le réseau de voirie est à la fois le support :

- des flux de voitures particulières, mais aussi
- des flux de marchandises,
- et des services de transport collectif routier,
- et que son maillage est aujourd'hui limité.

Une question se pose sur la dispersion actuelle des ingénieries de maintenance de la route, qui pourrait justifier un regroupement, comme cela est le cas dans d'autres domaines.

Vis à vis du transport de Marchandises sur la Grande Terre, qui bénéficiera bien entendu des améliorations qui seront apportées au réseau de voirie, il faudra explorer dans la mesure du possible, faute de disposer d'un transport ferroviaire et en lien avec les Industriels du Nickel, les possibilités d'utilisation à moyen et long terme de la voie maritime, dans un souci de développement durable et de sécurité.

Ce rapprochement avec les Industriels du Nickel ne devra d'ailleurs pas se limiter à ce seul aspect, mais devra inclure aussi des discussions sur l'intégration des services qu'ils offrent à leurs employés, pour leur compte propre, dans l'ensemble du système de transport collectif.

Ce réseau de transport collectif interurbain, qui est aujourd'hui « le parent le plus pauvre » du Territoire, va être totalement repris en main par le SMTI, le Syndicat Mixte créé à cette fin, et nécessitera que des ressources beaucoup plus importantes lui soient affectées.

N'excluons pas à cet égard, a priori, la possibilité de mettre en place des navettes maritimes, sans aller jusqu'au tour de côte dont la disparition a résulté du développement de la RT1.

N'excluons pas non plus, pour d'autres Clientèles, la possibilité du Transport aérien, sur des distances qui s'y prêtent bien, quand il s'agit en particulier de faire un aller-retour dans la journée.

L'option transport ferroviaire, qui coûterait 670 milliards de Francs dans sa version maximale Nouméa/Koumac/Thio, apparaît en revanche hors de portée des finances du territoire à l'horizon 2030 (elle représenterait à elle seule, sur la période 2014/2030, 3,3% du PIB); mais il conviendra, par tous les moyens, en particulier de réservations foncières, de protéger la possibilité de réaliser l'infrastructure nécessaire, éventuellement tronçon par tronçon, dans le très long terme.

2.5.3 Les relations entre la Grande Terre et les Iles

Quel que soit le scénario, les dessertes aérienne et maritime entre la Grande Terre et les Iles Loyauté devraient relever de la Nouvelle Calédonie, les relations entre Nouméa et l'Île des Pins pouvant relever de la seule Province Sud, mais être sans doute déléguées par cette dernière à la Nouvelle Calédonie pour rationaliser l'ensemble du service.

En la matière, une régulation par la puissance publique apparaît totalement nécessaire pour améliorer et fiabiliser le service qui pourrait être offert par le secteur privé, sous une forme à définir, et en coordonnant les services offerts par l'aérien et le maritime.

Signalons enfin que la possibilité de développer des relations entre les Iles Loyauté et la Côte Est de la Grande Terre implique que toutes les composantes de la chaîne de transport, maritime, mais aussi terrestre ensuite, soient à niveau, et qu'il y ait bien une demande de trafic à un niveau suffisant pour justifier les investissements correspondants, ce qui nécessite des enquêtes pour de meilleures connaissances de la demande en mobilité (cf. § 2.7).

2.5.4 Les relations entre les Iles

Ce problème est important au sein des Iles Loyauté, et mal traité à ce jour. Il doit recevoir une attention particulière. Des projets de liaison entre les îles Loyauté doivent pouvoir voir le jour afin de faciliter les déplacements inter-îles et conforter le rôle de capitale provinciale qu'est Lifou. Les besoins en termes de déplacements inter-îles sont cependant à l'heure actuelle très mal appréhendés par manque d'enquêtes.

2.5.5 Les points d'entrée du Territoire

L'accès aux points d'entrée internationaux du territoire devra faire l'objet aussi d'une attention toute particulière, en ayant bien en tête les enjeux que cela représente en termes de touristes et de croisiéristes.

Outre l'attrait de l'accueil proprement dit, il faudra que les personnes arrivant en Nouvelle Calédonie disposent de moyens de transport performants, qu'il soient terrestres, aériens ou maritimes.

2.6 Analyse par mode de transport

2.6.1 La Voiture particulière

Le taux de motorisation moyen, en Nouvelle Calédonie, est proche de celui de la Métropole, mais la multi-motorisation y est très importante dans certaines zones et les types de véhicules en circulation sont bien plus agressifs vis-à-vis de l'environnement et très consommateurs d'énergie. On leur doit aussi une véritable hécatombe sur la route, où l'on circule à un niveau de risque 3 à 4 fois supérieur à celui de la Métropole.

Il n'y a pas de fatalisme en matière d'insécurité routière, comme l'a montré le cas de la Métropole, et quelles que soient, en Nouvelle Calédonie, les raisons qui font les comportements actuels des conducteurs.

Tous les scénarios devront inclure un programme fort sur ce problème érigé en « cause territoriale », avec un programme qui allie de manière équilibrée éducation (école, apprentissage de la conduite) et répression.

Il faudra s'attaquer aussi aux impacts de la circulation routière sur l'environnement et la consommation d'énergie, donc la production de Gaz à Effet de Serre (GES) pour laquelle la Nouvelle Calédonie possède un potentiel d'amélioration important.

Vis-à-vis du dernier maux, la congestion automobile, ayons bien en tête que l'on ne peut pas s'opposer à l'usage des véhicules particuliers sans offrir en contrepartie un service de transport collectif suffisant en quantité et en qualité, qui ne soit donc pas limité à l'usage des seuls captifs.

La Nouvelle Calédonie va devoir basculer du « tout voiture » à un « schéma de transport durable et économe en énergie », cela se fera sur plusieurs générations, mais il faut commencer le plus vite possible.

Un bon début pourrait consister à explorer au fond les possibilités de covoiturage, qui restent pour l'heure du domaine privé (Association NC Covoiturage), quand les Grandes Administrations, les Grandes Entreprises, les Universités et les Zones d'Activité pourraient s'impliquer directement en la matière, pour lever l'obstacle psychologique que constitue l'éventualité du partage d'un véhicule avec quelqu'un qui vous est totalement étranger. Avec le développement des technologies de communication et via la Centrale de Mobilité dont la faisabilité a été mise à l'étude par le Gouvernement, il y a là un vrai champ à explorer.

2.6.2 Les Transports collectifs

Pour les transports collectifs, il appartiendra à chaque commune, hors PTU, d'assurer des services de transport régulier ou à la demande, selon le format des flux attendus, pour d'une part donner accès au centre de la commune pour les populations dispersées, et d'autre part donner accès aux arrêts du réseau de transport collectif interurbain, dans les meilleures conditions d'intermodalité, en termes physiques, horaires et tarifaires, comme c'est le cas aujourd'hui dans la commune de Hienghène. Clairement, il y a là un champ pour des véhicules de capacité adaptée à la demande, et plus mobiles que des autobus classiques.

L'ensemble des réseaux communaux et le réseau interurbain étant coiffé par une Centrale de Mobilité établie au niveau de la Nouvelle Calédonie, mais qui pourrait associer toutes les Collectivités concernées, comme cela se fait couramment en Métropole.

A noter que ces services communaux pourront, dans certains cas, comme à Poum aujourd'hui, relever aussi du maritime.

En matière de transport à la demande, où l'on manque pour l'instant dramatiquement de données (cf. paragraphe 2.7), il ne faudra pas hésiter à recourir à l'expérimentation. Une difficulté, non négligeable, pouvant aussi résulter du faible équipement de certains ménages des zones les plus reculées en équipements adéquats de communication (la mise en œuvre du Plan Stratégique pour l'Economie Numérique devrait aller dans ce sens).

Il faut avoir conscience aussi qu'il faudra intégrer les opérateurs en place, en particulier les exploitants de Véhicules de Location avec Chauffeurs (VLC), dont le nombre va croissant, dans les futurs arrangements, à l'image de ce que doivent faire le SMTU et le SMTI avec les Exploitants déjà en place.

En matière de transport scolaire, si tout élève finit bien par être transporté, si le coût de ce transport pèse peu sur les ménages, et si les conditions de sécurité de ces transports apparaissent aujourd'hui globalement satisfaisantes, un effort devrait être fait toutefois pour rationaliser et harmoniser les interfaces avec les services de type urbain, lorsque ceux-ci existent, et les contrats qui sont passés par les collectivités avec les Opérateurs, quelle que soit leur nature, en vue d'obtenir un transport de qualité. La qualité de ces services, ne l'oublions pas en effet, préparent les « citoyens actifs de demain » à l'utilisation des transports collectifs.

Dans tous ces systèmes de transport collectif, se pose la question du transport des personnes à mobilité réduite (PMR), pour lesquelles la Métropole a engagé un très gros effort, dont la Nouvelle Calédonie ne saurait rester absente.

2.6.3 Le Transport aérien

Comptant Trois compagnie aériennes ayant chacune trois avions, la Nouvelle-Calédonie doit engager un ensemble de réflexions relatives à la rationalisation de l'outil aérien.

Air Calin, la compagnie internationale, est « sur le fil du rasoir », avec un remplissage insuffisant de ses avions sur la relation avec la Métropole, et une politique d'offre sur l'Australie qui ne donne pas, à l'heure actuelle, de résultats concrets. Elle est aujourd'hui exposée à une concurrence relativement limitée dans le cadre des accords de trafic existant avec des Etats tiers, mais cette limite de concurrence constitue aussi un frein (même si ce n'est pas le seul) vis-à-vis de la croissance espérée, au moins dans les milieux économiques, des touristes, dont le nombre stagne aux alentours de 100 000 par an.

Air Calédonie, compagnie à capitaux publics qui est le principal transporteur sur les liaisons intérieures, a connu des années déficitaires entre 2005 et 2010, puis a fait l'objet d'une action de rationalisation et de redressement financier qui lui a permis de revenir à l'équilibre en 2013. Elle vise aujourd'hui à continuer d'améliorer son offre en termes de ponctualité et d'adaptation des fréquences aux besoins de sa clientèle et compte augmenter sa flotte d'un ATR.

Air Loyauté, qui appartient de fait à la Province des Iles, fait elle aussi l'objet d'un plan de développement. Au-delà de son portefeuille actuel d'activités, elle se propose de combler une insuffisance ressentie sur le marché des déplacements à faible trafic, en particulier entre les Iles Loyauté.

Les scénarios de transport doivent envisager toute combinaison en la matière, et ne pas exclure d'évolution dans les actionnariats de ces sociétés. A l'horizon 2030, il est pratiquement acquis, de toute façon, que l'aéroport de la Tontouta regroupera l'ensemble des services aériens, internationaux et internes au territoire ; cela ne résultera pas d'un choix arbitraire, mais d'une quasi-obligation, compte tenu de la croissance attendue du trafic et des limitations naturelles du site de Magenta. Ce sera l'occasion de faire des économies substantielles sur le cout du transport aérien, et aussi de promouvoir le trafic des touristes (avec possibilité de réservations internationales sur Air Calédonie). Cette évolution impliquera aussi de créer entre Nouméa et la Tontouta des liaisons de bonne qualité, pour gérer en particulier la période transitoire, qui pourrait être longue, en cohérence avec le schéma adopté pour le Grand Nouméa.

Les Scénarios aériens sont strictement corrélés à la politique de développement touristique de la Nouvelle Calédonie.

Le Scénario Bas vise une politique touristique centrée sur le développement du tourisme régional dans le sud Pacifique (Australie, Nouvelle Zélande..). Les actions préconisées ne permettent pas de développer un tourisme à grande échelle. Ce Scénario prolonge les logiques actuelles de la gestion des compagnies Aircalin et Air Calédonie, cette dernière étant notamment supposée rester centrée sur Magenta. La volonté de la Province des Iles Loyauté de développer par elle-même les liaisons inter-îles Loyauté est par ailleurs respectée. En termes de projets connexes, le développement de l'accueil de touristes dans le pays est limité et le nombre de structures hôtelières projetées correspond aux coups partis et aux projets de rénovation en cours.

Le Scénario Médian envisage un développement touristique plus ambitieux, à travers la politique de développement de la compagnie AirCalin. Il prévoit à cet effet d'aider au développement du trafic par un effort public de subvention à la compagnie plus important que dans la situation actuelle.

Il prévoit par ailleurs, s'agissant du transport intérieur, à la fois une rationalisation par rapprochement des compagnies Air Calédonie et Air Loyauté et simultanément un effort de subvention publique plus important qu'actuellement qui devrait générer une augmentation du trafic.

Il prévoit enfin le transfert à La Tontouta de l'activité de transport public aérien actuellement basée à Magenta, ce qui permettrait à la fois certaines économies d'exploitation pour les compagnies aériennes comme pour les services de navigation aérienne, et l'émergence d'une offre globale à destination des passagers mettant en correspondance les liaisons internationales et les liaisons intérieures dans un sens favorable au développement du tourisme. Ce transfert suppose par ailleurs des investissements plus importants ou plus rapprochés en ce qui concerne les liaisons ville-aéroport Nouméa-Tontouta. Il suppose également, au-delà de l'offre des compagnies aériennes, la mise en œuvre d'une politique globalement ambitieuse pour le tourisme, incluant notamment le développement des structures d'accueil correspondantes.

Le Scénario Haut cherche à ouvrir l'accès à la Nouvelle-Calédonie au meilleur coût dans une logique d'économie libérale. Il vise ainsi une croissance économique et un développement du tourisme très ambitieux.

Il comporte le rapprochement des trois compagnies Aircalin, Air Calédonie et Air Loyauté dans une entité unique basée à La Tontouta ainsi que la fermeture complète de l'aéroport de Magenta qui permettrait d'envisager de sérieuses opportunités foncières. Il suppose par ailleurs des investissements importants permettant de transformer l'aéroport de Lifou en aéroport international, et la création d'un nouvel aéroport, lui aussi international, dans la Province Nord.

2.6.4 Le transport Maritime

Compte tenu de l'échec patent du secteur dans les relations, tant passagers que marchandises, entre la Grande Terre et les Iles, un profond bouleversement s'impose, institutionnel, technique et financier, qui devra aussi aller dans le sens d'une clarification des rôles de chacun.

Le rôle que pourrait jouer le port de Népoui, développé par la Province Nord, dans les relations internationales et/ou internes à la Grande Terre, devra aussi être précisé.

Pour ce qui concerne enfin le trafic international, et au-delà de la réalisation des infrastructures terminales nécessaires, le Territoire ne peut que s'en remettre au secteur privé et à sa logique de gestion, en espérant ne pas être trop vite l'objet d'une augmentation sensible des coûts et des délais d'acheminement, qui semble cependant inévitable à long terme.

2.6.5 L'intermodalité

L'intermodalité sera toujours un défi en Nouvelle Calédonie, sous toutes ses formes et entre de nombreux modes, compte tenu des contextes locaux très variés, et de la complexité des trajets à effectuer. Elle complique aussi les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite.

Cela renforce le rôle de la Centrale de Mobilité dont le développement rapide est envisagé, et dont on imagine facilement qu'elle pourrait avoir à prendre en charge de multiples aspects des déplacements.

Au-delà des aspects physiques, horaires, et de communication, que recouvre la multimodalité, il faudra s'interroger sur les possibilités de titres de transport multimodaux, à petite, moyenne ou grande échelle, voire pour les touristes et les croisiéristes. Le SMTI s'y prépare utilement déjà, qui a adopté la norme Transmodel en la matière.

Enfin, les pratiques multimodales étant actuellement inexistantes ou presque pour les diverses raisons évoquées à travers le diagnostic, il conviendra que les actions projetées au sein du SGTM accordent également une place à la pédagogie afin de favoriser et encourager la multimodalité et le transfert modal lorsque cela est possible.

2.7 Les suites à court terme (hors SGTM)

Des démarches complémentaires devraient être lancées, sans attendre la fin de la démarche du SGTM, pour venir nourrir ce schéma et la traduction opérationnelle qui en sera faite. Celles-ci devraient porter en particulier sur :

- les déplacements dans les zones peu denses, rurales ou tribales, selon des modalités pratiques à définir, qui prévoient aussi d'estimer la mobilité réfrénée (enquêtes de préférences déclarées ou autres ?), en y associant directement, sous peine de risque sérieux d'échec, les Communautés concernées.
- le Compte Transports Déplacements et les analyses financières portant sur les collectivités locales et leur implication en matière de transport, à la fois parce que le contexte local est complexe et qu'il faut donc mobiliser les énergies pour faire émerger des chiffres fiables, mais aussi parce que ces chiffres seront des indicateurs neutres des réalités actuelles dans le territoire et la base de calculs fiables pour le futur.
- une modélisation des déplacements dans le Grand Nouméa, tant il y a urgence ; au-delà de l'enquête ménages réalisée en 2013, il faudra, en la matière, réaliser une « enquête cordon » autour de l'agglomération pour connaître les caractéristiques du trafic qui ne trouve pas origine dans le Grand Nouméa.
- une « enquête marchandises » sur la RT1 afin de connaître précisément les flux de marchandises entre le Nord et le Sud du pays et ainsi étudier sérieusement le potentiel de transfert modal et donc de préciser entre autres le rôle futur du port de Népoui.

3. CADRE GLOBAL D'ÉLABORATION DES SCENARIOS

3.1 Définition de scénarios d'ambition contrastée

Les scénarios qui sont développés lors de cette phase 2 de l'élaboration du SGTMN doivent être appréciés selon différents niveaux d'ambitions au regard des objectifs et des carences mis en lumière par le diagnostic. Le niveau de ces ambitions entraîne de fait une évolution à la hausse des investissements relatifs aux transports.

Tel que le présente le schéma ci-après, la présente phase de l'étude a vocation à définir trois scénarios correspondants à différents niveaux d'ambition et d'investissement se référant dans tous les cas à une amélioration de la situation actuelle (et de son évolution – « coups partis »).

Volontairement, la présente méthode d'élaboration de scénarios ne présente pas d'approche territoriale en tant que telle, étant donné qu'elle se veut le relais d'une seule et unique vision de l'évolution du territoire, à savoir celle de la démarche NC 2025 confirmée par le diagnostic du SGTMN (voir chapitre 4). Néanmoins, elle introduit une notion clé relative à la gouvernance des systèmes de transport mettant en opposition deux visions contrastées, à savoir et en simplifiant à l'extrême :

- Une vision « régionalisée » où la majorité des services de transports sont pilotés au niveau local / provincial, comme aujourd'hui, et,
- Une vision « centralisée » où la coordination des systèmes de transport à l'échelle Pays prévaut sans que les collectivités d'échelons inférieurs ne soient pour autant désempoignées de leurs prérogatives / compétences.

Au regard des analyses effectuées dans le diagnostic, il convient de rappeler que les différents systèmes de transport pâtissent aujourd'hui significativement de coordination les uns par rapport aux autres et que les transports en Nouvelle-Calédonie correspondent à ce jour à la vision « régionalisée » introduite ci-avant. La mise en œuvre de services de transports coordonnés n'est pas chose aisée et il doit être souligné le grand pas en avant, pour une « vision Pays », qui serait franchi en Nouvelle-Calédonie dans le cas où un scénario de type « centralisé » viendrait à être validé par le Comité de Pilotage en charge du Schéma Global des Transports et de la Mobilité.

Dans ce sens, le présent rapport introduit quatre ou plutôt trois scénarios aux ambitions contrastées et correspondant aux philosophies suivantes :

- Scénario « fil de l'eau » ou « coups partis » : il ne s'agit pas d'un scénario en tant que tel car il ne correspond à aucun objectif de politique intermodale cohérente ; en effet, il se veut être la prolongation dans le temps de la situation actuelle avec un agrégat de projets en cours ou planifiés à court terme. D'autre part, il ne comporte pas de dimension prospective en tant que tel et ne fixe pas d'objectifs à long terme (horizon du SGTM), il s'agit donc d'un « non-scénario » qui ne peut faire l'objet d'un choix au titre de la démarche d'élaboration du SGTM. Ce scénario, s'il est possible de continuer à l'appeler ainsi, a pour corollaire de démontrer dans quelle mesure il n'apporte pas de réponses aux enjeux soulignés dans le diagnostic du SGTM.
- Scénario « Bas » : le scénario correspond à la prolongation dans le temps de l'organisation actuelle en intégrant un ensemble de projets permettant d'améliorer la situation actuelle ; il instaure néanmoins une vision coordonnée des politiques de transport répondant partiellement aux enjeux mis en exergue dans le diagnostic ;
- Scénario « Médian » : le scénario introduit une vision centralisée et coordonnée des politiques de transport et se base sur un ensemble de dispositions permettant d'apporter

une réponse « conséquente » aux enjeux mis en lumière dans le diagnostic ; ce scénario aura pour objectif d'introduire un premier vrai « pas en avant » ;

- Scénario « Haut » : ce scénario correspond au traitement de la très grande majorité des problématiques soulignées par le diagnostic. Ce scénario et les actions qui le constituent auront pour objectif de mettre en œuvre une véritable politique de mobilité durable basée sur une intermodalité optimisée et rationalisée.

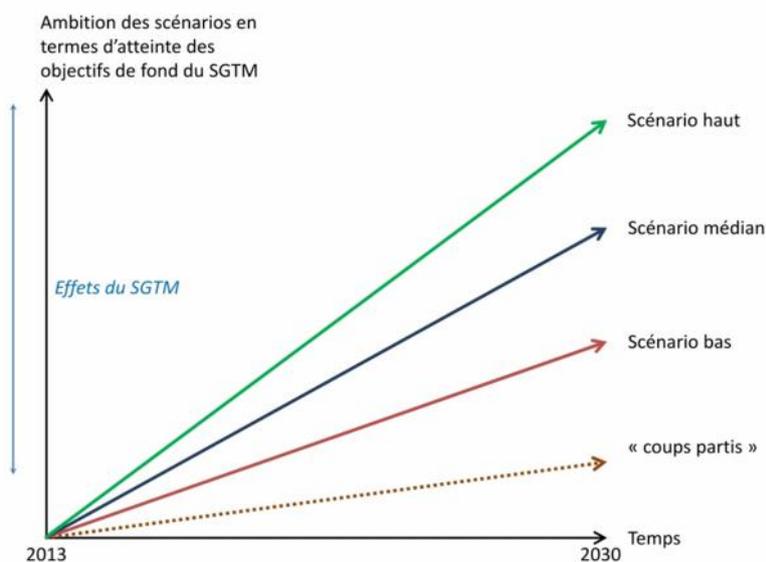


Illustration 1. Graduation de l'ambition des différents scénarios du SGTM

3.2 Présentation du contenu des scénarios

Les différents scénarios du Schéma Global des Transports font l'objet d'un formalisme identique afin d'en faciliter la lecture, la comparaison et l'évaluation afin de fournir dans ce sens au Maître d'Ouvrage et à ses partenaires institutionnels l'ensemble des éléments nécessaires au choix d'un scénario d'avenir pour le devenir des transports en Nouvelle-Calédonie à l'horizon 2030.

La présentation des différents scénarios est la suivante :

- Une partie introductive présentant « l'esprit » du scénario du point de vue de son ambition et de ses principaux éléments de gouvernance associé au sein de la vision stratégique présentée dans le chapitre 5,
- Une présentation des différents projets et actions contenus dans le scénario (prévus ou envisageables pour répondre aux objectifs du scénarios) résumés au sein d'un tableau en présentant les principales composantes – les projets et actions sont présentés en Annexe sous la formes de fiches synthétisant les principaux éléments clés de mise en œuvre de ces

projets (contexte, acteurs, calendrier, approche macro-économique en coûts d'investissements et d'exploitation,...),⁴

- Un chiffrage du scénario,
- Une évaluation qualitative du scénario du point de vue du degré de réponse qu'il comporte au regards des objectifs génériques du SGTM,
- Une synthèse permettant d'apprécier le scénario dans son ensemble du point de vue de sa déclinaison multimodale.

3.3 Evaluation des scénarios et assistance au choix d'un scénario

Au-delà de l'évaluation proprement dite de chaque scénario du point de vue de son degré de réponse aux objectifs du SGTM, le chapitre « évaluation des scénarios et assistance au choix d'un scénario » ne propose pas de recommandations proprement dites de la part du groupement d'études à destination du Maître d'Ouvrage sur le choix d'un scénario, étant donné que le choix qui sera effectué en fin de phase 2 par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et ses partenaires institutionnels sera à proprement parler une décision « politique » au regard de l'ambition intrinsèque des différents scénarios proposés et des réponses qu'ils apportent aux ambitieux objectifs de développement territorial affichés.

Ces objectifs de développement durable ont été organisés en cohérence avec ceux déjà identifiés dans la démarche NC 2025. Quatre grands principes ont ainsi été retenus :

- Garantir le droit à la mobilité,
- Assurer une continuité territoriale à l'intérieur du pays,
- Favoriser la mobilité durable,
- Organiser la gouvernance et le financement des transports

Chaque grand principe se déclinant ensuite en enjeux auxquels devront répondre les différents scénarios :

- Garantir le droit à la mobilité :
 - 1) Rationaliser le transport de marchandises et garantir les approvisionnements
 - 2) Désengorger l'agglomération de Nouméa
 - 3) Assurer la desserte des zones de faible densité
 - 4) Répondre à l'augmentation de la demande de mobilité
 - 5) Proposer un niveau de service répondant aux besoins
- Assurer une continuité territoriale à l'intérieur du pays :
 - 6) Favoriser l'articulation entre modes de transport
 - 7) Développer les transports collectifs
 - 8) Instaurer une planification à l'échelle du pays
 - 9) Améliorer le réseau routier

⁴ Les actions identifiées comme faisant partie de la catégorie « transport de marchandises » font référence au transport de marchandises par la route ; ce qui est à dissocier des problématiques d'acheminement des marchandises vers les îles traitées essentiellement à travers le volet « transport maritime » de chacun des scénarios

10) Contribuer au décloisonnement de territoires

- Favoriser la mobilité durable :

- 11) Favoriser les mobilités actives
- 12) Articuler transport et urbanisme
- 13) Développer les nouvelles mobilités
- 14) Réduire les émissions polluantes
- 15) Réduire l'insécurité routière

- Organiser la gouvernance et le financement des transport :

- 16) Organiser et clarifier la gouvernance des transports
- 17) Garantir un financement pérenne des politiques de transport
- 18) Offrir un cadre juridique et réglementaire
- 19) Assurer une optimisation économique des systèmes de transport
- 20) Contribuer au développement du tourisme

4. DECLINAISON TERRITORIALE DES DIFFERENTS SCENARIOS DU SCHEMA

4.1 Rappel des enjeux territoriaux mis en exergue par l'élaboration du Schéma

L'objectif du Schéma Global des Transports et de la Mobilité en Nouvelle-Calédonie suit deux logiques d'aménagement, d'une part la prospective au regard du besoin de compréhension et de planification, d'autre part une dimension plus opérationnelle concernant l'organisation des mobilités et de l'offre de transport à l'horizon 2025.

Pour ce faire, en première phase un diagnostic stratégique identifiant les forces, les faiblesses et les enjeux territoriaux a été validé en Septembre 2013, celui-ci constituant les assises des actions à développer dans la phase 2. De façon introductive, il paraît incontournable de rappeler que chaque système de transport est lié au binôme gouvernance et financement et qu'aucune action de développement territorial ne peut être menée sans s'y référer en amont.

Suivant un modèle empirique, les impacts de la relation étroite entre l'Homme et l'évolution des modes de transports sur l'espace incarne l'une des pierres fondatrices des enjeux territoriaux d'un tel schéma directeur. L'urbaniste Jean Frebault décrit le paysage comme une valeur collective. Cette réflexion se vérifie particulièrement en Nouvelle-Calédonie tant la pluralité des acteurs du transport a marqué de son empreinte chaque évolution du panorama calédonien. Cet héritage, passé au tamis des Accords de Matignon-Oudinot, aboutit au bilan suivant : la Nouvelle-Calédonie a beaucoup investi dans la construction d'infrastructures, des déplacements par mode et par secteur sont organisés, mais il n'existe pas de stratégie territoriale adaptée à la géographie et à ses habitants. Le présent SGTMNC a donc pour premier objet de rechercher une échelle cohérente pour offrir un service optimum tant pour les usagers que pour la collectivité, avec l'ambition de n'oublier personne, et de soutenir le développement local.

La difficulté de l'ajustement des curseurs émane en partie d'abord de la diversité des territoires :

- une géographie contraignante notamment par le relief et l'éloignement pour les îles ;
- une population très peu dense mais répartie sur tout le territoire ;
- des qualités d'équipement et de besoins dissymétriques Est/Ouest ;
- des outils d'aménagements et de financement de l'urbanisation s'accommodant mal des spécificités foncières.

D'autre part on ne peut s'affranchir de la pluralité des usages en Nouvelle-Calédonie.

Dans le Grand Nouméa, bien qu'imparfaite, une offre multimodale existe et couvre, parfois à minima tout l'espace urbain. Des transports maritimes relient la capitale aux îles et un aéroport situé dans l'agglomération offre un service aérien de proximité pour près de 400 000 passagers annuels.

En revanche, en Province-Nord, sur la Côte-Est et dans les Îles Loyauté trois problématiques de déplacements sont prégnantes :

- Une mobilité « spatialement » diffuse par l'organisation même des tribus et des pôles de services ;
- La multimodalité des moyens de déplacements pour pallier les contraintes d'équipements et d'offres. « on fait avec ce qu'il y a » ;

- Une temporalité des déplacements aléatoire et contrainte par les divers modes de déplacements disponibles.

Ces déséquilibres persistent, en témoigne la structure économique du territoire montrant que la répartition des richesses à l'échelle de la population reste inégale. Son taux de pauvreté est important. Il atteignait 17% en 2008, soit 2,4 fois plus qu'en France métropolitaine mais d'une valeur spatiale très hétérogène. En effet, au-delà de la place du nickel, de la montée de la zone VKP et des disparités Est/Ouest ou Nord/Sud, le moteur économique du Territoire reste Nouméa et son agglomération.

4.2 Quel scénarios de prospective territoriale pour les scénarios du Schéma

4.2.1 Quelles visions du territoire à l'horizon du Schéma

Conduire une analyse sur les développements attendus à l'horizon 2025-2030, c'est déjà appréhender les tendances et les mouvements actuels du territoire calédonien. C'est sur ce principe qu'ont été construits les deux scénarios de prospective développés dans le SGTMNC. Partant de l'existant, le schéma de développement NC 2025 constitue une première grille de lecture. Celle-ci repose sur le rééquilibrage, qu'il soit territorial, économique ou social, notion issue des accords de Nouméa. A partir de là, trois modèles d'aménagements du territoire ont été développés (extraits NC 2025) :

- **Modèle territorial centralisé** : le « rééquilibrage » consiste à appliquer un système de péréquation entre les territoires, le développement économique des territoires locaux étant irrigué par un pôle économique, administratif et politique principal.

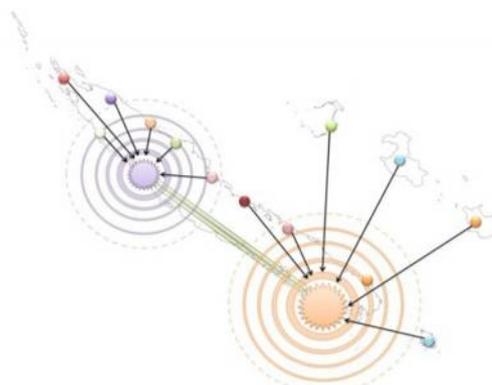


Illustration 2. Représentation schématique du modèle territorial centralisé (source NC 2025)

Conséquences sur les transports : la concentration des flux :

- La RT1, axe VKP / Grand Nouméa devient l'axe interpolaire d'échange Nord/Sud avec pour conséquence un trafic important et des conflits d'usages entre les types de mobilité.
- Les migrations pendulaires se concentrent vers ces pôles créant des problèmes de congestion.

- Les réseaux de transports se tissent en étoiles entre ces pôles, ne favorisant pas les échanges entre les communes qui ne sont pas sur cet axe.
- **Modèle territorial régionaliste** : le « rééquilibrage » est conçu comme une politique de développement décentralisé consistant à consolider des pôles secondaires, par les services publics et l'incitation à la production économique, rayonnant dans leur région géographique et ainsi à réduire l'écart de services et de dynamisme économique entre les pôles urbanisés majeurs et le milieu rural.

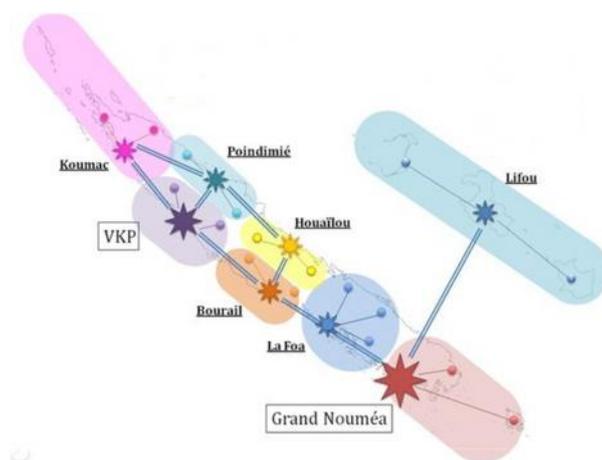


Illustration 3. Représentation schématique du modèle territorial régionaliste (source NC 2025)

Conséquences sur le transport : des mutations d'organisation importantes pour homogénéiser la qualité de l'offre :

- Polarisation des migrations pendulaires vers les centres secondaires
- Maillage de Transport Collectif interne aux régions
- Besoin de renforcer les transport entre les pôles secondaires

- **Modèle diffus distribué** : le « rééquilibrage » est conçu comme une politique d'aménagement et de développement visant la décentralisation et la déconcentration géographique généralisée des activités et des services sur tout le territoire

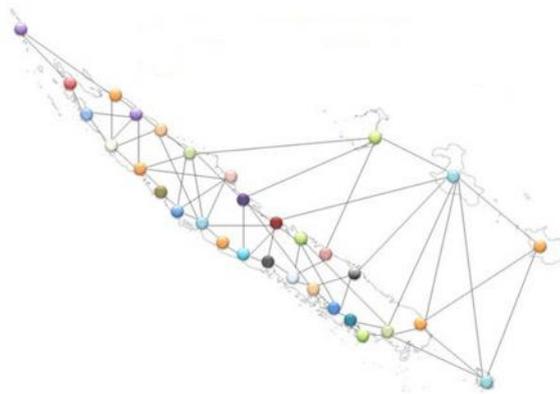


Illustration 4. Représentation schématique du modèle territorial diffus distribué (source NC 2025)

Conséquences sur les transports : un important besoin d'homogénéiser la qualité du service créant paradoxalement une limite à la mobilité :

- les migrations pendulaires sont limitées, car les populations rurales sont fixées.
- le maillage fin du réseau routier et la couverture du réseau de Transport Collectif est nécessaire sur l'ensemble du territoire.

De ces trois modèles d'aménagement du territoire, le modèle diffus distribué paraît inapproprié tant ses contraintes de mises en œuvre, qu'elles soient économiques, matérielles, spatiales ou temporelles semblent conséquentes et même peu souhaitables pour le territoire.

Reste donc le modèle territorial Centralisé qui au regard du développement actuel de la Nouvelle-Calédonie correspond à une vision tendancielle.

Inversement, le modèle territorial Régionaliste est envisageable mais implique une politique volontariste pour infléchir la courbe tendancielle actuelle.

Pour faire un rappel envers la phase 1 de l'étude SGTMMC, le travail de prospective mené pour la présente étude se base sur un constat tendanciel :

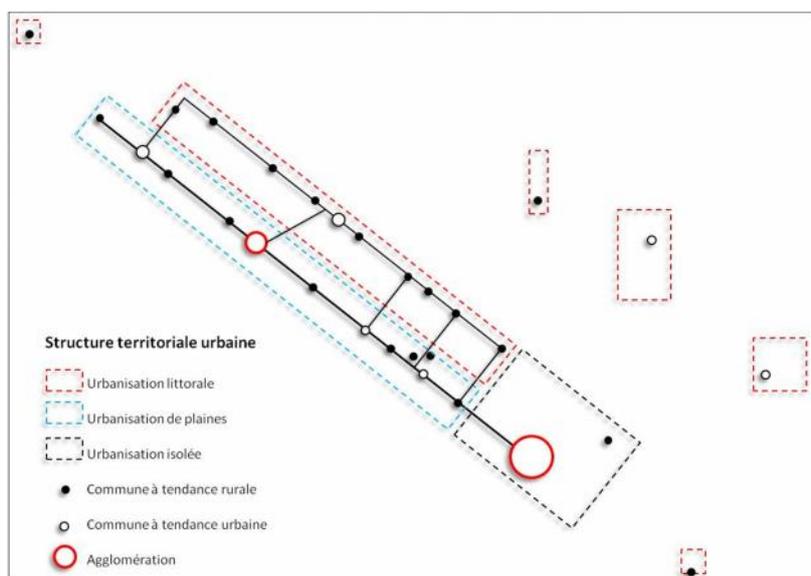


Illustration 5. Schéma extrait de la partie 3.2.1 du diagnostic sur les grandes tendances : la primauté de Nouméa et en moindre mesure celle de VKP

A partir de là, les projections construites pour le SGTMNC ont considéré l'évolution par commune entre 1976 et 2009, et un taux de croissance en a été déduit pour obtenir des estimations tendanciennes à l'horizon 2025-2030 :

○ La méthodologie

La méthode a été appliquée par commune à partir des chiffres ISEE issus des recensements de la population calédonienne entre 1976 et 2009. Un taux d'évolution moyen a été calculé sur les périodes suivantes : 1976-1983 / 1989-1996/ 2003-2009 , ainsi que sur la période d'ensemble 1976-2009.

Méthode de calcul :

$$\text{Taux d'évolution moyen} : t = (1+T)^{\frac{1}{n}} - 1$$

où T est égal à la croissance démographique de la période

où n est égal à l'écart entre les deux années de référence et $1/n$ « mis en puissance » de $1+T$

L'exemple de Lifou entre 1976 (8128hts) et 1983 (7585 hts) :

$$t = -1 + (8128/7585)^{1/(1983-1976)}$$

$t = -0,99\%$ soit une évolution démographique à la baisse de 0,99% entre 1976 et 1983 à Lifou.

Cette méthode a permis d'avoir une lisibilité des évolutions passées, base sur laquelle ont été projetés les taux d'évolution à l'horizon 2025-2030, en se basant sur une hypothèse moyenne (tendancielle) pondérée par endroit du fait de spécificités telles que des projet en cours ou à venir porteurs d'emplois et de croissance.

Tableau 1. Evolution tendancielle de la population de la Nouvelle-Calédonie

	POP_2009	POP_2025	POP_2030
Population de la Province des Iles	17436	14846	14479
Population de la Province Nord	45137	55170	57363
Population de la Province Sud	183007	230313	240141
Grand Nouméa	163723	207772	217000
VKP	9685	18400	20377

- La province des îles et Belep poursuivent leurs tendances démographiques à la baisse observées entre le RGP 1996 et le RGP 2009. Il en va de même pour certaines communes de la Grande terre (Kouaoua, Houaïlou, Ponerihouen).
- Le Grand Nouméa (+53 000 habitants environ) continue de bénéficier d'un dynamisme particulièrement important pour les communes de Dumbéa et Païta.
- La zone VKP (+11 000 habitants) bénéficie d'une croissance toujours importante, mais on suppose qu'elle ne sera pas exponentielle.
- Pour le reste de la Nouvelle-Calédonie, certaines communes conserveraient une population stable (Poum, Hienghène), d'autres bénéficieraient d'une légère croissance au travers de leurs rôles de polarités secondaires (Koumac, Bourail, Poindimié).

Ce scénario dit « tendanciel » tend à se rapprocher du « modèle territorial centralisé » NC 2025 par une concentration de la croissance démographique autour des deux pôles que constituent le Grand Nouméa et la zone VKP.

Nous l'avons évoqué précédemment, le paysage calédonien est en mouvement initié par les politiques publiques d'aménagement comme par les volontés privées. Ainsi, de nombreux projets de transports, ou économiques, émergent sur le territoire et impactent directement les comportements sociétaux et la mobilité. Quelques exemples de projets d'envergure : TCSP Grand Nouméa, usine de Koniambo, Dumbéa-sur-Mer, usine de Goro etc. Prenant en compte ces grands projets et suite aux différents entretiens menés lors de la phase de diagnostic, un scénario dit de « rééquilibrage » a aussi été élaboré.

Tableau 2. Evolution après rééquilibrage de la population de la Nouvelle-Calédonie

	POP_2009	POP_2025	POP_2030
Population de la Province des Iles	17436	17436	17436
Population de la Province Nord	45137	60631	65799
Population de la Province Sud	183007	222683	231926
Grand Nouméa	163723	198595	206488
VKP	9685	20328	24233

- Dans la province des îles nous supposons une stabilisation de la population, il s'agit d'une observation qui se vérifie sur de grandes tendances (plus de dix ans). Cette stabilisation se retrouve également dans les communes de la Grande Terre de Kouaoua, Houaïlou, Ponerihouen.
- Le Grand Nouméa (+35000 habitants environ) bénéficie toujours d'un dynamisme démographique mais celui-ci est moins important que sur la projection tendancielle.

- La zone VKP (+14 500 habitants environ) se voit attribuer une croissance légèrement plus importante, mais l'agglomération n'attirerait pas la totalité du différentiel de croissance du Grand Nouméa. Effectivement, ce dernier se redistribuerait plus largement vers les pôles secondaires (Koumac, Bourail, Poindimié).

Ce scénario dit de « rééquilibrage » tend à se rapprocher du « modèle territorial régionaliste » NC 2025 par une redistribution démographique plus importante dans les pôles secondaires que le scénario tendanciel.

○ La comparaison avec d'autres modèles de projections démographiques

- ISEE

L'ISEE propose ci-dessous des projections à l'échelle provinciale. Elles sont réalisées à partir du recensement de la population de 2009 et de l'état civil.

Tableau 3. Projections de la populations selon l'ISEE

	2009	2020	2025	2030
Province des îles	17 436	15 688	14 960	14 225
Province Nord	45 137	48 709	50 609	52 597
Province Sud	183 007	218 364	233 774	248 179
Grand Nouméa	163 723	195 777	209 820	222 866
Nouvelle-Calédonie	245 580	282 761	299 343	315 000

La principale divergence entre les projections ISEE et SGTMNC se situe au niveau de la répartition provinciale. En effet, les entretiens réalisés lors du diagnostic du SGTMNC et les projets en cours et à venir recensés en province Nord (croissance de la zone VKP et de l'usine du Nord) ont contribué à augmenter le curseur de la croissance démographique en Province Nord, ce qui explique un différentiel de la répartition de la population avec les chiffres ISEE.

- SCAN/PDAN

Les documents de planification intercommunale que sont le SCAN et le PDAN du Grand Nouméa (volet déplacement du SCAN) apportent des projections sur une échelle de temps différente de celle du SGTMNC, à l'horizon 2017-2018. Chacun de ces documents propose deux hypothèses dites « tendancielle » et « de rééquilibrage » :

PDAN → tendanciel : 202 200 hts

→ rééquilibrage (remplissage des ZAC) : 224 600 hts

SCAN → tendanciel : 184 000 hts

→ Rééquilibrage (entre Provinces) : 174 000 hts

Néanmoins, face à l'écart important sur ces hypothèses de projections, le SCAN comme le PDAN proposent en conclusion une estimation de 200 000 habitants à l'horizon 2020 dans le Grand Nouméa. Ce chiffre n'étant pas un objectif mais un référentiel.

Comparativement, le SGTMNC projette 196 621 habitants dans le Grand Nouméa à l'horizon 2020, soit une tendance équivalente.

4.2.2 Evolution de la mobilité à l'horizon de mise en œuvre du Schéma

4.2.2.1 Présentation de la méthodologie

L'outil de modélisation développé dans le cadre du diagnostic du schéma a été exploité afin d'effectuer une projection des besoins de déplacements à l'échelle interurbaine en Nouvelle Calédonie, pour les voyageurs et à l'horizon 2030.

Les évolutions prévisibles de la mobilité à l'échelle interurbaine sont en effet appréhendées au travers d'un outil de modélisation permettant de reconstituer les flux de voyageurs internes à la Nouvelle Calédonie, en distinguant les différents modes : terrestres (individuel et collectif), aérien, maritime.

L'outil prend en compte aussi bien les déplacements sur la Grande Terre que les déplacements inter-iles, sur la base d'un découpage communal du territoire. Le découpage est complété par l'ajout d'une zone représentant l'aéroport de la Tontouta et par l'ajout d'une zone spécifique à Tiga (commune de Lifou).

Les flux de déplacements sont exprimés par mode (terrestre, aérien, maritime), en nombre moyen de voyageurs journalier (ou trafic moyen journalier annuel).

L'outil de modélisation permet d'intégrer :

- Les différentes lignes ou réseaux de transport de Nouvelle Calédonie ;
- La demande de déplacements, reconstituée à partir des différentes bases de données disponibles (navettes domicile-travail, statistiques maritimes et aériennes, comptages et enquêtes de trafic sur les réseaux routiers et de transport collectif).

La carte ci-dessous représente les réseaux de transport intégrés dans l'outil de modélisation :

- Le réseau routier interurbain (**en noir**) ;
- Les liaisons maritimes (**en bleu**) ;
- Les liaisons aériennes (**en orange**).

Pour les liaisons maritimes, on notera que **la desserte de l'usine du Sud depuis Nouméa**, organisée par Vale, n'a pas été représentée car elle correspond à une desserte privée répondant à des besoins bien spécifiques.

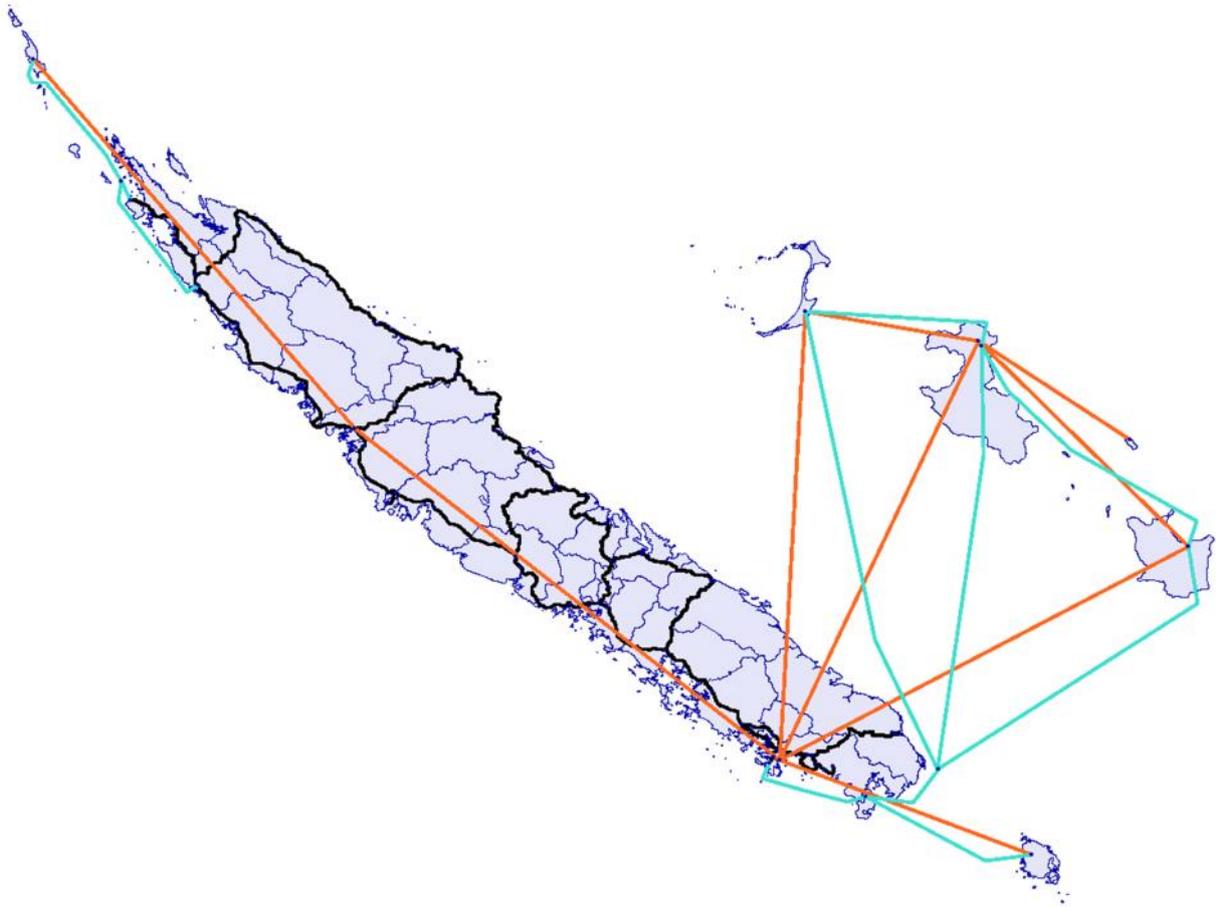


Illustration 6. Zonage du modèle et réseaux de transport modélisés

En cohérence avec NC2025, les prévisions ont été faites selon deux scénarios d'évolution de la population calédonienne : un scénario « tendanciel » et un scénario de « rééquilibrage ».

Tableau 4. Evolutions de populations entre 2009 et 2030 selon les modèles

Commune	2009	2030 - Tendanciel	2030 - Rééquilibrage
Bélep	895	743	895
Boulouparis	2418	3185	3244
Bourail	4999	6585	7392
Canala	3341	3664	4066
Dumbéa	24103	46485	40964
Farino	598	719	802
Hienghène	2399	2399	2780
Houaïlou	3945	3732	3945
Ile des Pins (L')	1969	1969	2282
Kaala-Gomen	1931	1931	2238
Koné	5199	10066	13013
Kouaoua	1345	1272	1345
Koumac	3690	4436	5198
La Foa	3323	4182	4459
Lifou	8627	7164	8627
Maré	5417	4498	5417
Moindou	704	846	991
Mont-Dore (Le)	25683	29891	30875
Nouméa	97579	106211	106210
Ouvéa	2132	2017	2471
Ouvéa	3392	3000	3392
Païta	16358	34413	28436
Poindimié	4818	5792	6787
Ponérihouen	2384	2255	2384
Pouébo	2416	2285	2416
Pouembout	2078	5216	5990
Poum	1388	1388	1608
Poya	2648	2825	3069
Sarraméa	636	765	812
Thio	2629	2629	3047
Touho	2247	2247	2360
Voh	2408	5095	5228
Yaté	1881	2261	2404
Grand Nouméa	163723	217000	206485
VKP	9685	20377	24231
TOTAL	245580	312166	315147

Le scénario tendanciel se caractérise notamment par :

- Un renforcement du poids démographique du Grand Nouméa ;
- Une croissance importante sur VKP, mais avec un développement limité à 20 000 habitants à l'horizon 2030 ;

- Des baisses de population dans les îles (Loyauté, Bélep) et dans certaines communes de la côte Est (Kouaoua, Houailou,...).

Par rapport au scénario tendanciel, le **scénario de rééquilibrage** est marqué par :

- Une croissance plus limitée du Grand Nouméa, dont la poids démographique serait en légère diminution par rapport à aujourd’hui : il représenterait un peu plus de 65% de la population calédonienne en 2030, contre un peu plus de 66% aujourd’hui ;
- Une croissance démographique plus accentuée du pôle VKP, avec 24 000 habitants à l’horizon 2030, représentant près de 8% de la population calédonienne ;
- Pour les communes des îles et de la côte Est, une population stable ou en légère croissance à l’horizon 2030 par rapport à la situation actuelle.

4.2.2.2 Résultats : prévisions de trafic à l’horizon 2030

Les prévisions de trafic à l’horizon 2030 ont été effectuées **en situation de référence**, c’est-à-dire en supposant qu’il n’y a pas d’évolution sensible par rapport à la situation actuelle en termes de politique de transport et en termes de niveau de service des différents modes de transport.

Tableau 5. Estimation des croissances de trafic sur le mode aérien à l’horizon 2030, en situation de référence

Scénario démographique tendanciel :

Passagers	2012	2030
Magenta	385 000	557 000
Ile des Pins (L')	85 000	163 000
Lifou	162 000	189 000
Ouvéa	73 000	81 000
Maré	68 000	70 000
Touho	1 400	1 800
Koné	6 000	67 000
Koumac	3 000	5 000
Tiga	2 000	2 000
Bélep	2 000	2 000
Inter-îles	6 000	6 800

Scénario démographique de rééquilibrage :

Passagers	2012	2030
Magenta	385 000	713 000
Ile des Pins (L')	85 000	189 000
Lifou	162 000	253 000
Ouvéa	73 000	97 000
Maré	68 000	104 000
Touho	1 400	1 900
Koné	6 000	82 000
Koumac	3 000	8 000
Tiga	2 000	4 000
Bélep	2 000	4 000
Inter-îles	6 000	9 100

Tableau 6. Estimation des croissances de trafic sur le mode maritime à l'horizon 2030, en situation de référence

Scénario démographique tendanciel :

Passagers	2012	2030
Belep - Poum	6840	4800
Belep - Koumac	9180	9300
Nouméa - Ile des Pins	44000	64600
Nouméa - Lifou	15280	15600
Nouméa - Maré	9590	8740
Nouméa - Ouvéa	6040	6020

Scénario démographique de rééquilibrage :

Passagers	2012	2030
Belep - Poum	6840	9000
Belep - Koumac	9180	17200
Nouméa - Ile des Pins	44000	81000
Nouméa - Lifou	15280	21000
Nouméa - Maré	9590	12180
Nouméa - Ouvéa	6040	7610

Pour le scénario tendanciel, la croissance des flux maritimes et aériens vers les îles Loyauté est globalement peu élevée à l'horizon 2030. Néanmoins l'impact du développement des flux touristiques et du dynamisme du Grand Nouméa contribue à une augmentation globale des flux, notamment pour le mode aérien.

L'évolution des flux maritimes et aériens est plus élevée vers l'île des Pins, qui bénéficie d'une plus grande proximité avec l'agglomération du Grand Nouméa.

Pour le scénario de rééquilibrage, on constate que la croissance des flux maritimes et aériens est plus importante : par rapport au scénario tendanciel, la hausse du nombre de voyageurs est de l'ordre de 20 à 30%, tant pour les liaisons maritimes que pour les liaisons aériennes.

Cette différence s'explique bien entendu par le poids démographique plus important, dans le scénario de rééquilibrage, des communes des îles Loyauté et du pôle VKP.

Un point mérite d'être souligné : la fréquentation de l'aérodrome de Magenta, qui est aujourd'hui de 385 000 voyageurs / an, serait portée à 557 000 voyageurs / an pour le scénario tendanciel et à 713 000 voyageurs / an pour le scénario de rééquilibrage, des chiffres « peu faisables » dans ce dernier cas. Il apparaît donc que **le transfert des vols intérieurs de Magenta vers la Tontouta devra être initialisé plus tôt si le scénario de rééquilibrage devait être celui qui se concrétise.**

Tableau 7. Synthèse des flux journaliers de voyageurs, par mode et par type de liaison – Scénario démographique tendanciel

		Situation actuelle	Projection 2030	Evolution en %	Tendance d'évolution			
		<table border="1"> <tr> <td>Faible : < 25%</td> </tr> <tr> <td>Moyenne : 25 à 50%</td> </tr> <tr> <td>Forte > 50%</td> </tr> </table>				Faible : < 25%	Moyenne : 25 à 50%	Forte > 50%
Faible : < 25%								
Moyenne : 25 à 50%								
Forte > 50%								
Flux maritimes	Nouméa - Loyauté	80	80	0%	Non significatif			
	Nouméa - Pins	120	180	50%	Moyenne			
	Nord Grande Terre - Bélep	40	40	0%	Non significatif			
Flux aériens	Nouméa - Loyauté	830	940	13%	Faible			
	Nouméa - Pins	230	450	96%	Forte			
	Nouméa - Koné	20	180	800%	Forte			
	Koné - Bélep	NS	NS	NS	Non significatif			
Flux terrestres - Côte Ouest	Paita - Tontouta	13670	21310	56%	Forte			
	Tontouta - La Foa	8100	11930	47%	Moyenne			
	La Foa - Bourail	5020	7410	48%	Moyenne			
	Bourail - Pouembout	3280	5680	73%	Forte			
	VKP	9160	23710	159%	Forte			
	Voh - Koumac	2950	4170	41%	Moyenne			
	Koumac - Poum	1100	1340	22%	Faible			
Flux terrestres - Côte Est	Thio - Houailou	940	1070	14%	Faible			
	Houailou - Touho	1560	1980	27%	Moyenne			
	Touho - Pouébo	530	590	11%	Faible			
Flux terrestres - Transversales	RP3 : Mont-Dore - Yaté	780	1040	33%	Moyenne			
	RP4 : Boulouparis - Thio	1350	1600	19%	Faible			
	RP5 : La Foa - Canala / Kouaoua	1220	1600	31%	Moyenne			
	RT3 : Bourail - Houailou	1800	2110	17%	Faible			
	RPN3 : Koné - Tiwaka	1230	2060	67%	Forte			
	RPN7 : Koumac - Pouébo	800	980	23%	Faible			

Tableau 8. Synthèse des flux journaliers de voyageurs, par mode et par type de liaison – Scénario démographique de rééquilibrage :

		Situation actuelle	Projection 2030	Evolution en %	Tendance d'évolution
Flux maritimes	Nouméa - Loyauté	80	110	38%	Moyenne
	Nouméa - Pins	120	220	83%	Forte
	Nord Grande Terre - Bélep	40	70	75%	Forte
Flux aériens	Nouméa - Loyauté	830	1250	51%	Forte
	Nouméa - Pins	230	520	126%	Forte
	Nouméa - Koné	20	220	1000%	Forte
	Koné - Bélep	NS	NS	NS	Non significatif
Flux terrestres - Côte Ouest	Paita - Tontouta	13670	20900	53%	Forte
	Tontouta - La Foa	8100	12660	56%	Forte
	La Foa - Bourail	5020	8340	66%	Forte
	Bourail - Pouembout	3280	6730	105%	Forte
	VKP	9160	27560	201%	Forte
	Voh - Koumac	2950	5160	75%	Forte
	Koumac - Poum	1100	1650	50%	Moyenne
Flux terrestres - Côte Est	Thio - Houailou	940	1210	29%	Moyenne
	Houailou - Touho	1560	2330	49%	Moyenne
	Touho - Pouébo	530	700	32%	Moyenne
Flux terrestres - Transversales	RP3 : Mont-Dore - Yaté	780	1110	42%	Moyenne
	RP4 : Boulouparis - Thio	1350	1780	32%	Moyenne
	RP5 : La Foa - Canala / Kouaoua	1220	1850	52%	Forte
	RT3 : Bourail - Houailou	1800	2330	29%	Moyenne
	RPN3 : Koné - Tiwaka	1230	2560	108%	Forte
	RPN7 : Koumac - Pouébo	800	1150	44%	Moyenne

Pour les flux terrestres, dans le cadre du **scénario tendanciel**, on constate notamment :

- Une forte hausse des besoins de déplacements au niveau du VKP et sur les relations entre VKP et les territoires proches ;
- Une hausse soutenue également au Sud de la côte Ouest, sur les sections de la RT1 les plus proches du Grand Nouméa ;
- Une tendance de croissance sensiblement moins soutenue sur la côte Est que sur la côte Ouest, notamment au Nord de la Grande Terre ;
- Des tendances de croissance assez contrastées sur les transversales, avec des évolutions importantes à proximité des pôles de développement économique (Koné – Tiwaka et route du Sud) et des évolutions plus modestes ailleurs.

Les projections réalisées en considérant le **scénario de rééquilibrage** font apparaître des volumes terrestres de voyageurs globalement un plus élevés que pour le scénario tendanciel, avec – par rapport à la situation actuelle – une croissance forte sur la côte Ouest, moyenne sur la côte Est et intermédiaire sur les transversales.

Ces projections à l'horizon 2030 ne font pas apparaître de **problèmes de déficit de la capacité des infrastructures** de transport à l'échelle interurbaine en Nouvelle Calédonie, à l'exception, importante, de la section Paita – Tontouta de la RT1 et de la section urbaine du VKP, qui devront faire l'objet d'aménagements de capacité pour être mises en cohérence avec les besoins futurs, ceci quel que soit le scénario démographique.

Des aménagements de capacité localisés pourront être envisagés sur la RT1 entre Tontouta et Bourail.

Sur les autres sections terrestres et pour les autres modes, les enjeux d'évolution portent avant tout sur la fiabilisation des routes, l'organisation des services, leur tarification, et la mise en place de complémentarités entre les modes.

Illustration 7. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Scénario démographique tendanciel

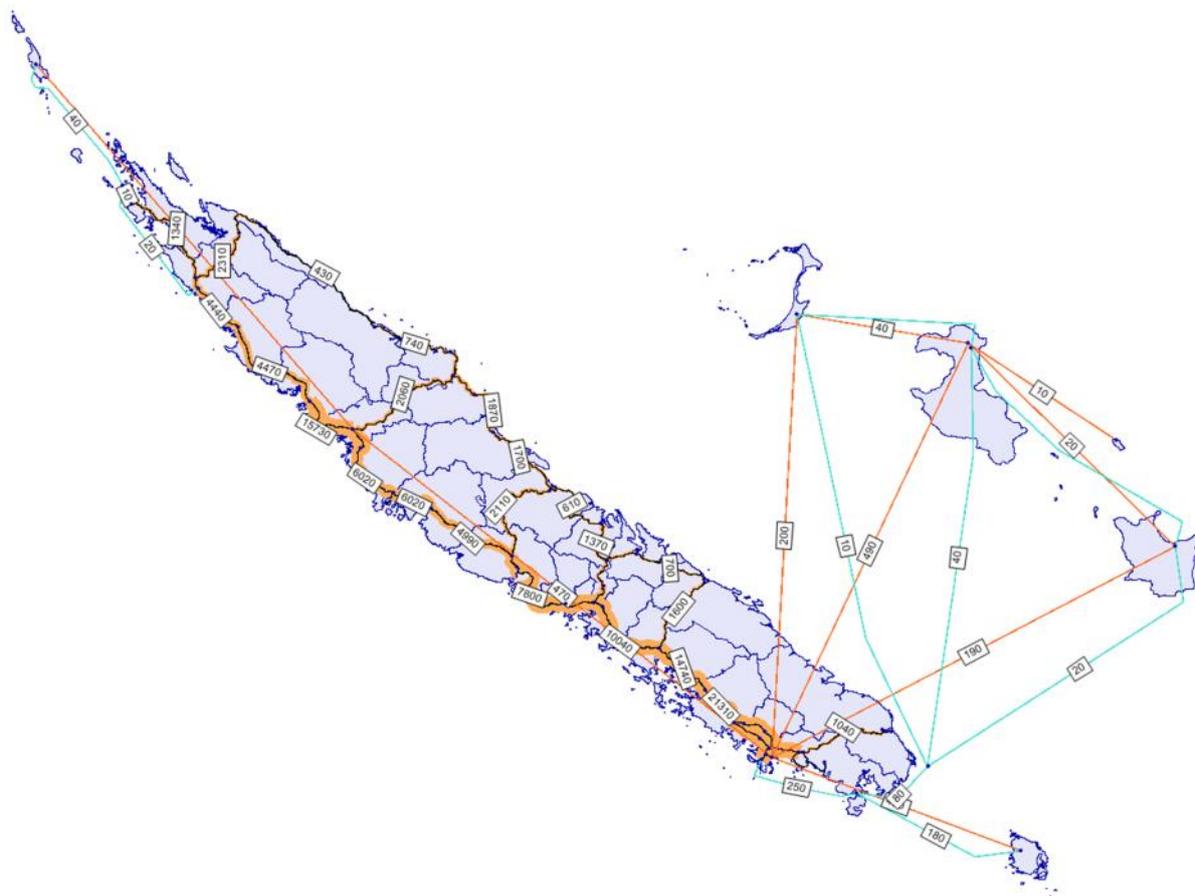


Illustration 8. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel

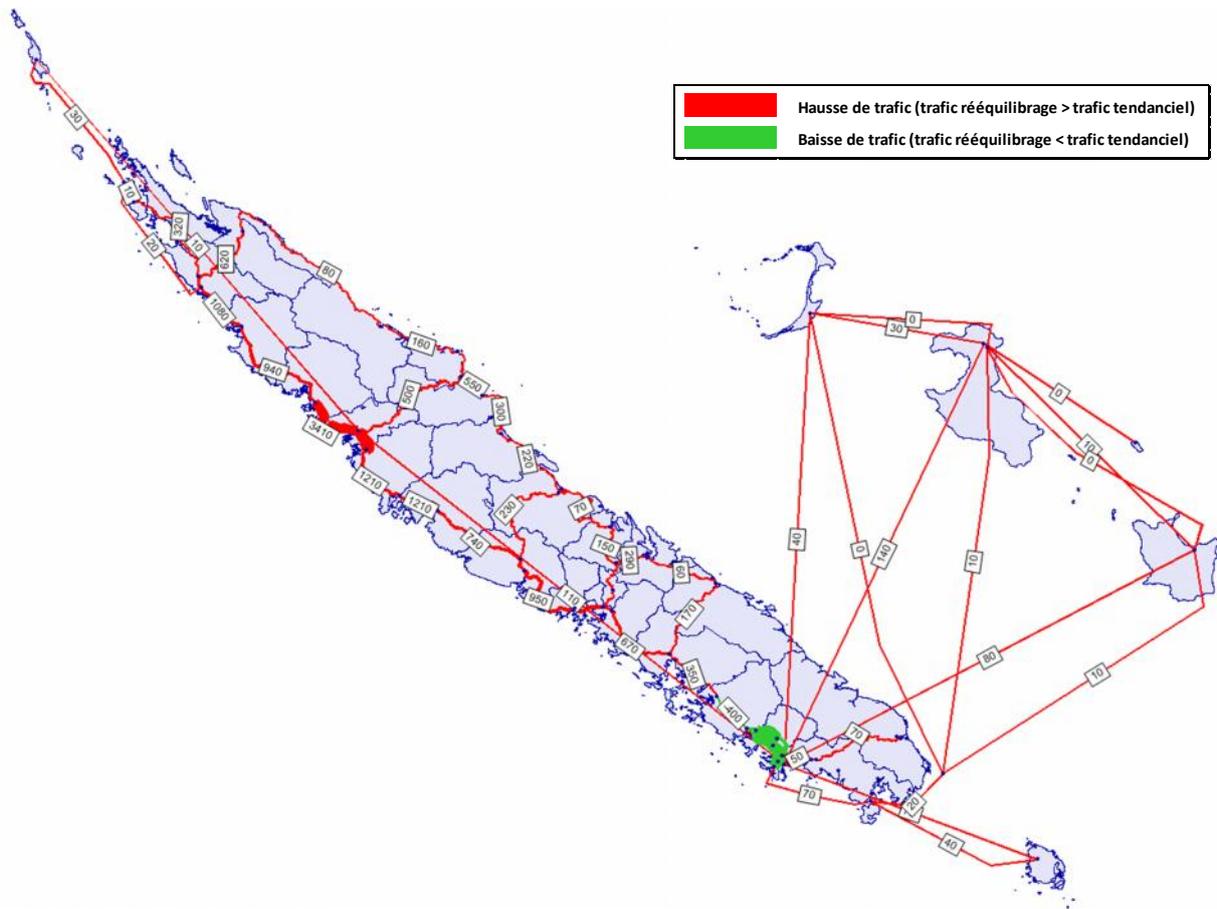


Illustration 9. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel – Zoom sur le Sud de la Grande Terre

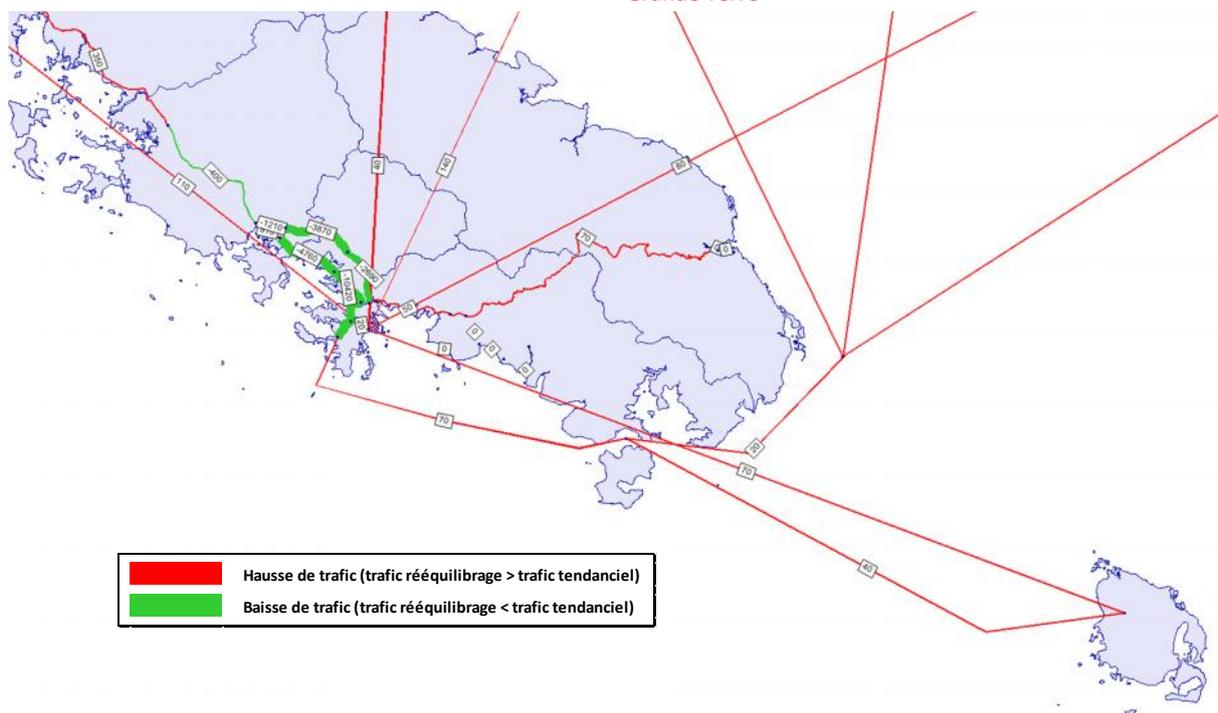
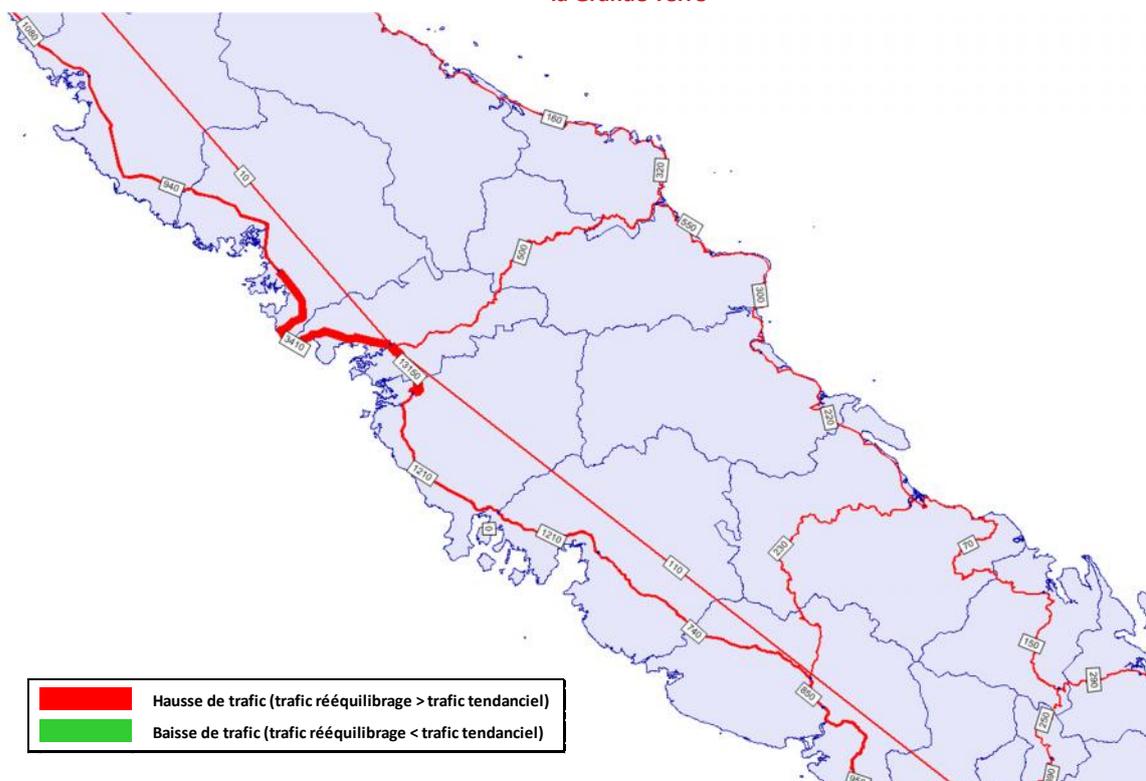


Illustration 10. Nombre de voyageurs journaliers en situation de référence 2030 – Différence entre le scénario démographique de rééquilibrage et le scénario démographique tendanciel – Zoom sur le Nord de la Grande Terre



4.2.3 Articulation des scénarios de prospective territoriale vis-à-vis des enjeux de mobilité

Le relatif écart entre des deux modèles de projections démographiques du SGTMNC s'explique à travers deux dimensions : temporelle et sociétale. Le temps de gestation des mutations géographiques et structurelles d'un pays s'opère sur une échelle de temps très longue, supérieure à celle du SGTMNC, document qui se veut être également un support opérationnel, ce qui implique un temps relativement court (horizon 2025-2030). La relation entre l'innovation technique en matière de transport et ses effets structurants est également à modérer. C'est ce que fait remarquer Jean-Marc Offner (ingénieur, urbaniste et politologue, directeur de l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole depuis 2009) dans sa publication « les 'effets structurants' du transport : mythe politique, mystification scientifique où il rejette l'idée d'une cause à effet déterminée de l'infrastructure de transport sur la structure du territoire, invoquant notamment l'importance des interactions systémiques avec le contexte comme avec les stratégies politiques. Pour Offner, les infrastructures de transports sont « des construits sociaux », cette variable ne peut donc pas être décontextualisée : l'apparition du chemin de fer ne saurait expliquer à elle seule le 'boom' de certains territoires durant la révolution industrielle. En conclusion, si l'effet quasi immédiat d'un nouvel équipement de transport peut se vérifier sur la mobilité des usagers, la répercussion des effets structurants du même équipement sur l'organisation du territoire reste allégorique. Voilà pourquoi les modèles d'aménagement du territoire développés dans le schéma NC 2025 n'ont pas d'effets capitaux sur les scénarios construits dans le SGTMNC.

La mobilité ne réside plus exclusivement en une valeur technique. Cette notion a muté en une valeur sociétale, le mot même étant de plus en plus ancré dans le langage des usagers. La mobilité évolue en corrélation avec les oscillations de la société, c'est ce que fait remarquer Georges Amar (Chercheur en mobilité et prospective, ancien directeur de l'unité prospective et développement de l'innovation à la RATP) en précisant que le postulat d'homogénéité concernant les motifs « domicile-travail » est de moins en moins valide. A ce principe, le développement des nouvelles technologies, la dématérialisation de l'accès aux biens et aux services, ainsi que les enjeux énergétiques accompagnent les comportements des usagers, comme des décideurs calédoniens.

La phase diagnostic et enjeux du Schéma Global des Transports et de la Mobilité de Nouvelle-Calédonie a permis d'inscrire les investigations menées et la construction des scénarios dans le contexte et le multiculturalisme de la société calédonienne. Cette démarche dans le but de proposer des préconisations au plus près de l'évolution des mobilités dans le territoire et ne pas ou peu en subir les impacts.

Ces approches, tant sur la construction statistique des projections « tendanciennes » ou de « rééquilibrage », que sur la méthodologie développée tout au long de la phase d'analyse (contextualisation territoriale, rencontres et échanges avec les acteurs clés du paysage calédonien, inventaire des grands projets en cours et à venir d'influences) ont permis de contrôler le SGTM et d'éviter des variantes trop hétérogènes.

Il convient de pondérer cette conclusion par le fait que certains choix décisionnels au sein des scénarios, en termes de projets structurants, pourraient avoir un impact territorial ayant des conséquences sur l'évolution des mobilités dans un temps plus au moins long en Nouvelle-Calédonie.

5. DEFINITION D'UN CADRE TERRITORIAL STRATEGIQUE

5.1 Quel cadre pour le développement d'une politique de transport en Nouvelle-Calédonie ?

En lien avec les démarches conduites dans le cadre du projet NC2025, il est clair que le Pays fonctionne aujourd'hui dans un cadre « Régionaliste/Communautariste » (ne pas confondre, au passage, le Régionalisme précédemment décrit, lié à la structuration du Territoire, avec le Régionalisme évoqué ici, qui a trait à la répartition du Pouvoir Politique), c'est à dire que d'une part, les crédits disponibles au niveau des trois Provinces et 33 communes qui le constituent , sont attribués sur les bases politiques qui résultent des accords de Matignon de 1988 et que, d'autre part, les investissements réalisés dans le domaine du transport, ont une forte tendance à la focalisation sur les Acteurs autres que le Gouvernement..

Dans la recherche d'une « Communauté de Destin » pour le Pays, des évolutions possibles se dessinent assez naturellement :

-au plan des ressources disponibles dans les différentes collectivités, la Province des Iles et la Province Nord, qui disposent de réserves financières importantes, contrastent clairement avec la Province Sud, dont les finances sont très tendues. Or, l'évolution à venir du Pays, telle que confirmée dans le cadre des études de Diagnostic, ne s'écartera pas du schéma actuel qui voit déjà plus des deux tiers de la Population vivre dans le Grand Nouméa (qui est passé en 20 ans de 97000 à 163000 habitants) et il ne serait d'aucune utilité pour le rééquilibrage (souhaitable) du Pays que cette unique zone relativement dense du Territoire, qui regroupe près de 75% de l'emploi, n'ait pas les moyens de son développement, à l'image de territoires intercommunaux de poids démographiques identiques comme Tours, Angers ou Mulhouse... dont elle constitue ou constituera rapidement l'équivalent. Cela n'implique pas nécessairement une redistribution des ressources globales actuelles, **mais plutôt, la recherche de ressources nouvelles affectées différemment.**

-au plan des relations entre les Provinces et Communes qui constituent le Pays, la trame actuelle des services offerts reste marquée d'abord par les besoins locaux, et ne constituent pas des opportunités de support au multiculturalisme: transport individuel fondé sur la possession ou non d'une voiture, très discriminante ; transport collectif urbain ou interurbain ne transportant à ce jour que des captifs ou presque ; transport scolaire traité « à part » ; transport en zones peu denses, rurales ou tribales, fondé sur des « arrangements locaux » ; relation aérienne entre la Grande Terre et les Iles Loyauté fondée sur des arrangements financiers propres ; transport aérien international fondé sur des arrangements financiers propres ; Provinces impliquées directement dans la gestion des instruments du transport, etc... L'affirmation du multiculturalisme de la Société Néo-Calédonienne passe, à cet égard, par la multiplicité des possibilités d'échanges à l'intérieur de ses Communautés, et donc par un développement important d'une offre multimodale appropriée.

5.2 Le poids des Investissements Transports

De manière peu surprenante, les Investissements de Transport réalisés par les Collectivités (excluant donc l'achat des véhicules particuliers), s'inscrivent dans des fourchettes assez restreintes en référence à la richesse globale des Territoires concernés, telle qu'elle peut s'exprimer à travers leur Produit Intérieur Brut, leur PIB. Selon les conditions locales, phases de développement ou autres priorités politiques, cet investissement apparaît, pour des pays déjà matures, dans une fourchette

qui va généralement de 0,5% à 1,5% du PIB ; le raisonnement est macro-économique, il ne dépend pas des modes de financement des dits investissements. Il ne s'applique pas aux dépenses d'exploitation, trop dépendantes des conditions locales.

Au Fil de l'Eau, on peut estimer aujourd'hui que le Pays a investi au plus 0,5% de son PIB sur les 25 dernières années, ce qui correspond bien à l'idée d'« une espèce de minimum », telle que ressentie localement. Mais c'est aussi en partie la conséquence directe de son fonctionnement actuel ; ce niveau est clairement insuffisant vis-à-vis des défis que doit affronter le Pays. En relation avec les Scénarios que développe la démarche NC2025, on verra que :

- l'hypothèse d'un Scénario « Bas », correspond à un effort de l'ordre de 0,7% du PIB.
- l'hypothèse d'un Scénario « Médian », dans lequel le Gouvernement de Nouvelle Calédonie serait amené à jouer un rôle beaucoup plus important, conduit à un effort plus important, de l'ordre de 1,0% du PIB.
- l'hypothèse d'un Scénario « Haut » dans lequel le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie serait également amené à jouer un important rôle de coordinateur des politiques de transport et ce en apportant des réponses ambitieuses à la grande majorité des problématiques mises en avant par le diagnostic, correspond à un effort financier avoisinant les 1,5% du PIB.

On rappellera au passage, que la réalisation d'un réseau de chemin de fer mobiliserait 3,3% du PIB cumulé d'ici à 2030, rendant ce projet non finançable à cet horizon, mais ne le disqualifiant pas nécessairement à plus long terme.

Clairement, l'adéquation des mesures retenues dans les différents Scénarios du SGTM au Scénario préféré de la démarche NC2025 devrait constituer un des critères importants du choix final à effectuer par les Autorités.

5.3 Eléments relatifs à la gouvernance des transports

Pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable, il importe de mettre en œuvre des systèmes de gouvernance et de financement qui répondent à un triple objectif de justice, de cohérence et d'efficacité.

Les problèmes de gouvernance des transports concernent quatre volets majeurs:

- les acteurs de la gouvernance, leurs compétences et l'articulation de celles-ci,
- la planification : il faut faire face à une société aux exigences contradictoires (plus de mobilité avec moins de nuisances environnementales, retards et insécurité) ,
- le financement ,
- l'environnement (relation entre transports et développement durable).

La situation actuelle présente à cet égard des risques liés aux sujets de gouvernance qui appellent un certain nombre d'actions indispensables quel que soit le Scénario retenu. D'autres en revanche dépendent du type de Scénario : Bas, Médian et Haut.

5.3.1 Les risques qui appellent une prise en compte sont les suivants :

5.3.1.1 En matière de principes généraux de gouvernance :

- une absence de stratégie partagée entre collectivités, eu égard à la taille et aux moyens de la Nouvelle-Calédonie, et , corrélativement , une absence de réelle planification ;
- une absence de système d'information partagé entre acteurs publics (voire avec les professionnels privés aussi) relatif aux transports ;
- une absence de suivi et de contrôle réguliers des délégations de service public, contrats et marchés publics ;
- une insuffisante prise en compte de la « logique pays » nécessaire, hors transports passagers urbains, et sous réserve du problème particulier de la desserte de la province des Iles Loyauté ;
- une insuffisante prise en compte de la nécessité de compléter cette « logique pays » par la définition de périmètres pertinents, fonction de la densité de la population et de ses besoins plus que des découpages administratifs ;
- une insuffisante prise en compte et suivi de la notion d'intermodalité ;
- une insuffisante prise en compte de la notion de « redevabilité » , et des indicateurs permettant de la mesurer et de suivre son évolution ;
- une nécessité d'adapter la gouvernance actuelle aux derniers transferts de compétences de l'Etat vers la Nouvelle-Calédonie (police et sécurité aérienne et maritime domestique, droit commercial, sécurité civile), voire aux transferts de l'article 27 de la loi organique n° 99-209 modifiée du 19 mars 1999 (administration et contrôle de légalité des provinces et communes),
- l'absence relative de contre-pouvoirs : bien que leur mise en place et leurs pouvoirs de contrôle et de sanction viennent d'être prévus par la modification en novembre 2013 de la loi organique précitée du 19 mars 1999, il n'existe pas encore en Nouvelle-Calédonie d'autorités administratives indépendantes en matière de régulation et contrôle ;
- de nombreuses et délicates questions foncières(accès à et utilisation des terres de droit commun comme des terres coutumières), tant pour la mise en place des infrastructures de surface (réserves foncières) que pour la question des réseaux (eau, assainissement, télécommunications , etc...) ;
- une insuffisante prise en compte des problématiques transports en matière d'urbanisme , et réciproquement ;
- une absence de vision consolidée et transparente, sur la multitude d'opérateurs publics et privés : établissements publics, organismes privés chargés d'une mission de service public, sociétés d'économie mixte (SEM) provinciales notamment, opérateurs en tous genres, participations diverses de collectivités publiques ;
- une absence de compte transports, et de pratique régulière d'audits et de contrôles facilement accessibles ;
- une insuffisante prise en compte des attentes des usagers et de la société civile en matière de démocratie participative.

5.3.1.2 En matière d'organisation générale des compétences :

- la complexité rémanente de la répartition des compétences actuelles, entre Nouvelle-Calédonie, Provinces et Communes, ainsi que l'Etat. C'est notamment dans l'exercice de l'activité normative, , répartie essentiellement entre Nouvelle-Calédonie et Provinces, en ce qui concerne dessertes, transport et mobilité, que les enchevêtrements sont sources d'incertitudes, freinant l'action ;
- un insuffisant exercice par les autorités locales (notamment la Nouvelle-Calédonie) de leurs compétences normatives comme de l'exercice de leurs compétences de gestion/ coordination, en

particulier depuis les derniers transferts de compétence, accentue les risques juridiques encourus par les collectivités au titre de leurs responsabilités ;

- une absence de certitudes pour savoir qui est compétent pour la réglementation et le financement du droit à la mobilité (continuité territoriale), avec ou non une dimension de solidarité (condition de ressources) : Etat, Nouvelle-Calédonie, Provinces ?

- un émiettement des domaines (publics et privés) des collectivités publiques mobilisées en matière de transports, ainsi que de nombreuses incertitudes liées au cadastre et à la propriété des terrains concernés

- une place des transports scolaires dans les transports collectifs aussi incertaine qu'empirique, les Communes ou leurs regroupements assurant dans les faits une compétence qui appartient à la Nouvelle-Calédonie.

5.3.1.3 En matière de financement et de contexte financier et budgétaire :

- une absence de vision partagée sur les places respectives dans le financement des politiques de transport du budget de répartition de la Nouvelle-Calédonie (ressources allouées aux collectivités publiques ou à un fonds de concours dédié -exemple de l'ADANC -, ou d'une fiscalité dédiée ;

- une absence de vision partagée sur la place à accorder aux politiques publiques de transport par rapport aux autres priorités, notamment sur le pourcentage de PIB et/ou des dépenses publiques de la Nouvelle-Calédonie à allouer à cette problématique d'aménagement du territoire et de justice sociale ;

- la question de la définition et de la planification du chantier global de la réforme fiscale, non encore abouti, ce qui freine les projections et la prise de décision dans les choix de système de financement:

- une absence de prise en compte de la réalité des responsabilités et dépenses liées aux transports organisés au niveau communal, alors que les communes et leurs regroupements ne disposent pas de ressources suffisantes, ni de réelle possibilité de fiscalité propre (hors le cas, récent et controversé dans ses effets, de la taxe communale d'aménagement,);

- une absence de ressources suffisantes, autonomes et pérennes en matière de transports, toutes collectivités confondues ;

- des incertitudes sur l'avenir et les contours de la défiscalisation nationale ;

- des incertitudes sur le coût et la soutenabilité budgétaire des mesures assurant la continuité territoriale, actuellement répartie, à l'intérieur du Pays, entre Nouvelle-Calédonie et provinces,

- une absence de cartographie des fonds publics consolidés, toutes collectivités et sources de financements publics confondues, irriguant chaque commune du territoire. Seules les opérations contractualisées (contrats de développement, projets cofinancés par le fonds européen de développement, etc...) peuvent être réellement suivies dans l'effectivité de leur réalisation et l'appréciation de leurs impacts.

5.3.1.4 En matière de législation et réglementation :

- une absence d'accès facile, lisible et sûr à la législation et la réglementation applicable en matière de transports, en l'absence d'un code des transports,

- des lacunes en matière de professionnalisation des acteurs et salariés dans le transport, notamment en matière de transports de marchandises, réglementation des professions, de formation des professionnels, de sécurité routière

- une absence de choix d'un système de législation/réglementation : pour une politique de normes adaptées (par exemple en ce qui concerne les équipements de sécurité des véhicules) , comme pour

les échanges avec l'extérieur, il importe de choisir son système de références, dans un souci de cohérence. Les choix possibles sont par exemple le système de l'Union européenne, de la France métropolitaine, celui de l'environnement régional de la NC dans le Pacifique, etc...

- une difficulté d'accès, une insuffisance et souvent une obsolescence des normes en matière de concessions, contrats, marchés publics, concession de zones d'aménagement concertées (ZAC), qui ne facilitent pas la réalisation des infrastructures, puis leur exploitation ;
- une insuffisance de la réglementation en matière de foncier (de droit commun ou coutumier), mais aussi d'outils de type « établissement public foncier » permettant de constituer des réserves foncières pour les infrastructures, mais aussi d'urbanisme, domanialité, intercommunalité ;
- une obsolescence et une hétérogénéité du système de police, contrôle et sanctions (administratives et pénales), même si depuis peu, le Président du GNC est désormais doté de pouvoirs de police administrative et du pouvoir de réquisition (voir art 134 et 123 de la Loi organique précitée n° 99-209 du 19 mars 1999 modifiée par la loi n° 2013-1027 du 15 novembre 2013).

5.3.2 Actions de gouvernance indispensables en tout état de cause :

Un certain nombre d'éléments ne peuvent demeurer en effet en l'état. Il s'agit :

- des mesures qui finalisent l'entrée en vigueur des derniers transferts de compétences de l'État ou y sont consécutives ;
- des réflexions sur les questions foncières
- des réflexions en matière de réglementation de l'urbanisme
- de l'inventaire et de l'actualisation du droit applicable en matière de transports stricto sensu.

Ces actions « tronc commun » se retrouveront quels que soient les Scénarios.

5.3.3 Actions de gouvernance variables suivant les Scénarios:

Si le Scénario Bas n'appelle pas de modification de la répartition des compétences, ni des autres règles de gouvernance prévues par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999, dans sa rédaction actuelle, les deux derniers Scénarios, plus volontaristes, impliquent une inflexion des règles en vigueur pour une mutualisation des résultats au niveau du Pays (voir éléments relatifs à la gouvernance au sein des scénarios présentés ci-après).

6. SCENARIO « COUPS PARTIS »

6.1 Introduction

Ce Scénario « Fil de l'Eau » ou « Coups partis », qui ne constitue pas un Scénario à part entière (voir supra), ne s'inscrit dans aucune évolution en matière de Gouvernance et de Financement, et inclut l'ensemble des projets considérés comme des « Coups Partis », tels que nous les avons estimés (par exemple, NEOBUS n'a pas été considéré comme un « coup parti », son financement n'étant pas bouclé).

En d'autres termes, ce « non-Scénario » « Coups partis » correspond à une évolution tendancielle des systèmes de transports tel qu'analysés lors de la phase diagnostic du SGTM et ne répond donc pas aux nombreux dysfonctionnements et carences relevés dans le diagnostic. De plus, il n'intègre aucune vision prospective rendant de facto inenvisageable le choix de celui-ci par les Autorités de Nouvelle-Calédonie.

6.2 Actions et projets du « Scénario »

6.2.1 Du point de vue des transports collectifs et alternatifs

Pour les transports collectifs, la seule action étant considérée comme un coup parti et étant constitutive de ce « scénario » correspond à la mise en œuvre du projet RAÏ porté par le SMTI. Il correspond à une amélioration manifeste de l'offre de transport collectif interurbain mais son ambition reste limitée et les maux du transport collectif identifiés dans le diagnostic restent malgré tous les mêmes. A ce stade, l'intermodalité reste inexistante et il y a fort à parier que le réseau interurbain reste quasi uniquement emprunté par des populations captives et ne permette pas une amélioration de l'accessibilité des divers territoires de Nouvelle-Calédonie.

6.2.2 Du point de vue des transports routiers

En termes d'infrastructures routières, deux projets que l'on peut considérer comme des coups partis sont à signaler : d'une part la suppression des péages de Koutio et Tina (effective le 1^{er} janvier 2014) et d'autre part l'amélioration du maillage local de la voirie à Nouméa (en partie réalisé).

6.2.3 Du point de vue du transport de marchandises

Ce « Scénario » n'intègre pas d'actions / projets relatifs au transport de marchandises (aucun projet n'étant pas actuellement prévu / mature).

6.2.4 Du point de vue du transport maritime

Le PANC joue un rôle essentiel pour l'économie de la Nouvelle Calédonie. Cette porte d'entrée et de sortie doit être en mesure de s'adapter aux exigences du commerce mondial et en particulier au

niveau des conséquences liées à l'augmentation de la taille des navires, que ce soient des vraquiers ou des porte-conteneurs. La course au gigantisme que nous constatons depuis plusieurs années ne semble pas se ralentir. Il est donc fondamental que les infrastructures dédiées à la réception des navires et aux opérations commerciales continuent de s'améliorer et soient en mesure de réceptionner des unités de plus en plus grandes. L'allongement du quai n°8 et l'augmentation du tirant d'eau à la fois au niveau du poste à quai, du chenal d'accès mais également au niveau du cercle d'évitage, représentent trois chantiers indispensables pour espérer conserver les lignes directes des compagnies maritimes qui touchent avec leurs services directs le port de Nouméa. Sans ces mises à niveau le principal risque est le déclassement du port de Nouméa et la mise en place de feeders avec pour conséquences directes, l'augmentation des durées d'acheminement des marchandises et dans certains cas l'augmentation des coûts de transport.

6.2.5 Du point de vue du transport aérien

Les coups partis dans l'aérien reposent sur une logique d'amélioration de l'efficacité économique du système existant. Ils sont, notamment dans le domaine de l'infrastructure, nécessaires au développement et à la rationalisation du secteur à court et moyen terme. Ils répondent de manière partielle à la problématique soulevée dans le diagnostic mais sont une étape indispensable à la rationalisation du fonctionnement du système aérien.

S'agissant du transport aérien, cinq projets sont considérés comme des coups partis :

- Réalisation des investissements actuellement prévus dans les trois années à venir sur les plates-formes aéroportuaires de Magenta, Lifou, Koné, Ouvéa, Maré.
Ces investissements sont de deux types :
 - A Koné, Ouvéa et Maré, il s'agit d'élargissements ou d'allongements de pistes dont l'utilité sera d'augmenter la limite de masse maximale au décollage des ATR 42 et 72, donc le nombre de passagers et/ou l'export de fret, et donc de permettre d'abaisser, à avion donné, les coûts de revient unitaires ;
 - D'autre part, sur les cinq aéroports cités, il s'agit de modernisations et extensions des aérogares et des aires de stationnement associées afin de permettre un meilleur traitement des passagers et du fret.
- Clarification des principes de gouvernance du transport aérien intérieur :
 - Pour des raisons qui tiennent à la fois à la sécurité des vols et à l'organisation du marché, le transport aérien de passagers est par construction une activité qui doit être régulée et contrôlée par la puissance publique. A ce titre, le pouvoir de décision que détient le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie en tant qu'actionnaire direct ou indirect des compagnies aériennes du territoire, doit être distingué des pouvoirs d'autorisation et de régulation qu'il détient en vertu de la loi organique. Cette distinction est d'autant plus importante pour l'avenir que rien n'interdit a priori que des compagnies aériennes à capitaux privés se créent sur le territoire et soient candidates à des dessertes internationales ou intérieures. Dans l'immédiat, se pose déjà la question de l'attribution à Air Loyauté de droits de trafic et/ou d'obligations de service public distincts de ceux d'Air Calédonie.

Il convient donc de clarifier les principes applicables à la gouvernance du système en Nouvelle-Calédonie, en ayant bien en tête la recherche de l'optimisation technique et économique dont a besoin la Nouvelle-Calédonie dans son ensemble.

Cette clarification passe par l'affirmation ou la réaffirmation des pouvoirs et compétences de l'autorité de régulation du transport aérien intérieur (rôle actuellement tenu par la DAC), dans les domaines suivants : délivrance des certificats de transporteur aérien et licences des compagnies aériennes, autorisation et contrôle de leurs programmes d'exploitation, politique tarifaire et aides publiques associées, supervision de la situation économique des compagnies ;

- Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces ;
 - L'objectif est de trouver un opérateur permettant de réaliser des économies d'échelle et une uniformité de gestion des aérodromes. Le transfert de la gestion de Magenta à la CCI est réalisé et les études sur l'opportunité de déléguer tous les aéroports de Nouvelle Calédonie sont en cours. La réflexion sur l'aérodrome de Lifou est déjà très avancée.
- Acquisition d'un 4^{ème} ATR par Air Calédonie ;
 - Cette acquisition est jugée nécessaire par la direction de la compagnie afin de mieux répondre à la demande en termes de programme des vols et de régularité compte tenu du potentiel de trafic estimé et des gains de productivité obtenus par les mesures de rationalisation déjà prises, ainsi que par les travaux d'optimisation de l'infrastructure entrepris et à poursuivre.
- Mise en place d'une desserte inter-iles aux Iles Loyauté.
 - Cette desserte est financée par la Province des Iles en utilisant les compétences de la compagnie Air Loyauté.

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
1	Réseau SMTI : réseau RAÏ	Transport collectif et alternatif	Pays	SMTI	600	500	2014
2	Suppression des barrières de péages de Koutio et Tina	Transport routier	Grand Nouméa / Province Sud	Province Sud	100	360 (exploitation) + 1 800 (suppression des recettes)	2014
3	Amélioration du maillage local de la voirie	Transport routier	Grand Nouméa	Province Sud et communes	4 265	0	2014
4	Allongement du quai des conteneurs et amélioration du tirant d'eau	Transport maritime	Nouméa et Pays	PANC	3 500	0	2017
5	Wharf de Bélep	Transport maritime	Province Nord	Province Nord	596	5	2013
6	Wharf d'Ouvéa	Transport maritime	Province des Iles	Province des Iles	2 300	5	2016
7	Gare maritime de l'île des Pins	Transport maritime	Ile des Pins	Province Sud	500	15	2015 / 2016

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
8	Réalisation des investissements prévus sur les plate-formes aéroportuaires	Transport aérien	Nouméa, Lifou, Koné, Maré, Ouvéa	Gouvernement et Province des Iles	4 600	0	2016
9	Clarification des principes de gouvernance du transport aérien intérieur	Transport aérien	Pays	Gouvernement, DAC, Provinces	0	30	2015
10	Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces	Transport aérien	Pays	Provinces	0	100 à 150 par Province	2017
11	Acquisition d'un 4 ^{ème} ATR par Air Calédonie	Transport aérien	Pays	Air Calédonie	1 200	Non calculable	Fin 2013
12	Mise en place	Transport aérien	Loyauté	Air Loyauté,	0	Non calculable	Avant 2015

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	d'une desserte inter-iles			Province des Iles			

6.3 Déclinaison intermodale du scénario

Ce scénario étant la prolongation dans le temps de la situation photographiée des systèmes de transport à travers le diagnostic et ne correspondant pas à une réelle stratégie en termes de politique de transport, il ne comporte aucune déclinaison intermodale proprement dite. A ce jour, la multimodalité existe certes à travers certaines pratiques mais elle n'est en aucun cas encadrée et organisée. De fait, la mise en œuvre de ce Scénario verrait perdurer dans le temps les dysfonctionnements identifiés à travers le diagnostic et le fait que cohabitent de façon indépendante plusieurs systèmes de transport sans aucune coordination ou presque entre eux et sans que ne soit prise en compte la dimension prospective nécessaire à un exercice tel que celui de la réalisation du SGTM.

6.4 Eléments d'ordre financier

6.4.1 Introduction d'ensemble à la partie financière

1. Les coûts de chaque scénario sont à analyser par rapport à la situation existante telle que mise en évidence dans le cadre du diagnostic. Rappelons qu'à l'occasion de ce travail en phase 1, les coûts finaux publics ont été estimés à 14 Mds XPF environ partagés à 50%/50% quasiment entre voirie et transports collectifs, aériens ou maritimes.

La présentation des chiffrages telle qu'elle sera menée pour chaque Scénario doit donc s'analyser par rapport à ce référentiel.

2. Les coûts sont présentés, à ce stade, en XPF constants (c'est-à-dire hors inflation) moyennés sur la période 2014/2030.
3. La décomposition entre investissement et exploitation / maintenance n'est pas toujours évidente à déterminer, notamment en ce qui concerne la voirie, les Collectivités ayant tendance à imputer en investissement des dépenses qui relèvent de l'entretien maintenance. La méthode de comptabilisation retenue dans notre analyse tend, à l'inverse, à considérer comme investissement la création de voirie, l'entretien maintenance régénération étant imputé en fonctionnement (calculé sur la base de ratios différenciés selon le type de voirie et appliqués aux linéaires concernés).
4. Les éléments produits permettent successivement de mettre en évidence :
 - a. Le volume et la répartition des interventions sur le territoire (à ne pas confondre avec le maître d'ouvrage et le(s) payeurs compte tenu de schémas de financements croisés).
 - b. La vision consolidée par territoire et par mode de transport
 - c. La traduction de l'effort demandé en fonction de divers ratios
5. Cette présentation permet d'arbitrer sur la question du financement global de chaque Scénario à l'échelle du territoire ; elle ne permet pas, en revanche, d'arbitrer sur la question du financement par chaque acteur, les enjeux de gouvernance et de financement étant complexes et devant faire l'objet d'un arbitrage à part entière.

6. Les coûts issus des Scénarios sont traduits en dépenses globales (investissement + exploitation + entretien + maintenance) en ne tenant compte que du coût public ;
7. Les coûts sont rapportés au PIB réel retenu à 882 milliards XPF en 2013 ; le PIB par habitant est supposé être en croissance de 2% par an (hors inflation) pour une croissance annuelle de la population de 1,2% par an.

Cette hypothèse de croissance du PIB par habitant est plutôt inférieure aux taux de croissance obtenus au cours des années passées. Actuellement, les dépenses relatives aux transports et à la mobilité représentent 1,7% du PIB (investissement et exploitation maintenance confondus).

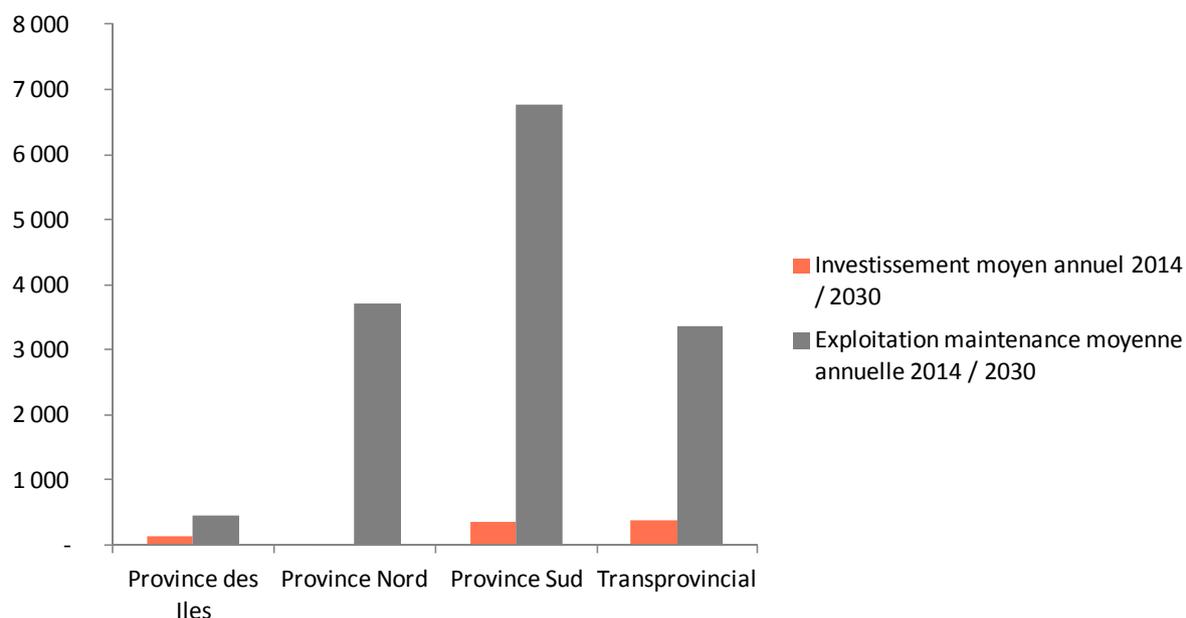
8. Les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) sont retenus à 162 milliards XPF en 2013. La croissance annuelle de ces Prélèvements Obligatoires (PO) est calée de manière à conserver un ratio (*prélèvement / PIB*) constant (soit 18% environ). Actuellement, les dépenses relatives aux transports et à la mobilité ponctionnent les PO à hauteur de 9% environ (investissement et exploitation/ maintenance confondus).
9. **A noter enfin que la vision par territoire correspond à un découpage territorial et non à un découpage par Collectivité (au sens administratif).** Ainsi, des dépenses réalisées par une Province dans une logique « transprovinciale » sont imputées en « dépenses transprovinciales » au sens de leur destination.

6.4.2 Chiffrage du Scénario

Synthèse financière du « non-Scénario » « Coups Partis »
Ce Scénario induit 15,2 Mds XPF de dépenses moyennes annuelles principalement en exploitation / maintenance (avec le biais d'imputation évoqué en préambule en ce qui concerne la voirie).
Ces dépenses représentent 1,28% du PIB au global dont une part très réduite qui concerne l'investissement. Elles ponctionnent les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) à hauteur de 7% environ.
L'absence de projections au-delà de 2020 ampute ce Scénario en particulier sur l'investissement (en exploitation/maintenance, le principe repose sur une reconduction de la charge).

- Interventions sur le territoire par mode d'intervention
A noter encore que la vision par territoire correspond à un découpage territorial et non à un découpage par collectivité (au sens administratif).

**Dépense représentée par le scenario (en M XPF constants)
Distinction Investissement / exploitation maintenance**



- Vision consolidée par territoire et mode de transport

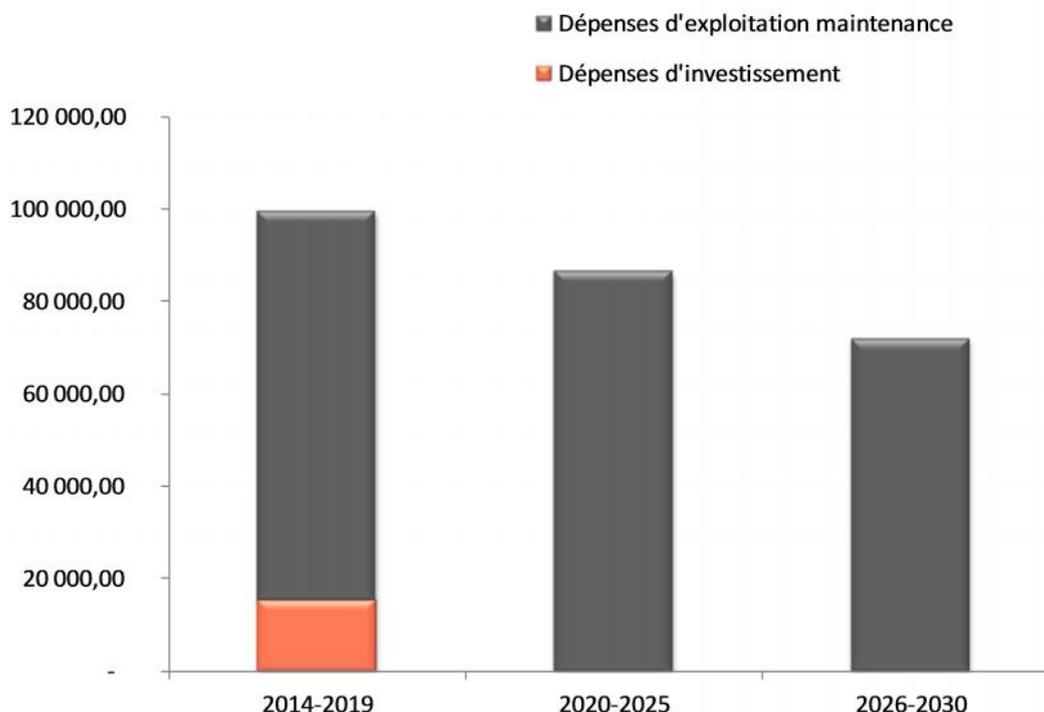
Dépense totale moyenne annuelle exprimée en MXPF	Route	TC	Aerien	Maritime	Total	Dépense / hab
Province des Iles	444	-	-	139	583	29 900
Province Nord	3 704	-	-	28	3 732	74 440
Province Sud	4 075	2 790	-	249	7 114	34 889
Transprovincial	-	365	3 374	-	3 738	13 666
Total général	8 223	3 155	3 374	416	15 168	55 450

- Traduction de l'effort en % de PIB, de prélèvements obligatoires et de dépense / habitant

Dépense d'investissement en % du PIB	Dépense totale en % du PIB	Dépense totale en % des Prélèvements (hors cotisations sociales)	Dépense totale exprimée en XPF / hab par an
0,08%	1,28%	6,95%	55 450

- Phasage des dépenses dans le temps

Phasage des dépenses totales (en MXPF constants)



6.5 Evaluation du « non-scénario »

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Clarification a minima de la gouvernance des transports (aérien, transport scolaire, ...), réglementation des professions liées au transport, et de certains types de transport (marchandise et produits dangereux), ✓ Mise en place d'une gouvernance associée à la politique de développement des croisiéristes • TC : Fiabilisation et modernisation du service de transport en commun intercommunal (RAI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : Un manque toujours flagrant de coordination et de vision au niveau pays (Peu ou pas d'évolution en matière de financements et de gouvernance au niveau pays) • TC et alternatifs : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une prédominance de la voiture et des utilisateurs toujours captifs des TC ✓ Peu ou pas de desserte des zones isolées ✓ Une gestion du transport scolaire inadaptée ✓ Un très faible développement du

<ul style="list-style-type: none"> • Maritime : Améliorations des infrastructures portuaires (Quai des conteneurs, wharf d'Ouvéa et de Belep), préalable à la mise en place de services maritimes fiables et réguliers. Reprise du transport de passagers vers Ouvéa • Aérien : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Préservation de la maîtrise des dessertes internationales en lien avec la non ouverture du marché ✓ Meilleure rentabilité des lignes liée à l'allongement des pistes et meilleure gestion des petits aéroports liée à la délégation de cette gestion à des privés ✓ Amélioration des conditions de déplacement vers les îles (desserte inter-îles) • Réseau routier : Des actions de désengorgement du grand Nouméa sont engagées (suppression des péages et amélioration du maillage de la voirie à Nouméa) 	<p>covoiturage, des modes doux et de l'intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maritime : Pas de résolution de la problématique carburant dans les îles. Très faible intérêt du transport de passagers par rapport à l'aérien • Réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> ✓ L'engorgement attendu du grand Nouméa malgré les actions mises en œuvre ✓ La fiabilité et la sécurisation des réseaux routiers n'est pas au niveau des standards métropolitains • Aérien : Des vols internationaux chers impactant les déplacements de la population et l'offre touristique • Tourisme : Pas d'action majeure visant à développer le tourisme (touristes et croisiéristes) excepté une nouvelle gouvernance autour des croisiéristes
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourisme : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Proximité des marchés australiens et néo-zélandais potentiellement intéressés par la destination Nouvelle-Calédonie (offre aérienne plus agressive sur ces segments) ✓ Potentiel important de développement du tourisme de croisière dans un marché en forte croissance • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Les débats et convergence d'opinions vers le futur schéma 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maritime : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mouvements sociaux associés au problème d'approvisionnement des îles ✓ Augmentation des durées d'acheminement des marchandises depuis l'international et des coûts de transport liés au déclassement du port de Nouméa par les compagnies maritimes internationales avec mise en place de feeders • Réseau routier :

<p>d'aménagement NC2025</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La refonte prochaine de la fiscalité indirecte et la création de la TGA • Maritime : Conserver les liaisons directes des compagnies maritimes internationales sur le port de Nouméa (délai et coût d'acheminement) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un engorgement annoncé du grand Nouméa à très court terme et de la zone VKP à plus long terme entraînant des impacts économiques et sociaux importants (coût du logement) ✓ Une insécurité routière toujours anormalement élevée • TC : Tant qu'aucune alternative à la voiture n'est proposée, la parc de véhicule continue sa progression, la pollution de l'air liée à la voiture provoque des vrais problèmes de santé • Tourisme : Réduction de l'intérêt de la destination pour le tourisme de croisière et pas de mise à profit de la croissance du marché
--	--

7. SCENARIO « BAS »

7.1 Introduction

Ce Scénario « Bas » constitue une avancée par rapport à la situation au « fil de l'eau », telle qu'elle est fondée sur les Coups Partis, en ce sens qu'il propose des développements importants pour répondre aux besoins locaux de déplacements.

Restant cependant « Régionaliste » dans son esprit (au plan Politique), il ne propose d'évolutions en matière de finances et de gouvernance que dans cette optique « locale » et met l'accent sur la mise en œuvre de projets et d'actions en cours de discussion et/ou programmés mais non financés à ce jour, sans que ne soient effectués d'efforts particuliers du point de vue de l'encadrement général des politiques de transport.

A minima, il propose néanmoins la création d'une instance de coordination entre les différents acteurs des transports sans que ne lui soient attribuées de réelles compétences spécifiques en la matière.

7.2 Eléments de gouvernance associés au Scénario

Outre les actions de gouvernance indispensables en tout état de cause, il y aura à mener :

- des réflexions sur le droit à la mobilité et aux transports (compétences, réglementation, financement) ;
- des réflexions sur les synergies à mettre en place entre les actions liées à la mobilité et les questions d'environnement et d'aménagement du territoire ;
- des réflexions sur la mise en place une structure de coordination et de circulation de l'information a minima ;
- des réflexions relatives à la gouvernance des croisiéristes, compte tenu de l'urgence à prendre en compte le problème de l'allongement de la taille des navires et leur fréquence de touché en Nouvelle-Calédonie.

Par ailleurs et d'un point de vue plus opérationnel, il conviendra de veiller à ce que :

- l'instance de coordination des politiques de transport puisse voir le jour avec une lettre de mission et une feuille de route claire (démarrage de la Centrale de Mobilité) ;
- les systèmes de transports puissent s'adapter au développement des technologies de l'information (information voyageurs) ;
- la réalisation et la gestion des infrastructures et équipements publics soient facilitées par la modernisation des règles relatives à la commande publique (mise en place de l'outil « partenariats publics/privés », ainsi qu'à l'utilisation de l'espace public (modernisation du régime des ZAC par exemple).

7.3 Actions et projets du Scénario « Bas »

7.3.1 Du point de vue des transports collectifs et alternatifs

Un premier ensemble d'actions relatives aux transports collectifs et alternatifs peut être amené à voir le jour à partir de ce Scénario. Cependant et tel que précisé dans l'introduction de ce Scénario, les actions et projets engagés ne comportent que la mise en œuvre de solutions locales de déplacements. Ils engagent certes des réflexions importantes auprès des différents acteurs de la mobilité et ce notamment dans le cadre de l'amélioration des conditions de déplacements à l'échelle locale mais peu de réflexions relatives au développement de pratiques multimodales sont initiées de par l'absence de mise en œuvre d'une instance de coordination digne de ce nom.

Les actions et projets reflétant l'esprit de ce Scénario et ayant trait aux transports collectifs et alternatifs sont les suivants :

- mise en œuvre du projet Néobus dans le Grand Nouméa,
- le développement de services de Transport à la Demande (TAD, dont le nombre et l'échelle reste à définir), services de TAD devant s'inscrire dans la mise en œuvre de Schémas de Transport Locaux permettant de définir à une échelle pertinente (Commune ?) un ensemble de sous actions.

Par ailleurs, ce Scénario est également le cadre de mise en œuvre de projets actuellement inscrits et programmés dans les quelques années à venir, à savoir :

- le Schéma Directeur des Modes Actifs du Grand Nouméa (avec potentielles prescriptions en faveur des piétons et des PMR sur les voiries du Grand Nouméa),
- la mise en œuvre des actions actuellement validées et engagées du PDAN ou encore,
- le développement d'une information voyageur multimodale (et calculateur d'itinéraires) à travers le partenariat de la Centrale de Mobilité.

D'autre part et au regard de l'importance des actions à mettre en œuvre quant à l'amélioration du transport scolaire, le présent scénario inclut :

- la rationalisation du transport scolaire à l'échelle du Grand Nouméa (à court et moyen terme) et,
- la réorganisation du transport scolaire en dehors du Grand Nouméa.

Ce Scénario du point de vue des transports collectifs et alternatifs amène une amélioration manifeste de la situation actuelle sans pour autant créer les conditions de mise en œuvre d'une véritable politique de transport collectif à l'échelle du Pays.

7.3.2 Du point de vue des transports routiers

Le Scénario Bas a pour objectif de développer les projets de transport routier prioritaires en termes de sécurisation du réseau et de réduction de l'accidentologie :

- Amélioration de la sécurité routière par la mise en place d'une politique volontariste comprenant un panel de mesures (éducation / prévention, contrôles / réglementation, communication / coordinations des actions) ainsi que des travaux portant sur les caractéristiques des infrastructures (créneaux de dépassement, signalisation, équipements de sécurité,...); en cela, il s'inscrit totalement dans le Plan approuvé récemment par le Congrès de Nouvelle Calédonie.

- Fiabilisation du réseau routier à travers la réalisation, sur les sections présentant les dysfonctionnements les plus importants, de nombreux travaux de modernisation (structures de chaussée, ouvrages d'art, évitement du col de la Pirogue).

Le Scénario Bas reprend donc les différents projets indispensables à une amélioration forte du niveau de service et de la sécurité sur le réseau routier interurbain, sans toutefois permettre d'atteindre les standards observés en Métropole.

7.3.3 Du point de vue du transport de marchandises

Le Scénario Bas intègre le traitement des points durs relatifs aux ouvrages d'arts (ouvrages d'art en mauvais état ou à portance limitée) afin de faire face aux difficultés de circulation des marchandises sur la grande terre.

7.3.4 Du point de vue du transport maritime

Les projets de transport maritime inscrits dans ce Scénario ne visent pas à modifier sensiblement la configuration du transport maritime en Nouvelle Calédonie. L'ambition se limite aux points suivants :

- Répondre à l'urgence de la situation dans les îles Loyauté en termes d'approvisionnement en carburant, par la mise en place d'une DSP ;
- Réaliser les projets prioritaires d'amélioration des infrastructures portuaires dans les îles et en Province Nord. Ces projets sont pour la plupart des coups partis ou presque, car ils doivent permettre de remédier aux insuffisances actuelles dans ce domaine ;
- Réaliser à Nouméa et dans les îles les infrastructures qui permettront à la Nouvelle Calédonie de demeurer une étape attractive pour les croisiéristes et de profiter des retombées économiques de ce marché en plein essor.

Si la mise en œuvre de ce Scénario apporterait une sensible amélioration par rapport à la situation actuelle, il convient toutefois de préciser que certains dysfonctionnements identifiés dans le cadre du diagnostic – et notamment pour la desserte des îles – ne seraient pas résolus à ce stade.

7.3.5 Du point de vue du transport aérien

S'agissant du transport aérien, le Scénario Bas comporte, en plus des projets communs à l'ensemble des Scénarios, trois projets correspondant respectivement à la politique de transport aérien international, à la politique de transport aérien intérieur, et à la problématique du transfert à La Tontouta de l'activité de Magenta.

Il s'agit plus précisément, dans chacun de ces trois domaines, des options suivantes :

- Dans le domaine du transport aérien international, gestion prudente de la compagnie Aircalin associée à la poursuite d'une « politique de niche » dans le cadre des accords internationaux actuels de trafic ;
- Dans le domaine du transport aérien intérieur régulier, choix d'un outil de transport basé sur les deux compagnies Air Calédonie et Air Loyauté, dont les marchés seraient distincts et ne se recouvriraient pas – Développement, dans ce cadre, du trafic inter îles par Air Loyauté ;

- S'agissant des aéroports de Nouméa, Magenta resterait la base principale du système de transport aérien intérieur, malgré un démarrage progressif de liaisons vers les Iles à partir de La Tontouta.

7.3.6 Du point de vue des actions transversales

- Réflexion relative à la gouvernance associée à la politique de développement des croisiéristes

Le marché de la croisière connaît des niveaux de croissance très élevés car ce marché est en cours de démocratisation. Pour accompagner ce mouvement, voire l'amplifier, la Nouvelle Calédonie doit d'une part adapter ses infrastructures, et d'autre part mener une réflexion sur la politique de développement à conduire en la matière.

Cette politique de développement devra répondre aux enjeux suivants :

- Penser l'accueil des croisiéristes au-delà du quai et de la gare maritime, et notamment dans la ville de Nouméa ;
- Gérer les flux mais également l'organisation des offres de services avec l'objectif d'augmenter le panier moyen de chaque croisiériste lors d'une escale ;
- Définir l'aménagement de la gare maritime et de la zone se trouvant en bout du futur quai des croisiéristes (accueil de navires de 300 à 350 mètres), afin d'accueillir dans les meilleures conditions possibles les touristes et l'ensemble des acteurs locaux en relation avec ce marché.

Outre le Gouvernement et le PANC, cette réflexion devra associer la ville de Nouméa, les différentes Provinces ainsi que les professionnels du tourisme (artisans, transporteurs, tours opérateurs,...).

- Création d'une Centrale de Mobilité et d'une instance de coordination des politiques de transport en Nouvelle-Calédonie

Le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie a lancé une étude de faisabilité / définition d'une Centrale de Mobilité qui pourrait voir le jour à partir de 2015. Abordée dans un premier temps à travers le biais de l'information voyageurs (centrale d'information multimodale et calculateurs multimodal d'itinéraires), elle a vocation à aller plus loin dans la définition de produits multimodaux avec dans les scénarios les plus ambitieux du présent Schéma la création de titres de transport multimodaux (combinés voire intégrés). En parallèle de la création de la centrale d'information voyageurs, il conviendra de veiller aussi au déploiement du Plan Numérique, qui en constitue en partie un prérequis.

En lien avec la création de la Centrale de Mobilité, le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie en tant que Maître d'Ouvrage et pilote du processus de création de celle-ci aura l'opportunité de créer un partenariat (qui devra se concrétiser à minima par la signature de conventions de mise à disposition de données d'information voyageurs et de protocoles associés) qui pourra former l'embryon de cette instance souhaitée de coordination des politiques de transport.

Bien entendu, les objectifs qu'il conviendrait d'attribuer à cette instance vont bien au-delà de la mise en œuvre d'une information voyageurs (centrale d'informations multimodales) et il conviendra le moment venu d'établir une réflexion sur les missions qui pourraient lui être assignées au regard de la répartition actuelle des compétences en matière de transport (et potentielles évolutions). Le suivi de

la mise en œuvre du Schéma Global des Déplacements et de la Mobilité de Nouvelle-Calédonie pourrait être l'angle à travers lequel il pourrait être possible de cadrer ses prérogatives.

○ Lancement d'une réflexion sur la domanialité des routes

En lien avec les optimisations envisageables en termes d'ingénierie routière soulignées dans le Diagnostic, il conviendra de lancer une réflexion relative à la domanialité des routes permettant d'optimiser la gestion et la maintenance des infrastructures routières. Au-delà de la domanialité existante, l'objectif sera dans un premier temps de classer les routes selon leur usage (transit, contournement, desserte locale,...) et de voir dans quelle mesure des transferts de gestion pourraient être envisagés en fonction de cet usage. Dans les Scénarios les plus ambitieux, un transfert de la gestion des routes (au SIGN pour le Grand Nouméa par exemple) en accompagnement d'évolution des compétences des collectivités / syndicats concernés peut être envisagée.

Les actions constitutives du Scénario Bas sont indiquées ci-après de façon synthétique. On notera que les actions communes à tous les Scénarios ne sont pas reprises dans le tableau.

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
1	Néobus	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	26 000	1 100	2018
2	Transport à la Demande	Transport collectif et alternatif	Communes	Gouvernement, Provinces, SMTI	1 400	80 000	2020
3	Réseaux communaux	Transport collectif et alternatif	Communes	Communes / Transporteurs privés	800	400	2020
5	Transport Scolaire en dehors du Grand Nouméa"	Transport collectif et alternatif	Toutes communes hors Grand Noumea	Communes	0	A déterminer	2016-2019
6	Rationalisation transport scolaire (Grand Nouméa)	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	0	0	2015-2022
7	Capitalisation des solutions de covoiturage existantes et promotion	Transport collectif et alternatif	Pays	Gouvernement	0	0	2015-2017
8	Actions du PDAN actuellement engagées	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	Grand Nouméa, SMTU	A déterminer	0	En cours

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
9	Réorganisation des réseaux de TC dans le Grand Nouméa	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	1.5 à 3.5	0	2017
10	Schémas locaux de transport	Transport collectif et alternatif	Toutes communes hors Grand Nouméa	Communes	100	0	2020
11	Schéma directeur modes actifs du Grand Nouméa	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU / SIGN	15	0	2020
12	Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière	Transport routier	Pays	Gouvernement	0	9	2014
13	Amélioration de la liaison Paita-Tontouta	Transport routier	Paita	Gouvernement (DITTT)	11 000 à 16 000	50	2015-2020
14	10 créneaux de dépassement sur la RT1	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	5 000	0	2014-2020
15	Améliorations	Transport routier	Pays	Gouvernement	18 500	0	2014-2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués (DITTT)	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires sur RT						
16	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires sur RT	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	8 800	0	2014-2030
17	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires sur RP	Transport routier	Province Sud	Province Sud	9 410	0	2014-2020
18	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires sur RP	Transport routier	Province Sud	Province Sud	2 700	0	2014-2030
19	Améliorations chaussées et ouvrages d'art :	Transport routier	Province Nord	Province Nord	11 550	0	2014-2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	opérations prioritaires sur RP						
20	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires sur RP	Transport routier	Province Nord	Province Nord	4 200	0	2014-2030
21	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires sur RP	Transport routier	Province des Iles	Province des Iles	400	0	2014-2030
22	DSP carburant pour les Loyauté	Transport maritime	Iles Loyauté	Gouvernement	360 à 600 (estimation indicative)	36 (estimation indicative)	2014
23	Construction des épis en grande rade pour les croisiéristes	Transport maritime	Nouméa	PANC	6 800 à 11 000	20	2017
24	Aménagement de l'anse du Tir	Transport maritime	Nouméa	PANC, ville de Nouméa,	A déterminer	A déterminer	2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
				professionnels du tourisme			
25	Wharf de Poum	Transport maritime	Poum	Province Nord	500 à 1 000	5	2015
26	Port de pêche de Koumac	Transport maritime	Koumac	Province Nord	2 900	15	2018
27	Wharf de Tiga	Transport maritime	Tiga	Province des Iles	0 (réalisé)	5	2013
28	Dépôt de carburant de Maré	Transport maritime	Maré	Province des Iles	200	A déterminer	2015
29	Trafic International (Air Calin) -Rationalisation du segmentAsie - Développement du tourisme régional Maintien de la subvention	Transport aérien	Pays	Gouvernement, Air Calin	8 000	financé par les recettes passagers 1000 MXPF	2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	publique d'exploitation existante						
30	Iles – Calédonie : AirCal inter îles : Air Loyauté Nouvelles dessertes depuis Koné	Transport aérien	Pays	Gouvernement - Province des îles	0	1300 MXPF (dont 1000 correspondant aux aides publiques déjà existantes)	2014
31	Trafic local à Magenta dans la limite de capacité du site. Surplus à Tontouta : infrastructures nécessaires	Transport aérien	Pays et Grand Nouméa	Gouvernement, DAC, CCI	300 ⁵	100	A partir de 2014
32	Traitement des points durs pour le transport	Transport de marchandises	Pays	Gouvernement (DITTT), Provinces	0	0	Avant 2020

⁵ Montant à confirmer par la DGAC

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	routier de marchandises						

7.4 Déclinaison intermodale du scénario

Le présent Scénario a été bâti de telle sorte à ce que voient le jour à l'horizon du Schéma Global des Transports un ensemble d'actions et de projets actuellement en cours de définition (ou de réflexion) au sein des différents systèmes de transports. Néanmoins, la logique de Scénario est établie sur le fait que subsiste à cet horizon la gouvernance actuelle des transports. Dans ce sens, le système de transport calédonien pâtirait à travers la mise en œuvre de ce scénario de l'absence de vision intégrée et planifiée à une échelle cohérente (échelle Pays en l'occurrence). Ainsi, la déclinaison intermodale de ce scénario reste faible à partir du moment où celui-ci est basé sur la cohabitation de systèmes de transports non reliés les uns aux autres, faisant subsister un bon nombre de dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic.

Le Scénario apporte certes des avancées majeures pour chacun des systèmes de transport mais l'absence d'évolution de la gouvernance des transports ne permet pas l'atteinte d'objectifs satisfaisants au regard de ceux affichés initialement par le Schéma Global des Transports et autres démarches de planification en cours (NC 2025).

7.5 Éléments d'ordre financier

Synthèse financière du Scénario Bas

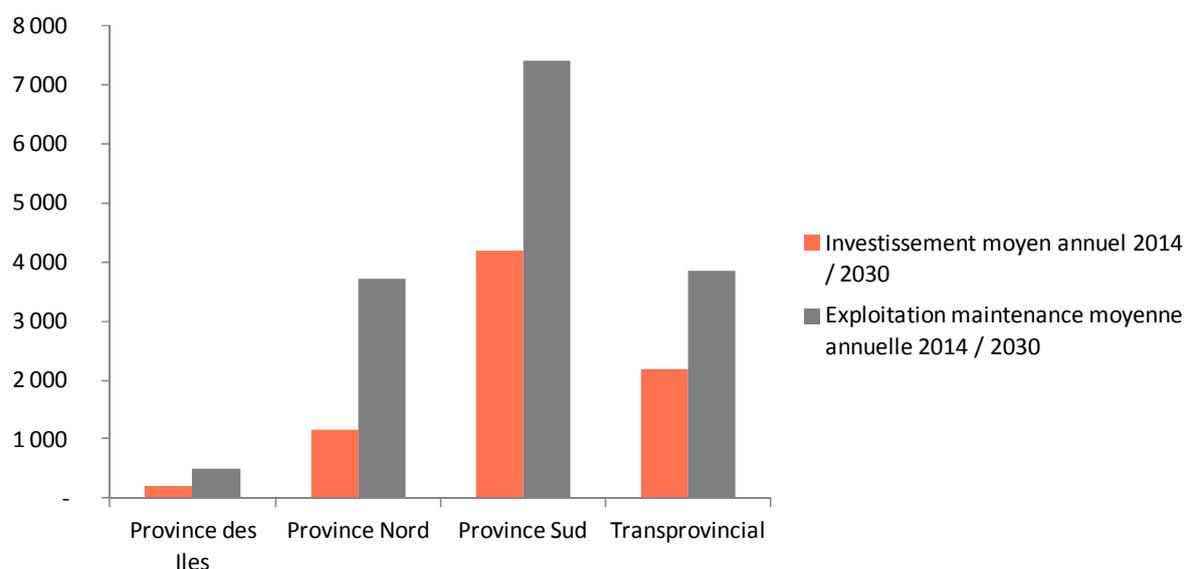
Ce scénario induit **23,2 Mds XPF de dépenses moyennes annuelles** avec un gros effort en matière d'investissement qui représente 35% des dépenses. Cet effort est notamment lié à la mise en œuvre de Neobus, mais pas uniquement, des efforts significatifs en matière de routes et de transport maritime étant réalisés.

Ces dépenses représentent près de 2,0% du PIB au global, dont 0,65% au titre de l'investissement. Ce Scénario ponctionne les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) à hauteur de 10,6%.

Dans ce Scénario, près de 50% des dépenses sont programmées avant 2019.

- Interventions sur le territoire par modes d'intervention
A noter encore que la vision par territoire correspond à un découpage territorial et non à un découpage par collectivité (au sens administratif).

**Dépense représentée par le scenario (en M XPF constants)
Distinction Investissement / exploitation maintenance**



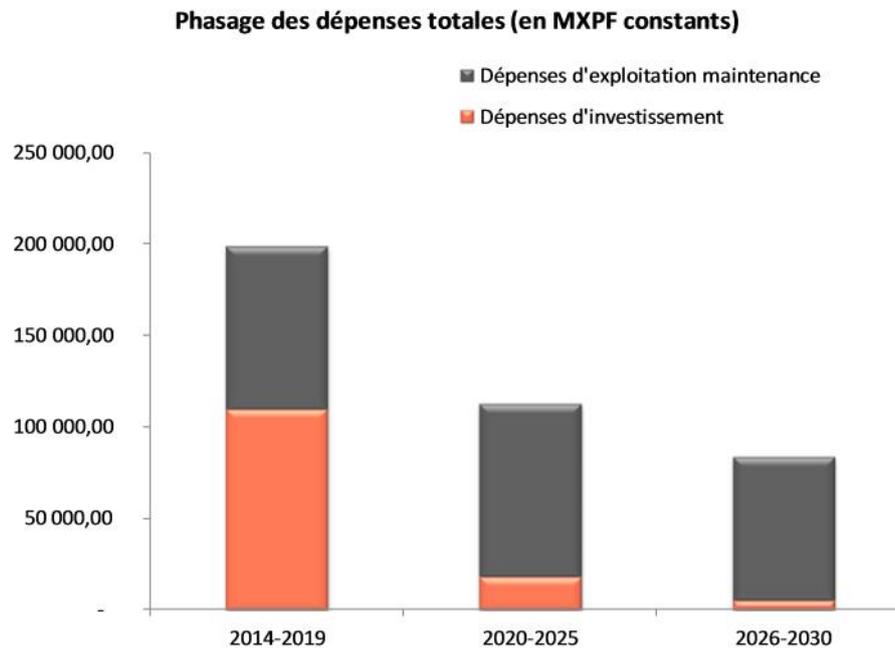
- Vision consolidée par territoire et mode de transport

Dépense totale moyenne annuelle exprimée en MXPf	Route	TC	Aerien	Maritime	Total	Dépense / hab
Province des Iles	467	-	-	218	685	35 137
Province Nord	4 630	-	-	258	4 889	97 499
Province Sud	5 859	4 938	-	793	11 590	56 842
Transprovincial	1 615	890	3 538	-	6 043	22 092
Total général	12 571	5 828	3 538	1 269	23 207	84 840

- Traduction de l'effort en % de PIB, de prélèvements obligatoires et de dépense / habitant

Dépense d'investissement en % du PIB	Dépense totale en % du PIB	Dépense totale en % des Prélèvements (hors cotisations sociales)	Dépense totale exprimée en XPF / hab par an
0,65%	1,96%	10,63%	84 840

- Phasage des dépenses dans le temps



7.6 Evaluation du scénario

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Meilleure coordination des politiques de transport (instance de coordination) • TC et alternatifs : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Plus grande réponse aux besoins locaux de déplacement notamment sur le grand Nouméa (Néobus), pour les régions plus isolées (Développement des TAD) et dans les communes (réseaux communaux) ✓ Léger développement des modes doux (Schéma directeur) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : Des relais de coordination qui manquent encore entre l'instance de coordination et les différents acteurs. • TC et alternatifs : pas de réflexion globale en terme de développement de pratiques multi modales, pas de création d'une véritable politique de transport collectif à l'échelle pays <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des utilisateurs toujours majoritairement captifs des TC ✓ Gestion du transport scolaire inadaptée ✓ Très faible développement du covoiturage et des modes doux

<p>des modes actifs du Grand Nouméa, PDAN)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise à disposition d'une information centralisée pour les différents modes de transport (centrale de mobilité) • Réseau routier : Meilleure fiabilisation du réseau routier et réduction de l'accidentologie (politique volontariste en matière de sécurité routière) • Maritime : Traitement des problèmes d'approvisionnement en carburants dans les îles Loyauté (DSP carburant) et amélioration des infrastructures portuaires (Iles et Nord) • Aérien : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Développement du trafic inter îles aux loyautés avec impact positif sur le tourisme ✓ Amélioration des conditions d'accueil (capacité et service) permettant de demeurer une destination attractive pour les croisiéristes et de profiter des retombées économiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau routier : La fiabilité et la sécurisation des réseaux routiers reste en dessous des standards métropolitains • Aérien : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des vols internationaux chers impactant les déplacements de la population et l'offre touristique ✓ Pas d'action majeure visant à développer le tourisme international aérien
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourisme : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Proximité des marchés australiens et néo-zélandais potentiellement intéressés par la destination Nouvelle-Calédonie (offre aérienne plus agressive sur ces segments) ✓ Développement du tourisme de croisière dans un marché en forte croissance • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Les débats et convergence d'opinions vers le futur schéma 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : Risque de lenteurs et lourdeurs dans la mise en place d'une vision et d'un plan d'action au niveau Pays. • Réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des saturations du réseau prévues sur le grand Nouméa à court terme entraînant des impacts économiques et sociaux importants (coût du logement) et de la zone VKP sur du plus long terme ✓ Une insécurité routière encore trop importante

<p>d'aménagement NC2025</p> <p>✓ La refonte prochaine de la fiscalité indirecte et la création de la TGA</p>	
--	--

8. SCENARIO « MEDIAN »

8.1 Introduction

Ce Scénario « Médian » constitue un changement sensible d’approche avec une Gouvernance qui, conformément aux éléments détaillés dans le chapitre 2, serait reconfigurée en donnant un rôle central au Gouvernement ; avec des Provinces et des Communes se voyant attribuer, selon le principe de subsidiarité, les compétences pour lesquelles elles sont les mieux placées, c’est à dire celles ayant trait aux déplacements qui se développent à l’intérieur de leurs territoire respectifs, mais sans exclure pour autant que l’exclusivité actuelle de collecte des fonds par le Gouvernement ne soit modifiée.

Parmi les actions les plus symboliques à envisager au titre de ce Scénario, nous trouvons, à travers la dotation d’une ressource pérenne suffisante (à définir), la mise en place d’une Autorité Organisatrice des Transports Publics sur le territoire du Grand Nouméa, et le transfert concomitant au SIGN du rôle joué aujourd’hui par la Province Sud en matière de voirie dans le Grand Nouméa, tant il est vrai que le problème de Nouméa doit être aujourd’hui pris « à bras le corps ».

Ce faisant, il ne s’agirait donc pas de transférer tel ou tel pouvoir à telle à telle instance, mais bien de chercher le dispositif le mieux équilibré pour répondre aux besoins des populations, dans un cadre où tout ce qui contribue à la multiculturalité du territoire serait davantage développé.

Ce contexte est clairement plus favorable à l’investissement, et au développement de toutes les mesures liées à l’intermodalité.

8.2 Eléments de gouvernance associés au scénario

Outre les actions liées à la gouvernance menée dans le cadre du Scénario Bas, il y aurait cette fois-ci une modification à apporter à la répartition actuelle des compétences et au mode de gouvernance fixée par la loi organique, pour aller vers plus de mutualisation au niveau du Pays.

Il s’agirait ainsi de:

- élaborer un code des transports de Nouvelle-Calédonie ;
- renforcer les compétences normatives de la Nouvelle-Calédonie en laissant toutefois aux provinces des compétences normatives d’adaptation ;
- préciser que la réglementation et le financement du droit à la mobilité incombent à la Nouvelle-Calédonie ;
- la mise en place d’une Agence des Routes ;
- attribuer clairement à la Nouvelle-Calédonie l’intégralité des compétences de desserte et de transport pour toutes les liaisons interprovinciales quel que soit le mode routier maritime ou aérien ;
- créer une instance de régulation ;
- instaurer des recettes nouvelles de type, par exemple, versement transport ;
- élargir à la Nouvelle-Calédonie le droit d’exproprier et de réguler l’urbanisme et le foncier en fonction des impératifs des infrastructures de transport et des déplacements.

8.3 Actions et projets du Scénario « Médian »

8.3.1 Du point de vue des transports collectifs et alternatifs

Ce Scénario met à la fois l'accent (en complément des actions prévues dans le Scénario Bas) sur :

- une augmentation qualitative et quantitative de l'offre de transport collectif de telle manière qu'ils puissent désormais constituer une alternative crédible à l'utilisation du véhicule particulier et
- sur l'impulsion à l'échelle Pays d'actions capables de mieux coordonner entre elles les différentes initiatives de mobilité et permettre ainsi le développement de pratiques multimodales.

D'autre part le présent Scénario crée un cadre de mise en œuvre indispensable à la définition d'une politique de mobilité urbaine durable à Nouméa en instaurant la notion d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) disposant de prérogatives suffisantes (ressources, fonction) afin d'agir significativement en faveur du développement des transports collectifs à l'échelle du Grand Nouméa.

Parmi les actions mises en œuvre au titre de ce Scénario, il convient de souligner :

- le développement d'un réseau de transport collectif interurbain amélioré (augmentation de l'offre et de la qualité de service : arrêts, information voyageur),
- la création d'un réseau de transport collectif dans l'agglomération VKP tel que préconisé par l'étude actuellement menée par la Province Nord,
- la mise en œuvre d'une tarification combinée entre les différents modes de transport collectifs (réseau SMTI et SMTU à minima) à travers les partenariats créés autour de la Centrale de Mobilité,
- le développement de Services de Transport à la Demande en zones isolées (tribus) en s'appuyant sur le dispositif de VLC existant (nécessitant l'encadrement de l'activité par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie),
- une remise à plat de l'organisation du transport scolaire au regard des recommandations effectuées par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie (Direction Mission Transfert de Compétences),
- le développement de prescriptions relatives à l'intégration de pistes cyclables dans les nouveaux projets d'aménagements routiers (pouvant potentiellement inclure un volet formation des techniciens),
- la mise en place d'un service de Navettes vers l'aéroport de la Tontouta amélioré car bénéficiant des aménagements routiers effectués entre Paita et la Tontouta sur la RT1.

Bien entendu, cette liste de projet / actions n'a pas prétention à être exhaustive si ce n'est qu'elle instaure un premier pas en avant qualitatif pour le développement d'un transport alternatif à la voiture particulière.

8.3.2 Du point de vue des transports routiers

L'objectif du Scénario Médian est de préciser les projets à réaliser pour mettre en place en Nouvelle Calédonie un réseau routier interurbain conforme aux standards métropolitains en termes de niveau de service et de sécurité. **Les actions déjà incluses dans le Scénario Bas sont donc reprises et complétées par des actions de même nature : politique de sécurité routière et aménagements sur l'ensemble du réseau routier.** Le Scénario Médian vise à ramener l'insécurité routière à un niveau semblable à celui de la Métropole ou des pays d'Europe de l'Ouest.

Le principe de mettre en place une liaison à haut niveau de service entre Nouméa et Tontouta est par ailleurs intégré.

On propose également de faire évoluer la gouvernance actuelle pour créer une Agence Routière Calédonienne permettant de mutualiser et d'optimiser les moyens dédiés à l'entretien des routes et à l'ingénierie routière.

En revanche le Scénario Médian ne propose pas d'amélioration significative du maillage du réseau routier interurbain.

Par ailleurs, il intègre la réalisation du pont sur la Ouaième afin de permettre la mise en œuvre du réseau interurbain de Transport Collectif tel que décrit par ailleurs.

8.3.3 Du point de vue du transport de marchandises

Au niveau du transport de marchandises, le Scénario Médian prévoit de pouvoir travailler selon trois principaux axes de travail, à savoir :

- Le traitement des autres points durs (autres que ceux relatifs aux Ouvrages d' Art) en lien avec le transport routier de marchandises (lien avec les aménagements / réaménagements de chaussée prévus au titre du Scénario Bas, création d'itinéraires identifiés en fonction du tonnage des véhicules, création d'itinéraires pour le transport de matières dangereuses,...) ;
- La création de mesures de rationalisation à travers la potentielle création de centrales de distribution locale (renforcement de l'identité de parcs / zones logistiques).
- L'évolution de la réglementation en matière de transport de marchandises : mise en œuvre d'un certificat d'aptitude pour les transporteurs routiers – à considérer en accompagnement par la Chambre des Métiers, mise aux normes relatives à la sécurité du transport de marchandises (évolution de la réglementation du transport de matières dangereuses, obligation d'utilisation de tachygraphes par les transporteurs et contrôles adaptés par les autorités) ; cette évolution pourrait en fait s'avérer nécessaire plus rapidement. La faisabilité de la mise en œuvre de cette action reste à étudier finement du point de vue des nombreux impacts (notamment économiques) que pourrait comporter cette action qui n'est pas décrite en fiches annexes du présent rapport.

Ces différentes actions sont à mener/ définir précisément en concertation avec les syndicats de transporteurs, la chambre des métiers, la DITTT et les différents acteurs associés. Ces actions ne sont pas renseignées en annexe du présent rapport en lien avec l'absence de maturité de ces réflexions et le trop peu d'éléments disponibles sur ces sujets.

8.3.4 Du point de vue du transport maritime

Par rapport au Scénario Bas, les projets intégrés dans ce Scénario permettent d'envisager une nette amélioration des conditions du transport maritime dans les Iles, au travers :

- De la mise en place d'une DSP globale pour desservir les îles Loyauté, répondant véritablement aux besoins, dans des conditions économiques optimisées ;
- D'une poursuite de l'amélioration des infrastructures, en complément des priorités traitées par le Scénario Bas ;
- De la prise en compte de la nécessité de mettre en place dans les îles des services d'accueil, semblables à ceux qui doivent être associés à tout port moderne.

L'autre volet majeur de ce Scénario porte sur les efforts proposés afin de développer une alternative au transport routier de marchandises pour desservir le Nord de la Grande Terre, par le lancement de l'exploitation du port de Népoui et par la construction d'un dépôt de carburant.

8.3.5 Du point de vue du transport aérien

S'agissant du transport aérien, le Scénario Médian se tourne vers une politique touristique plus volontariste. On relève trois projets correspondant respectivement à la politique de transport aérien international, à la politique de transport aérien intérieur, et à la problématique du transfert à La Tontouta de l'activité de Magenta.

Il s'agit plus précisément, dans chacun des trois domaines, des options suivantes :

- Dans le domaine du transport aérien international, la compagnie Aircalin est supposée mener une politique tarifaire offensive dans la zone Pacifique afin de contribuer au développement du tourisme. Cette attitude offensive serait soutenue par un effort de subvention publique du Gouvernement à Aircalin augmenté, par rapport au Scénario Bas, d'environ 1 milliard XPF, d'où un niveau de trafic supérieur d'environ 10%. AirCalin assurerait ainsi une desserte importante régionalement au moyen de sa propre flotte., Par ailleurs, elle pourrait sous-traiter à Air Calédonie les liaisons vers le Vanuatu qui est accessible en ATR.
- Dans le domaine du transport aérien intérieur, le Scénario Médian suppose le rapprochement d'Air Calédonie et d'Air Loyauté afin de constituer un outil rationalisé comportant un seul système d'information et de commercialisation, une seule fonction technique et une seule fonction administrative et financière. Cette rationalisation apporterait une économie d'exploitation que nous estimons à 350 MXPF.
- La croissance du trafic serait par ailleurs favorisée par un niveau de subventions publiques accru d'environ 800 M XPF au travers des différents systèmes d'aides aux passagers et aux transporteurs, ce qui pourrait se traduire, en comparaison du Scénario Bas, par un supplément d'environ 15% en nombre de passagers annuel ;
- En troisième lieu, la fonction aéroportuaire serait, pour la desserte commerciale du Grand Nouméa, regroupée à La Tontouta d'ici à 2025, seule l'aviation générale restant à Magenta. Nous estimons que ce transfert aurait un coût en investissement de 800 MXPF, mais serait neutre en charges d'exploitation pour le transporteur. Parallèlement, la Direction de l'Aviation civile procéderait à la mise en œuvre de son projet de Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta, dont le coût d'investissement est estimé à 1 Md XPF, mais qui permettrait en contrepartie une économie d'exploitation estimée à 400 MXPF.
- Il convient de noter que le scénario de transfert du trafic commercial de Magenta à La Tontouta doit être associé à un accès terrestre depuis Nouméa reposant à la fois sur une liaison routière à 2x2 voies et la mise en place d'un système de transport en commun performant, permettant d'éviter que l'accès à l'aéroport constitue, par rapport à la situation actuelle, un important handicap pour les passagers des liaisons intérieures en temps et en coût.

8.3.6 Du point de vue des actions transversales

Le présent Scénario instaure la mise en œuvre de plusieurs changements fondamentaux en matière de gouvernance des transports (à l'échelle du Grand Nouméa principalement) avec :

- la mise en place d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) à l'échelle du Grand Nouméa, qui verrait les fonctions du SMTU s'étendre au financement des projets de transports collectifs urbains (sous réserve de l'existence d'une ressource adaptée),
- la montée en puissance du SIGN qui pourrait se voir confier le statut de Communauté d'Agglomération en devenant une véritable instance de coopération intercommunale dotée de compétences propres (telle que la voirie « communautaire »), ; cette proposition sous-entend également une importante réflexion quant à la collecte et à la redistribution des recettes fiscales.

Ainsi et à travers de telles évolutions en termes de gouvernance, il conviendra de mener une vaste réflexion sur le financement des transports, notamment à travers le biais de la redistribution / collecte des ressources fiscales en charge du financement des transports. C'est à ce titre qu'une réflexion sur une ressource locale de type Versement Transport doit être envisagée.

D'autre part, la potentielle création d'une tarification combinée à travers les dispositifs de la Centrale de Mobilité doit permettre de confier une véritable mission à un organisme multi partenarial en charge de sa mise en œuvre. Celui-ci pourrait être le SMTI .

Les actions constitutives du Scénario Médian sont indiquées ci-après de façon synthétique. On notera que les actions communes à tous les Scénarios ou communes avec le Scénario Bas ne sont pas reprises dans le tableau.

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
1	Réseau SMTI amélioré	Transport collectif et alternatif	Pays	SMTI	120	100	2017-2020
2	Réseau TC VKP	Transport collectif et alternatif	VKP	Province Nord et communes VKP	0	125	2015-2020
3	Actions relatives à la Centrale de Mobilité	Transport collectif et alternatif	Pays	GNC et partenaires	0	0	2015-2020
4	Rationalisation transport scolaire Grand Nouméa (long terme)	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	0	-5	2017-2020
5	Intégration de prescriptions vélo "bandes et pistes cyclables" dans les projets d'aménagement routier	Transport collectif et alternatif	Pays	DITTT, Provinces, Communes	+10 % prix voirie construite	A considérer dans le cadre de l'entretien général de la voirie (ajouter 10%)	2020
6	Service navette de	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	100	23	2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	amélioré vers Tontouta						
7	Mise en place d'une politique très volontariste de sécurité routière	Transport routier	Pays	Gouvernement	0	18	2014
8	Mise en place du schéma de hiérarchisation du PDAN	Transport routier	Grand Nouméa	Communes + Province	A déterminer	0	2020
9	Mise à 2x2 voies liaison Paita-Tontouta	Transport routier	Paita	Gouvernement (DITTT)	8 600	70	2025-2030
10	5 créneaux de dépassement sur la RT1	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	2 500	0	2015-2020
11	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires sur RT	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	27 400	0	2020-2030

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
12	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations sur RT	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	2 200	0	2014-2030
13	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires sur RP	Transport routier	Province Sud	Province Sud	8 540	0	2020-2030
14	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations sur RP	Transport routier	Province Sud	Province Sud	2 200	0	2014-2030
15	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non	Transport routier	Province Nord	Province Nord	10 000	0	2020-2030

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	prioritaires sur RP						
16	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations sur RP	Transport routier	Province Nord	Province Nord	3 500	0	2014-2030
17	Contournement KP - Phase 1	Transport routier	Province Nord	Province Nord	4 000	40 à 50	2020
18	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations sur RP	Transport routier	Province des Iles	Province des Iles	346	0	2014-2030
19	Création d'une agence routière calédonienne	Transport routier	Pays	Gouvernement et Provinces	0	0	2015-2020
20	Pont sur la Ouaième	Transport routier	Hienghène	Province Nord	1 350	0	2025-2030

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
21	DSP globale pour les îles Loyauté	Transport maritime	Îles Loyauté	Gouvernement	Non calculable	240 à 360 (estimation indicative)	2015
22	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Transport maritime	Île des Pins	Province Sud	0	10	2015-2020
23	Lancement de l'exploitation du port de Népoui	Transport maritime	Province Nord	Province Nord, PANC	500 (estimation indicative)	A déterminer	2020
24	Construction d'un dépôt de carburant à Népoui	Transport maritime	Province Nord	Province Nord	1 000 à 1 200	A déterminer	2015-2020
25	Gare maritime à Lifou	Transport maritime	Lifou	PANC	500 à 600	15	2015-2020
26	Gare maritime à Maré	Transport maritime	Maré	Province des Îles	500 à 600	15	2015-2020
27	Gare maritime à Ouvéa	Transport maritime	Ouvéa	Province des Îles	500 à 600	15	2015-2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
28	Dépôt de carburant d'Ouvéa	Transport maritime	Ouvéa	Province des Iles	200	A déterminer	2015-2020
29	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Transport maritime	Lifou	PANC	0	10	2015-2020
30	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Transport maritime	Maré	Province des Iles	0	10	2015-2020
31	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Transport maritime	Ouvéa	Province des Iles	0	10	2015-2020
32	Politique tarifaire offensive pour Aircalin Sous-traitance vols Vanuatu à AirCal	Transport aérien	Pays	Gouvernement, Air Calin Air Cal	8 000	1000 MXPF par an	2015

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	Maintien de la subvention publique existante Total dessubventions publiques d'exploitation à Aircalin					1000 M XPF par an 2000 M XPF par an	
33	Rapprochement AirCal et Air Loyauté Subventions publiques déjà prévues dans le Scénario Bas Subventions d'exploitation supplémentaires permettant la croissance du	Transport aérien	Iles Loyauté	Gouvernement Province des îles	0	Economie de 350 MXPF par an 1300 MXPF par an 800 MXPF par an	2014

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	trafic Solde des subventions publiques moins économies					1750 MXPf par an	
34	Transfert du trafic commercial à La Tontouta Aviation générale à Magenta Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta	Transport aérien	Grand Nouméa	Gouvernement, DAC, CCI	800 M XPF 1000 MXPf	Economie pour Air Calédonie de 200 MXPf par an 0 Economie pour la DAC de 400 MXPf par an	>2030
35	Traitement des autres points durs pour le transport routier de marchandises	Transport de marchandises	Pays	Gouvernement (DITTT), Provinces	0	0	Avant 2030

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
36	Mesures légères de rationalisation	Transport de marchandises	Pays	Gouvernement	0	0	2020
37	Evolution volontariste de la réglementation du transport routier	Transport de marchandises	Pays	Gouvernement	0	0	2025

8.4 Déclinaison intermodale du scénario

Au regard des principales évolutions de gouvernance attendues à travers la mise en œuvre de ce Scénario et la mise en œuvre des actions qu'il contient, celui-ci correspond à une réelle avancée par rapport au système de transport tel qu'il existe aujourd'hui en Nouvelle-Calédonie.

En effet, il instaure un véritable changement dans la façon dont sont appréhendées les politiques de transport en Nouvelle-Calédonie à partir du moment où il impulse :

- une vision coordonnée des systèmes de transports avec un rôle important de coordinateur des transports conféré au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie ou à une autorité étant amenée à agir à l'échelle Pays,
- la création de dispositifs de gouvernance locale (dans le Grand Nouméa) permettant de mettre en œuvre une politique de mobilité urbaine durable (instauration d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains à l'échelle du Grand Nouméa, montée en puissance du SIGN et du SMTU du point de vue de leurs compétences (voirie, financement des transports,...)).

Bien entendu, cela sous-tend un ensemble de problématiques qui doivent être étudiées plus dans le détail notamment du point de vue de la disposition des ressources financières adéquates pour mettre en œuvre cette vision coordonnée et volontariste en matière de transports.

Du point de vue du contenu proprement dit de ce Scénario et en considérant l'évolution de la gouvernance des transports, celui-ci s'attache à mettre en œuvre un ensemble d'actions fortes et capables de répondre à bon nombre d'enjeux identifiés dans le diagnostic. Il demande par ailleurs des efforts importants en termes de financements des projets concernés et sur les démarches partenariales à créer ou consolider dans cet objectif. L'instauration d'un ticket unique (certes à ambition mesurée étant donné qu'il s'agirait d'une tarification combinée et non intégrée) serait à ce titre une action phare du présent Scénario.

A travers ce Scénario, il peut être souligné qu'un vrai pas en avant serait franchi du point de vue de la mise en œuvre d'une véritable politique de déplacements multimodale. La question de l'organe en charge de la coordination des politiques de transports à l'échelle Pays reste à préciser. A ce titre, il convient d'étudier la possibilité de d'attribuer au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie un véritable rôle de coordinateur des politiques de transports qui reviendrait à lui attribuer un rôle de garant de l'intermodalité.

8.5 Eléments d'ordre financier

Synthèse financière du Scénario Médian

Sur le plan financier, le saut entre ce Scénario et le Scénario Bas suppose une mobilisation complémentaire des fonds publics à hauteur de + 8,6 Mds XPF par an en moyenne. Les dépenses d'investissement continuent de monter en puissance et représentent 40% des dépenses totales (investissement + exploitation/maintenance).

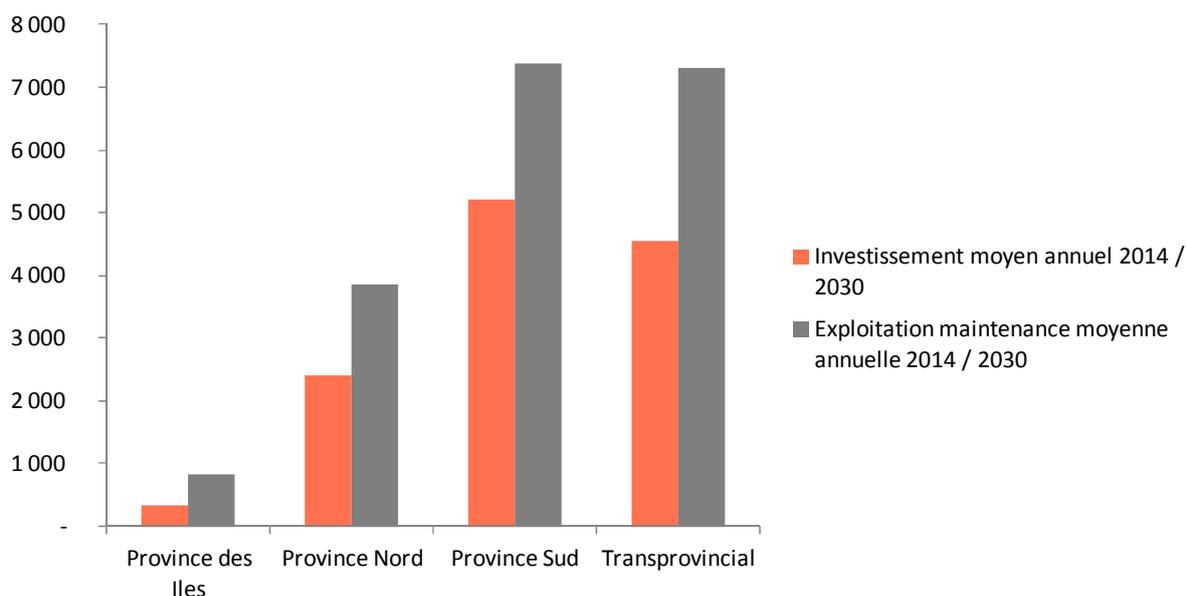
Les dépenses de ce Scénario représentent 2,7% du PIB au global dont 1,05% au titre de

l'investissement. Ce scénario ponctionne les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) à près de 15%.

Le phasage induit une programmation de 42% des dépenses avant 2019.

- Interventions sur le territoire par modes d'intervention
A noter encore que la vision par territoire correspond à un découpage territorial et non à un découpage par collectivité (au sens administratif).

**Dépense représentée par le scénario (en M XPF constants)
Distinction Investissement / exploitation maintenance**



- Vision consolidée par territoire et mode de transport

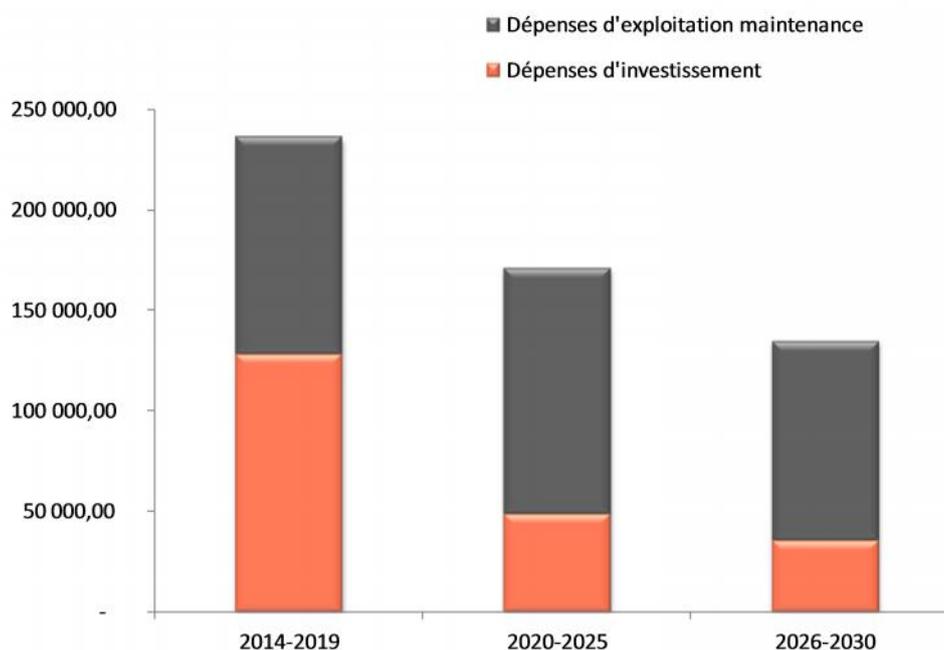
Dépense totale moyenne annuelle exprimée en MXPF	Route	TC	Aerien	Maritime	Total	Dépense / hab
Province des Iles	483	-	-	658	1 141	58 523
Province Nord	5 790	110	-	352	6 253	124 704
Province Sud	6 885	4 900	-	802	12 587	61 729
Transprovincial	3 365	1 138	7 350	-	11 853	43 332
Total général	16 523	6 148	7 350	1 812	31 833	116 376

- Traduction de l'effort en % de PIB, de prélèvements obligatoires et de dépense / habitant

Dépense d'investissement en % du PIB	Dépense totale en % du PIB	Dépense totale en % des Prélèvements (hors cotisations sociales)	Dépense totale exprimée en XPF / hab par an
1,05%	2,68%	14,58%	116 376

- Phasage des dépenses dans le temps

Phasage des dépenses totales (en MXPf constants)



8.6 Evaluation du scénario

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Vision coordonnée et véritable politique pays des transports (Rôle central du gouvernement ou d'une autorité pays) ✓ Mise en place de dispositifs de gouvernance locale des transports urbains (AOTU sur le 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau routier : Pas d'amélioration significative du maillage du réseau routier interurbain, • TC et alternatifs : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas de véritable impulsion pour le développement des modes doux et de l'auto-partage

grand Nouméa et montée en puissance du SMTU et du SIGN (financement des transports et entretien de la voirie)

- **TC et alternatifs** : Proposition d'une offre alternative à la voiture et mise en place d'une vraie politique de déplacements multimodale

- ✓ Développement d'une offre de service de transport en commun avec un bon niveau de service (SMTI amélioré, Réseau TC VKP, Transport scolaire, navette TTA, ticket unique)
- ✓ Réponse adaptée aux besoins de déplacement des régions isolées (TAD en tribus)
- ✓ Développement des mobilités actives (pistes cyclables et aménagement routier) et de l'intermodalité (ticket unifié centrale de mobilité)

- **Réseau routier** :

- ✓ Niveau de service et de sécurité conformes aux standards métropolitains
- ✓ Liaison à haut niveau de service entre Nouméa et La Tontouta
- ✓ Mutualisation et optimisation des moyens d'ingénierie routière (agence routière)

- **Maritime** :

- ✓ Desserte passager vers les îles à nouveau concurrentielle (DSP globale carburant / fret / passagers, amélioration des infrastructures et services d'accueil)
- ✓ Développement d'une alternative au transport routier de marchandises pour desservir le Nord de la Grande Terre

<ul style="list-style-type: none"> • Aérien : Développement du trafic aérien (+10%) avec la zone pacifique notamment (offre tarifaire agressive) et donc du tourisme 	
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourisme : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Proximité des marchés australiens et néo-zélandais potentiellement intéressés par la destination Nouvelle-Calédonie (offre aérienne plus agressive sur ces segments) ✓ Développement du tourisme de croisière dans un marché en forte croissance • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Contexte favorable aux investissements dans les transports (gouvernance centralisée et mieux coordonnée) et au développement de l'intermodalité • Aérien : Rapprochement de Nouméa en temps de trajet avec l'aéroport de la Tontouta • Maritime : Réduction des externalités négatives sur l'axe Nord/sud (exploitation du port de Népoui et construction d'un dépôt de carburant) 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aérien : Risque financier associé à une politique tarifaire plus agressive sur l'offre de trafic aérien à l'international (déficit accru d'Aircalin) • Réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Risque de saturation du réseau routier du Grand Nouméa

9. SCENARIO HAUT

9.1 Introduction

En ligne avec le Scénario précédent, ce Scénario final, dit « Haut », s’appuie sur un développement au fond dans la coordination de la Gouvernance des différents secteurs du Transport, et un développement tout aussi important des projets intéressant le Pays, dans un cadre d’intermodalité poussé lui aussi à son pic.

Parmi ces projets, certains s’inscrivent en continuité naturelle de Projets figurant dans le Scénario Médian, au point d’ailleurs qu’ils pourraient être envisagés de les développer au-delà de la période 2030.

Mais pour d’autres projets, généralement de grande envergure, leur inscription dans le Scénario Haut relève davantage du souci de ne « rien oublier » des desiderata exprimés par les différentes Autorités du Pays, que d’une conclusion définitive sur leur pertinence à figurer dans ce Scénario à l’horizon 2030 ; clairement, cela passera par des études de faisabilité ad-hoc et des décisions Politiques en temps et en heure. Il en va ainsi de l’aéroport de la Plaine des Gaïac destiné à recevoir un trafic international, de l’agrandissement de l’aéroport de Lifou pour recevoir également du trafic international, ou de l’extension de la RT1 à La Foa, entre autres projets.

9.2 Eléments de gouvernance associés au Scénario

Outre les actions liées à la gouvernance menée dans le cadre du Scénario Médian, il y aurait la mise en place d’instruments légaux et financiers permettant une coordination nettement renforcée au niveau du pays, par :

- la création d’une véritable structure avec moyens dédiés en charge de la mise en œuvre d’une politique de coordination de transports de type Syndicat Mixte des Transports ;
- la mise en place d’un Conseil Supérieur des Transports (du type de celui existant en Métropole) ;
- la création de dispositifs de compensations relatifs à la mise en œuvre un ticket unique intégré au titre de la Centrale de Mobilité.

9.3 Actions et projets du Scénario « Haut »

9.3.1 Du point de vue des transports collectifs et alternatifs

Le présent Scénario, en ce qui concerne le développement de transports collectifs et alternatifs, s’établit dans le même esprit que le précédent du point de vue de son pilotage étant donné qu’il se base sur une vision coordonnée à l’échelle Pays des politiques de transports. Par rapport au Scénario Médian qui constitue déjà une avancée non négligeable du point de vue du développement d’une politique de transport collectifs et alternatifs, ce Scénario Haut consiste en la mise en œuvre d’une palette d’actions complémentaires visant à solutionner la majorité des dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic et à créer un cadre de développement d’une politique de mobilité durable et moderne basée sur le développement de la multimodalité.

Dans ce sens, ce Scénario propose la mise en œuvre d’actions et de projets (méritant cependant d’être appréciés à travers des études de faisabilité adéquates-cf chapitre 9.1) tels que :

- La mise en place de réseaux de transports collectifs communaux (dont les conditions exactes restent à définir au cas par cas : TAD, navettes, lignes régulières,...),
- La création d’un service de Navettes Maritimes entre Nouméa et le Mont Dore,
- Une remise à plat complète du système de transport scolaire tel que préconisé par la Mission Transfert de Compétences du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie,
- La mise en place d’une tarification intégrée à l’échelle Pays (Ticket Unique) permettant de faciliter les pratiques multimodales mais aussi de diminuer le coût du transport pour les usagers (action à considérer au titre de la Centrale de Mobilité),
- Le maillage d’une partie du réseau routier (urbain principalement) par un réseau de pistes cyclables,
- La mise en œuvre à Nouméa (voire dans les communes du Grand Nouméa) de services d’auto-partage et de Vélos (électriques ?) en Libre-Service,
- La réalisation d’aménagements en faveurs des transports collectifs (sites propres, couloirs bus) dans le Grand Nouméa en complément du projet Néobus,
- La mise en place d’une politique restrictive en matière de stationnement à Nouméa et dans les autres centres urbains du pays,
- La mise en œuvre d’un service de navettes cadencé vers l’aéroport de la Tontouta (dans le cadre d’une potentielle politique de développement touristique très volontariste et du regroupement des activités de Magenta à la Tontouta impliquant un programme de vols relativement dense et donc les marges de manœuvre essentielle à la mise en service d’un tel service cadencé).

9.3.2 Du point de vue des transports routiers

Par rapport au Scénario Médian, ce Scénario intègre certains projets visant à :

- Aménager la RT1 en axe à haut niveau de service jusque La Foa, ce qui limiterait encore davantage les risques d’accidents sur les sections les plus circulées de la RT1 et réduirait sensiblement les temps de parcours sur la Grande Terre (La Foa à 1 heure de Nouméa, Koné à 2h45) ;
- Améliorer localement le maillage du réseau routier interurbain (finalisation du contournement de Koné, liaison Hienghène – Kaala-Gomen).

9.3.3 Du point de vue du transport de marchandises

Ce Scénario envisage en complément de l’action phare décrite dans le scénario médian (évolution de la réglementation en matière de transport de marchandises) la création d’une centrale de distribution urbaine dans le Grand Nouméa dont l’objet sera de rassembler en un seul et même lieu des flux logistiques (à apprécier dans une logique de complémentarité avec le Port Autonome) en vue d’un dispatching optimisé des marchandises à l’échelle du Grand Nouméa (et éventuellement à travers l’usage de véhicules électriques).

9.3.4 Du point de vue du transport maritime

Ce Scénario se veut résolument ambitieux, en allant parfois au-delà des besoins identifiés dans le cadre du diagnostic de l'étude.

Pour le Nord de la Grande Terre, l'objectif est de développer des liaisons maritimes visant à concurrencer la route (pour les marchandises, sur les relations entre le Grand Nouméa et VKP) ou l'aérien (pour les voyageurs, sur les relations entre Touho et les Loyauté).

Les îles Loyauté, outre la liaison avec la côte Est de la Grande Terre, bénéficieraient d'une ouverture au trafic international de fret et de voyageurs, au travers d'une liaison entre Lifou et le Vanuatu.

En termes d'infrastructure, deux projets sont proposés : aménager un dépôt de carburant à l'île des Pins et mettre en place une station d'avitaillement GNL à Nouméa.

9.3.5 Du point de vue du transport aérien

Le Scénario Haut s'inscrit dans une politique ambitieuse de développement touristique pour la Nouvelle-Calédonie, dans une logique économique libérale.

Il comporte les éléments suivants :

- Le rapprochement des compagnies Aircalin, Air Calédonie et Air Loyauté au sein d'une unique compagnie aérienne néo-calédonienne basée à La Tontouta. Ce rapprochement apporterait a priori une économie de frais de structure et de frais d'escale (traitement des passagers et du fret à La Tontouta), et intégrerait totalement la desserte des îles dans l'offre commerciale proposée aux passagers internationaux au travers de l'ensemble des sites de réservation et d'achat en lignes de billets. Il impliquerait cependant vraisemblablement, en contrepartie, un changement culturel important pour les passagers résidents des îles.
- La fermeture complète de Magenta, avec en contrepartie un accès terrestre à La Tontouta depuis Nouméa très performant (2x2 voies + transport en commun cadencé). Par rapport au scénario médian, le déplacement de l'aviation générale à La Tontouta engendrerait un investissement complémentaire de 200 MXPF, portant à 1 milliard XPF. L'investissement par rapport à la situation actuelle. Le coût d'exploitation supplémentaire à La Tontouta serait en revanche négligeable.
Cette fermeture engendrerait en contrepartie des opportunités foncières a priori significatives, que l'on peut estimer à 500 M XPF.
- La transformation de l'aéroport de Lifou en plateforme internationale régionale basée sur l'allongement de la piste à 2100 m (si cet allongement est techniquement possible) et la mise en place d'installations terminales permettant l'accueil d'un trafic international réalisé par des modules de type A 320. L'investissement correspondant est estimé à 3 à 5 milliards XPF, et les coûts annuels d'exploitation à 800 MXPF à l'horizon 2030.
- La création d'un aéroport international sur le site de la Plaine des Gaïacs. Cette idée permettrait une desserte internationale directe de la Province Nord, mais le potentiel de trafic correspondant semble incertain. Il s'agit donc d'un projet dont la rentabilité économique et financière est loin d'être assurée et qui ne pourrait résulter que d'une décision politique très volontariste. L'investissement est estimé à 10 milliards XPF et les coûts d'exploitation seraient du même ordre que ceux de l'aéroport international de Lifou (800 M XPF à l'horizon 2030).

9.3.6 Du point de vue des actions transversales

Les actions transversales associées à ce Scénario reprennent de façon « plus poussée » les éléments relatifs au Scénario Médian. Elles s'en distinguent cependant à travers les points suivants :

- La nécessité de créer des dispositifs de financement / compensation liée à la réalisation d'une tarification intégrée (et non plus combinée),
- La potentielle création d'un Conseil Supérieur des Transports et de l'Intermodalité (sur le modèle de celui instauré en métropole en 2012).

Les actions constitutives du Scénario Haut sont indiquées ci-après de façon synthétique. On notera que les actions communes à tous les Scénarios, ou communes avec le Scénario Bas ou Médian, ne sont pas reprises dans le tableau.

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
1	Navettes Maritimes Mont-Dore - Nouméa	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	120	110	2015
2	Maillage du réseau routier par un réseau de pistes cyclables	Transport collectif et alternatif	Communes	DITTT, Provinces, Communes	2 500	0	2020-2025
3	Système d'auto-partage à Nouméa	Transport collectif et alternatif	Nouméa	A définir	A déterminer	A déterminer	2020
4	Système de VLS à Nouméa	Transport collectif et alternatif	Nouméa	A définir	A déterminer	A déterminer	2020
5	Aménagements ponctuels (infrastructures) du réseau bus du Grand Nouméa	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	Communes du Grand Nouméa	6 000	0	2025
6	Service spécifique,	Transport collectif et alternatif	Grand Nouméa	SMTU	100	56	2025

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	cadencé vers La Tontouta						
7	Mise à 2x2 voies de la RT1 : La Tontouta - La Foa	Transport routier	Pays	Gouvernement (DITTT)	65 000	650	2030
8	Contournement VKP - Phase 2	Transport routier	Koné	Province Nord	4 000	40 à 50	2020-2025
9	Liaison routière Hienghène - Kaala-Gomen	Transport routier	Hienghène et Kaala-Gomen	Province Nord	3 000	175	2020-2025
10	Station d'avitaillement GNL sur le port de Nouméa	Transport maritime	Nouméa	PANC	360	A déterminer	2020
11	Dépôt de carburant de l'île des Pins	Transport maritime	Ile des Pins	Province Sud	150	A déterminer	2020
12	Développement important du port de Népoui	Transport maritime	Province Nord	Province Nord, PANC	500 (estimation indicative)	A déterminer	2020

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
13	Quai de Touho	Transport maritime	Touho	Province Nord	659	10	2020-2025
14	Liaison maritime côte Est – Iles Loyauté	Transport maritime	Touho, Loyauté	Province Nord, Province des Iles, Gouvernement	0	Non calculable	2020-2025
15	Ouverture du port de Lifou au trafic international	Transport maritime	Lifou	PANC, Province des Iles	Non calculable	Non calculable	2025
16	Rapprochement AirCal, Air Loyauté et AirCalin Subventions publiques déjà prévues dans le Scénario Médian pour l'ensemble des compagnies Solde des subventions	Transport aérien	Pays	Gouvernement - Province des Iles	0	économie de 500 MXPF par an 3750 MXPF par an 3250 MXPF par an	2018

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	moins économies						
17	Fermeture complète de Magenta : Opportunités foncières à Magenta	Transport aérien	Grand Nouméa	Gouvernement, DAC, CCI	1 mds XPF -500 MXPf	économie de 500 MXPf à Magenta ; Surcoût négligeable à La Tontouta	>2020
18	Développement du trafic international régional à l'aéroport de Lifou	Transport aérien	Lifou	Province des Iles	3 000 à 5 000	800 M xPF	2030
19	Création d'un aéroport à Plaine des Gaïacs	Transport aérien	Pays	Province Nord	10 mds XPF	800 MxPF	2030
20	Centrale de Distribution urbaine à	Transport de marchandises	Grand Nouméa	A déterminer	A déterminer	A déterminer	2030

Numéro action / projet	Action / projet	Mode de transport / réflexion transversale	Territoire concerné	Maître d'Ouvrage et partenaires impliqués	Coût d'investissement	Coût d'exploitation	Echéance
	Nouméa						

9.4 Déclinaison intermodale du Scénario

Le présent Scénario est bâti selon des principes de gouvernance similaires à ceux du Scénario Médian à partir du moment où il instaure une vision coordonnée des politiques de transport à l'échelle Pays. Il en constitue cependant une évolution dans la mesure où il contient toute une batterie d'actions permettant de mettre la Nouvelle-Calédonie « à niveau » vis-à-vis des pays occidentaux disposant d'une politique de transport moderne et rationalisée. Cependant et étant donné le point de départ (cf. Diagnostic), il convient de rester prudent et de considérer une mise en œuvre progressive de ces actions étant donné que certaines d'entre elles pourraient s'avérer « prématurées » au regard des attentes actuelles du public. Pour poursuivre les objectifs affichés par ce Scénario, il convient de s'assurer que le pays dispose d'organes de gouvernance matures et qu'une importante politique de changement des comportements soit en marche (appropriation des projets et de leurs enjeux par le public).

Dans le cas où toutes ces conditions seraient réunies, la Nouvelle-Calédonie disposerait alors d'une politique de transport cohérente permettant de répondre aux enjeux de développement qui sont les siens, à un coût élevé certes, mais selon un modèle de développement adapté aux sociétés souhaitant se doter d'une politique de mobilité durable.

La mise en œuvre de ce Scénario ne signifie pas pour autant qu'un important transfert modal s'effectuera à l'horizon du Schéma Global des Transports mais il crée un cadre de développement rationalisé des politiques de transport sur le long terme permettant aux habitants de disposer de moyens de transport moderne et efficient leur permettant de se déplacer librement et sans contraintes ou presque.

9.5 Eléments d'ordre financier

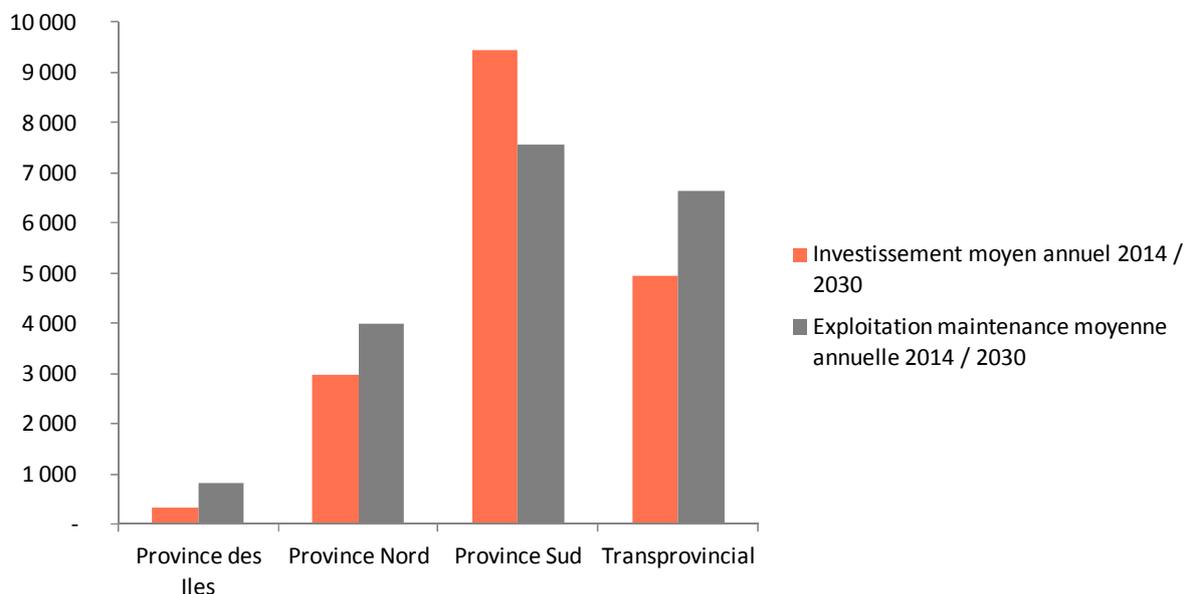
Synthèse financière du Scénario Haut

Sur le plan financier, ce Scénario représente plus du double de la situation actuelle (de 15,2 Mds XPF en moyenne annuelle à près de 37 Mds XPF). Les dépenses d'investissement représentent 48% du Scénario, qui s'avère aussi beaucoup plus lissé, puisque 32% seulement des dépenses sont programmées avant 2019.

Les dépenses de ce Scénario représentent 3,1% du PIB au global dont 1,5% au titre de l'investissement. Ce Scénario ponctionne les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) à près de 17%.

- Interventions sur le territoire par modes d'intervention
A noter que la vision par territoire correspond à un découpage territorial et non à un découpage par collectivité (au sens administratif).

**Dépense représentée par le scenario (en M XPF constants)
 Distinction Investissement / exploitation maintenance**



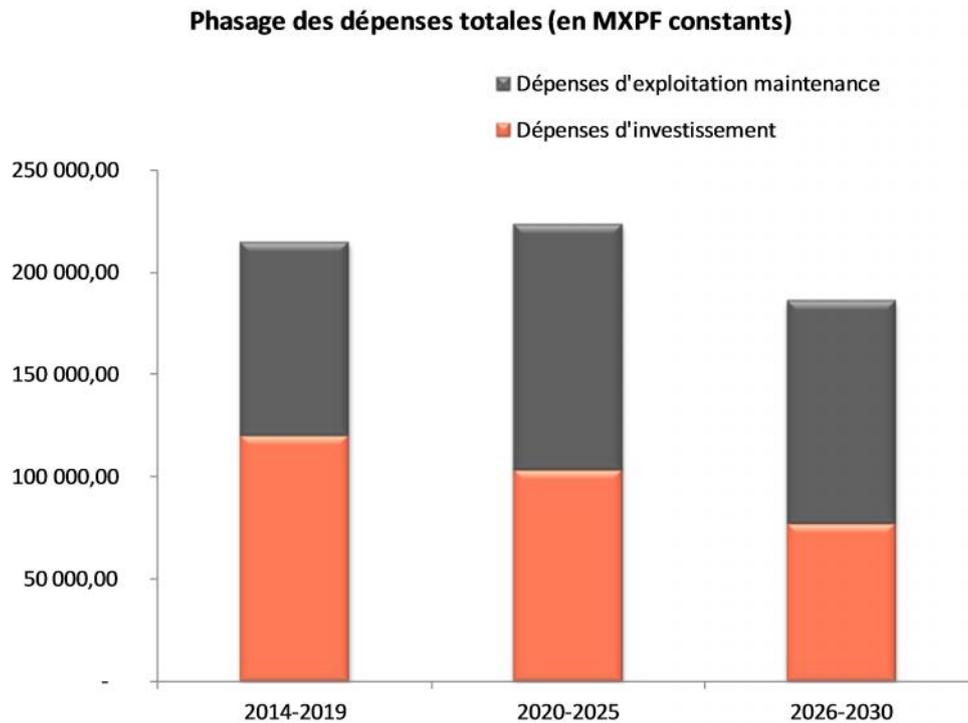
- Vision consolidée par territoire et mode de transport

Dépense totale moyenne annuelle exprimée en MXPF	Route	TC	Aerien	Maritime	Total	Dépense / hab
Province des Iles	483	-	-	658	1 141	58 523
Province Nord	6 392	110	-	456	6 958	138 767
Province Sud	10 798	5 357	-	832	16 987	83 309
Transprovincial	3 365	1 307	6 903	-	11 575	42 317
Total général	21 038	6 775	6 903	1 945	36 661	134 025

- Traduction de l'effort en % de PIB, de prélèvements obligatoires et de dépense / habitant

Dépense d'investissement en % du PIB	Dépense totale en % du PIB	Dépense totale en % des Prélèvements (hors cotisations sociales)	Dépense totale exprimée en XPF / hab par an
1,49%	3,09%	16,79%	134 025

- Phasage des dépenses dans le temps



9.6 Evaluation du scénario

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance et finances : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Vision coordonnée et véritable politique Pays des transports (Rôle central du Gouvernement ou d'une Autorité Pays) ✓ Mise en place d'un bras armé pour piloter la politique des transports au niveau pays (SMT) et d'un Conseil Supérieur des Transports ✓ Mise en place de dispositifs de gouvernance locale des transports urbains (AOTU sur le grand Nouméa et montée en puissance du SMTU et du SIGN (financement des transports et entretien/développement de la 	

<p>voirie)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Evolution volontariste de la réglementation du transport routier de marchandises, dans une logique de développement des modes alternatifs à la route • TC et alternatifs : Proposition d'une offre alternative à la voiture et mise en place d'une vraie politique de déplacements multimodale <ul style="list-style-type: none"> ✓ Développement de nouveaux modes de transports (navettes Mont dore-Nouméa) ✓ Impulsion forte pour le développement des modes doux, de l'autopartage et du vélo en libre service à Nouméa • Réseau routier : Niveau de service et de sécurité conformes aux standards métropolitains <ul style="list-style-type: none"> ✓ Liaison à haut niveau de service entre Nouméa et la Foa et très haut niveau de service jusqu'à Tontouta ✓ Meilleur maillage du réseau routier interurbain • Maritime : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Développement des liaisons maritimes visant à concurrencer la route ✓ Ouverture des Iles Loyautés au trafic international (fret et voyageur) et liaison avec la coté est ✓ Développement du port de Népoui avec mise en place de liaisons maritimes régulières entre Nouméa et Népoui mais également avec le reste de la NC • Aérien : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Libéralisation du marché aérien international avec effets importants attendus sur la croissance économique et le développement du tourisme ✓ Rapprochement des compagnies Air Calédonie et Air Loyauté 	
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aérien : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Forte augmentation du trafic 	<p>Ménaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aérien : Remise en question du modèle économique, voire de la survie, de la

<p>aérien contribuant à mieux amortir les charges d'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourisme : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Développement du tourisme international régional sur les Iles Loyautés ✓ Potentiel important de développement du tourisme de croisière dans un marché en forte croissance • Maritime : Réduction des externalités négatives sur l'axe Nord/sud (exploitation du port de Népoui et la construction d'un dépôt de carburant) 	<p>compagnie Aircalin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maritime : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le surcoût du financement des liaisons maritimes peut-il être supporté ? ✓ Quelle rentabilité de lignes internationales vers le Vanuatu ?
---	---

10. CONDITIONS DU BOUCLAGE FINANCIER

10.1 Cadrage budgétaire des scenarii

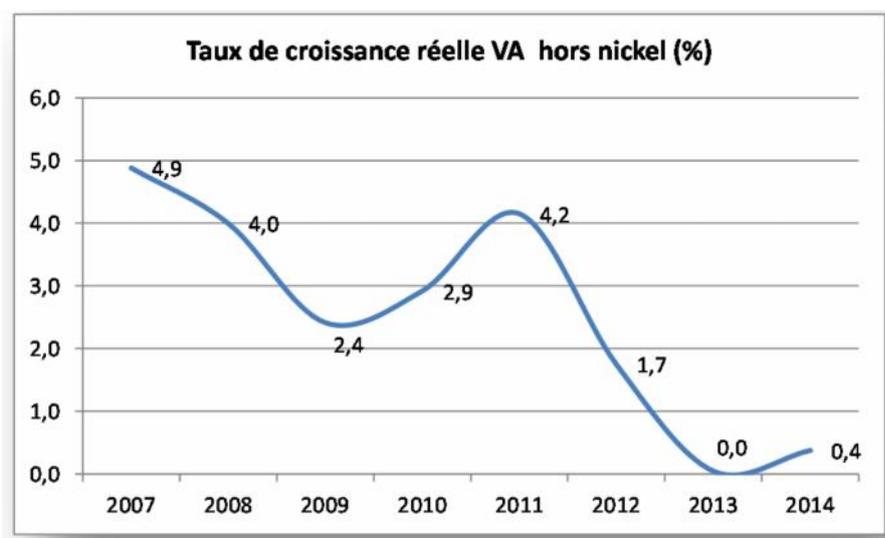
Sur le plan financier, les Scénarios Bas, Médian et Haut traduisent le saut qualitatif proposé sur la politique globale des transports. En synthèse, les volumes en jeu sont les suivants

Dépense totale moyenne annuelle exprimée en MXPF	Route	TC	Aerien	Maritime	Total	Dépense totale en XPF / hab par an
Scenario fil de l'eau	8 223	3 155	3 374	416	15 168	55 450
Scenario bas	12 571	5 828	3 538	1 269	23 207	84 840
Scenario médian	16 523	6 148	7 350	1 812	31 833	116 376
Scenario haut	21 038	6 775	6 903	1 945	36 661	134 025

- La santé financière de la Nouvelle Calédonie est plutôt correcte⁶ et caractérisée par un faible niveau d'endettement et par des réserves importantes⁷ en particulier pour les provinces Nord et des Iles.
- **Nous proposons, au titre du bouclage, de retenir un scénario d'effort se situant raisonnablement autour de 0,5% du PIB.** Cette proposition s'inscrit dans les contraintes suivantes :
 - a. Le taux des prélèvements obligatoires, hors cotisations sociales, atteint 18% du PIB en Nouvelle Calédonie (33% avec les cotisations sociales) ; rapporté au taux des PO en France Métropolitaine estimé à 45% environ, celui-ci apparaît relativement faible. Il ressort cependant que cet écart provient principalement des budgets sociaux dont l'écart représente environ 10 points.
 - b. La Nouvelle Calédonie n'assure pas encore la totalité des charges susceptibles de lui incomber au fur et à mesure des transferts de compétences (en particulier les charges en matière d'éducation).
 - c. Les proches voisins de la Nouvelle Calédonie connaissent des taux de pression fiscale notoirement inférieurs (25,6% en Australie et 31,5% en Nouvelle Zélande – Source Banque Mondiale et OCDE).
 - d. Les transports ne constituent qu'un axe du développement des équipements en Nouvelle Calédonie. D'autres grands projets sont lancés ou à l'étude.
 - e. La croissance économique en Nouvelle Calédonie a été dynamique ces dernières années, principalement du fait du Nickel, la croissance des autres secteurs étant quasi amorphe depuis 2 ans.

⁶ hors la Province Sud dont la situation financière dégradée est pointée par diverses analyses, en particulier en matière d'épargne, le niveau d'endettement restant très modéré ; pour autant, sans épargne et capacité à rembourser les créanciers, la capacité à financer des projets par l'endettement est vite réduite.

⁷ Proportionnellement à leurs budgets respectifs



Source : Rapport sur les orientations budgétaires 2014/2016.

- Du côté des autres recettes, les Collectivités Calédoniennes se caractérisent par une large autonomie fiscale avec près de 80% de leurs recettes qui proviennent de la fiscalité locale (le solde étant apporté par l'Etat). A noter que la participation de l'Etat votée chaque année en Loi de finances représente un crédit de paiement de l'ordre de 131 milliard XPF dont 21 milliards au titre des dotations (DGF, DGCEs, ...) et 95 milliards au titre du personnel (dont le personnel enseignant mis à disposition gratuitement).

La grande autonomie de la Nouvelle Calédonie empêche d'espérer des cofinancements très importants comme ils peuvent exister notamment aux Antilles (Martinique, Guadeloupe, Guyane) au travers de l'Etat et de l'Union Européenne. Sur certains investissements aux Antilles, on estime le levier à 30% ou 40% entre les aides indirectes et les dispositifs de défiscalisation.

L'on propose de retenir en moyenne un dispositif de cofinancement des investissements à hauteur de 10%.

- Certaines actions prévues dans le SGTM sont susceptibles d'être financées, en tout ou partie, par les usagers ; il est acquis à ce jour que le coût payé par les usagers est plutôt élevé, notamment en ce qui concerne le transport urbain dans le Grand Nouméa. L'hypothèse d'un financement, plus important, par les usagers ne peut donc pas être envisagée dans nos Scénarios, alors même que :
 - o Le prix des billets d'avion est partiellement financé par la puissance publique depuis 2012 au titre de la continuité intérieure.
 - o Le péage de Koutio a fermé en janvier 2014
- Enfin, une hypothèse de lissage peut également permettre de concilier les volumes en jeu et la mobilisation raisonnable des ressources.

Dans ce contexte, les tableaux ci-après représentent les résultats des Scénarios techniques, respectivement sur 17 ans (base), 20 et 25 ans. L'hypothèse d'un lissage entre 20 ans et 25 ans rend tout à fait crédible le Scénario Médian.

Lissage / 17 ans Scénario à 2030	Moyenne annuelle (Mds XPF) nette des cofinancements	% PIB	Taux d'effort sur PIB	% PO	Taux d'effort sur PO
Scenario fil de l'eau	15,1	1,3%	-0,4%	6,9%	-2,1%
Scenario bas	22,4	1,9%	0,2%	10,3%	1,3%
Scenario médian	30,6	2,6%	0,9%	14,0%	5,0%
Scenario haut	34,9	2,9%	1,3%	16,0%	7,0%

Lissage / 20 ans Scénario à 2033	Moyenne annuelle (Mds XPF) nette des cofinancements	% PIB	Taux d'effort sur PIB	% PO	Taux d'effort sur PO
Scenario fil de l'eau	15,0	1,2%	-0,5%	6,5%	-2,5%
Scenario bas	21,4	1,7%	0,1%	9,3%	0,3%
Scenario médian	28,8	2,3%	0,7%	12,5%	3,6%
Scenario haut	32,8	2,6%	1,0%	14,2%	5,3%

Lissage / 25 ans Scénario à 2038	Moyenne annuelle (Mds XPF) nette des cofinancements	% PIB	Taux d'effort sur PIB	% PO	Taux d'effort sur PO
Scenario à 2025	14,8	1,1%	-0,6%	5,9%	-3,1%
Scenario bas	20,1	1,5%	-0,2%	8,0%	-1,0%
Scenario médian	26,9	2,0%	0,3%	10,7%	1,7%
Scenario haut	30,3	2,2%	0,6%	12,1%	3,1%

Pour mémoire, les hypothèses de calcul sont calées sur les hypothèses suivantes

- Les coûts sont présentés, à ce stade, en XPF constants moyennés sur la période d'étude (c'est-à-dire hors inflation).
- Les coûts sont rapportés au PIB réel retenu à 882 milliards XPF en 2013 ; le PIB par habitant est supposé être en croissance de 2% par an (hors inflation) pour une croissance annuelle de la population de 1,2% par an.

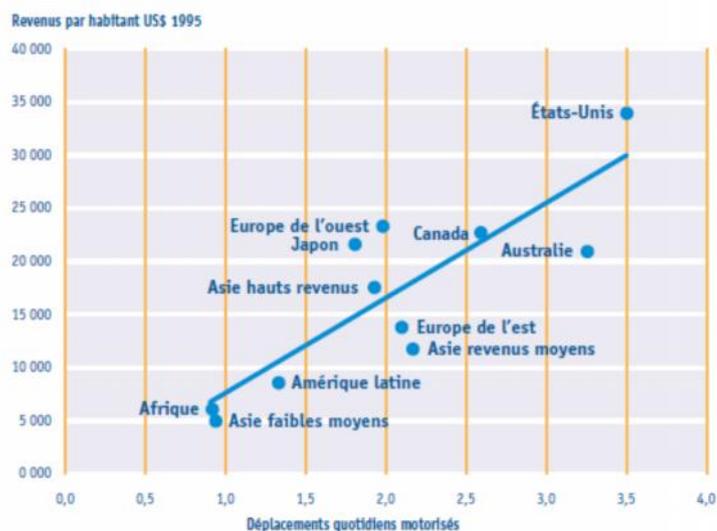
Cette hypothèse de croissance du PIB par habitant est plutôt inférieure aux taux de croissance obtenus au cours des années passées. Actuellement, les dépenses relatives aux transports et à la mobilité représentent 1,7% du PIB (investissement et exploitation maintenance confondus).

- Les prélèvements obligatoires (hors cotisations sociales) sont retenus à 162 milliards XPF en 2013. La croissance annuelle de ces PO est calée de manière à conserver un ratio

(prélèvement / PIB) constant (soit 18% environ). Actuellement, les dépenses relatives aux transports et à la mobilité ponctionnent les PO à hauteur de 9% environ (investissement et exploitation maintenance confondus).

10.2 Conditions de mise en œuvre

Il convient de resituer les efforts demandés dans un contexte plus large qui voit les besoins de mobilité croître avec l'augmentation de richesse et l'urbanisation croissante. Ainsi, le graphique suivant démontre que plus un pays est riche et plus les besoins en mobilité sont importants.



Source : Urban Transport & Economic Growth. Seminario de Transporte Urbano: BID/CODATU. Santiago de Chile – 8 Octobre 2007 (Wendell Cox).

La mise en œuvre du SGTM en Nouvelle Calédonie n'est pas une anomalie ni une lubie ; la croissance économique s'accompagne d'une forte urbanisation avec des contraintes spécifiques aux zones urbaines auxquelles les pouvoirs publics doivent répondre. Ne pas investir dans la mobilité aujourd'hui aura des conséquences à moyen et long terme sur la création de richesse sur le territoire.

A ce jour, le financement du SGTM par la puissance publique apparaît comme la piste la plus crédible. Cette piste doit être compatible avec l'exigence d'équilibre des budgets des collectivités et la capacité contributive des différents acteurs néo calédoniens. La fiscalité en Nouvelle Calédonie fait l'objet d'une profonde réforme entamée depuis quelques années. Cette réforme poursuit quatre objectifs assignés par le Congrès et le Gouvernement :

- financer les besoins sociaux de la Nouvelle-Calédonie
- mieux répartir la pression fiscale entre les revenus du travail et du capital
- alléger la pression fiscale sur les classes moyennes
- prendre en compte la nécessité du financement pérenne des dépenses incombant à chaque niveau de collectivité.

Compte tenu de ce travail, mené par des spécialistes de la fiscalité, il serait présomptueux de conseiller les Collectivités sur la meilleure manière de faire évoluer la fiscalité sur le territoire aux fins de financer la mise en œuvre du SGTM.

Tout au plus, pouvons nous fournir un avis sur les orientations quant à la nature des recettes à mobiliser pour rendre crédible le SGTM, notamment auprès des bailleurs appelés à en financer une partie. Sauf s'ils sont réalisés sans emprunt, ce qui serait incongru pour des investissements amortis sur des durées aussi longues et ayant une utilité pour plusieurs générations, la Nouvelle Calédonie et les collectivités devront prouver leur capacité de financement au regard de deux ratios principaux :

- La capacité de désendettement, c'est-à-dire la capacité à rembourser la dette à partir de l'autofinancement brut.
- La rigidité des charges, c'est-à-dire le solde d'autofinancement après paiement des annuités.

L'analyse de risque menée par les créanciers s'intéressera donc, inévitablement, à la nature des recettes disponibles (affectées ou non) permettant de garantir le créancier de la capacité de son débiteur à rembourser sa dette. Pour rembourser une dette, rigide par nature, il convient de disposer d'un socle de ressources pérennes. Les évolutions envisagées de la fiscalité, en augmentant le poids de la fiscalité directe, vont dans ce sens.

Le financement de la mobilité devra être assis, autant que possible, sur des ressources pérennes (impôts de stock). Il devra aussi être assis sur une logique économique et incitative qui tend à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs que la Collectivité finance à grands frais.

A travers le monde, les modes de financement sont très variables ; la plupart du temps, ce sont les pouvoirs publics, au travers de la solidarité nationale, qui financent la mobilité.

- La France est une exception enviée par de nombreux observateurs européens avec le Versement transport⁸ (VT), en ce sens où le VT a servi de catalyseur au développement des transports dans les grandes agglomérations (au détriment parfois d'une politique tarifaire « sérieuse »).

Certains pays comme les Etats Unis ont mis en place des impôts indirects spécifiquement affectés au secteur des transports (TVA additionnelle en Californie par exemple).

- Des taxes inspirées du principe « pollueur / payeur » sont également mises en œuvre : taxes sur les véhicules individuels, sur la consommation de carburants, ... Pour autant, souvent ces taxes ne sont pas affectées et partent financer le budget général et d'autres compétences. Le cas du FIRT dans les DOM est emblématique ; préciput versé aux collectivités sur les consommations de carburant aux fins de financer le transport, celui-ci est souvent détourné pour financer d'autres investissements tout aussi prioritaires.
- Des financement par des péages urbains, par les recettes de stationnement, par les amendes de police ou par des taxations sur les plus-values sont également soit mises en œuvre soit envisagées . La Société du Grand Paris se finance en partie sur les taxes sur les bureaux perçues annuellement (impôt de stock) auprès des propriétaires franciliens (avec des tarifs différents par zones).

Pour rendre crédible le SGTM, il nous semble que la fiscalité additionnelle qui pourrait être votée pour mettre à niveau les transports sur le territoire devrait être affectée. Dans la structure budgétaire de la Nouvelle Calédonie, une telle affectation est assez difficile à mettre en œuvre ; il

⁸ payé par les employeurs de plus de 9 salariés, il ne finance qu'une partie du coût des transports urbains. Le solde est financé par le budget général des collectivités c'est-à-dire par la fiscalité locale. Avec les recettes commerciales, ces trois sources de financement doivent assurer le petit et le grand équilibre (payer à la fois l'exploitation et l'investissement)

faudrait créer une structure ad hoc à laquelle les pouvoirs publics délèguent des compétences et des missions, les budgets des collectivités qui pourraient être compétentes ne pouvant être actuellement abondés que dans le respect de la clé de répartition.

Cette analyse renvoie évidemment à des questions locales prégnantes en matière de maîtrise d'ouvrage, de capacité des collectivités de rang inférieur à prélever l'impôt et à en fixer le taux (dans une fourchette).

11. CONCLUSIONS ET ASSISTANCE AU CHOIX D'UN SCENARIO

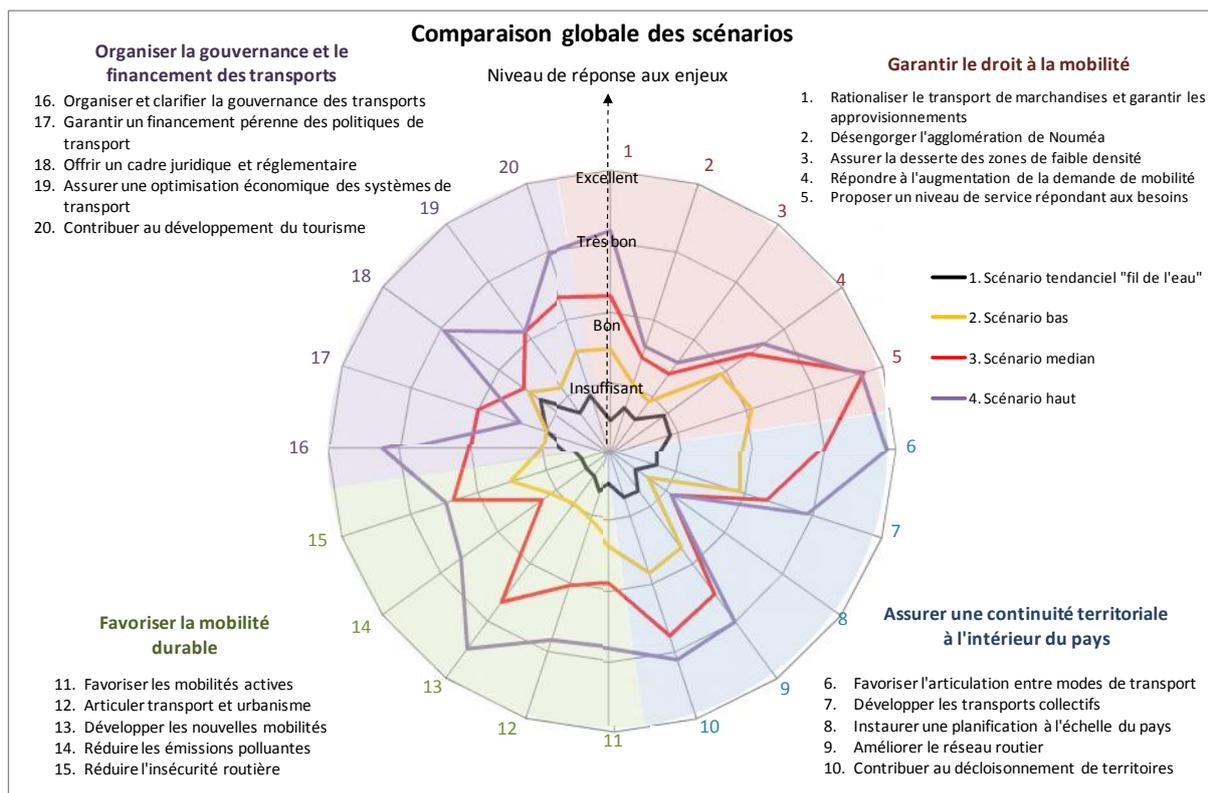
11.1 Comparaison des scénarios

Le tableau suivant présente le degré de réponse au différents objectifs du Schéma Global des Transports et de la Mobilité de Nouvelle-Calédonie pour les différents Scénarios présentés dans le présent rapport.



Principes	Enjeux	Situation actuelle	Scénario tendanciel	Scénario bas	Scénario médian	Scénario haut
Garantir le droit à la mobilité	1. Rationaliser le transport de marchandises et garantir les approvisionnements	Très Insuffisant	Très Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	2. Désengorger l'agglomération de Nouméa	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	3. Assurer la desserte des zones de faible densité	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	4. Répondre efficacement à l'augmentation de la demande de mobilité	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	5. Proposer un niveau de service répondant aux besoins	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
Assurer une continuité territoriale à l'intérieur du pays	6. Favoriser l'articulation entre les modes de transport	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	7. Développer les transports collectifs	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	8. Instaurer une planification à l'échelle du pays	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	9. Améliorer le réseau routier	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
Favoriser la mobilité durable	10. Contribuer au décloisonnement de certains territoires	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	11. Favoriser les mobilités actives	Très Insuffisant	Très Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	12. Articuler transport et urbanisme	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	13. Développer les nouvelles mobilités	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	14. Réduire les émissions polluantes	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
Organiser la gouvernance et le financement des transport	15. Réduire l'insécurité routière	Très Insuffisant	Très Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	16. Organiser et clarifier la gouvernance des transports	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	17. Garantir un financement pérenne des politiques de transport	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	18. Offrir un cadre juridique et réglementaire	Très Insuffisant	Bon	Bon	Très bon	Excellent
	19. Assurer une optimisation économique des systèmes de transport	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent
	20. Contribuer au développement du tourisme	Très Insuffisant	Insuffisant	Bon	Très bon	Excellent

La représentation qui suit sous forme de « radars » constitue une autre manière de qualifier le degré d'atteinte des objectifs du SGTM à travers les différents scénarios développés dans le rapport.



11.2 Conclusions

En conclusion, le présent rapport s'attache à présenter au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et à ses partenaires membres du Comité de Pilotage du SGTM différents Scénarios possibles pour l'évolution des systèmes de transport en Nouvelle-Calédonie à l'horizon 2025-2030.

Tel que développé dans le présent document et au regard des objectifs communs aux différents Scénarios sur lesquels s'appuie la démarche d'élaboration du SGTM, les opportunités qui s'offrent aux décideurs consistent à fixer un niveau d'ambition pour les politiques de transport à l'horizon du présent Schéma. Volontairement progressifs les uns par rapport aux autres, les différents Scénarios présentés font office de feuilles de route plus ou moins ambitieuses qu'il convient d'apprécier à travers les changements plus ou moins importants qu'ils instaurent en termes de pilotage des politiques de transports. Par ailleurs, ils s'appuient tous sur un certain nombre d'actions et de projets caractéristiques des changements qu'ils apportent et qui permettent d'apprécier concrètement les transformations des différents systèmes de transport.

Faisant suite à la volonté des membres du Comité de Pilotage de s'attacher à suivre les orientations d'un des Scénarios, en l'occurrence le Scénario Médian, la démarche d'élaboration du SGTM se poursuivra à travers la définition des conditions de mise en œuvre de ce Scénario..

La prochaine phase s'attachera à préciser dans les détails les conditions de réalisation de chacun des éléments constitutifs de ce Scénario (projets, planning, prérequis, études préalables à réaliser, mobilisation des acteurs,...).

12. ANNEXES

12.1 Description des actions et projets constitutifs du « non-scénario » « Coups partis »

12.1.1 Actions et projets relatifs au transport collectif et alternatif

PROJET : Réseau SMTI objectif
<p><u>Contexte</u> : La Nouvelle-Calédonie est un territoire étendu qui nécessite la mise en œuvre d'un réseau interurbain de qualité afin d'améliorer la mobilité de la population. Des transports collectifs efficaces entre les villes et les villages augmentent en effet grandement l'accessibilité aux services de toutes les populations et permettent de diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile et ses effets sur l'environnement. Dans ce contexte, le Syndicat Mixte des Transports Interurbains met en place le RAÏ, réseau d'autocars interurbain.</p>
<p><u>Acteurs</u> : Le SMTI. Il regroupe actuellement : la Nouvelle-Calédonie (87 % - 4 sièges), la province Sud (9 % - 1 siège), la province Nord (4 % - 1 siège)</p>
<p><u>Description du projet</u> : Projet RAI</p> <ul style="list-style-type: none">• matériel roulant neuf, de type « grand tourisme », propriété du SMTI avec climatisation, vidéo à bord, fauteuils réglables, etc.• maintien de la grille tarifaire actuelle.• système de billetterie permettant l'achat des titres à bord des véhicules et sur réservation.• géolocalisation permanente des véhicules.• Certains véhicules équipés du dispositif PMR (personnes à mobilité réduite).• 25 lignes prévues, à terme.• La construction ou la réhabilitation de nombreuses infrastructures de traitement des passagers : 5 gares (Nouméa, Bourail, Koné, Poindimié, Koumac) et près de 300 points d'arrêts (chaque commune pourrait être dotée d'un arrêt PMR).
<p><u>Prérequis</u> : Les dessertes aux îles Loyauté seront mises en place aux sous réserve de l'adhésion de la Province des Îles au SMTI. La définition des lignes aux Loyautés sera affinée ultérieurement, une enquête étant en cours sur les besoins des habitants.</p>
<p><u>Sujets connexes</u> : Plan Pluriannuel d'Investissement Routier</p>
<p><u>Budget d'investissement</u> : Budget: 600MXPf année 2013</p>
<p><u>Budget d'exploitation</u> : 0,5 Mllfs /an (estimation)</p>
<p><u>Planning de réalisation</u> :2014</p>

12.1.2 Actions et projets relatifs au transport routier

PROJET : Suppression des péages de Koutio et Tina
<u>Contexte</u> : Les voies express à péage de l'agglomération de Nouméa (VE2 à l'Ouest et VDE à l'Est) sont concédées par la Province Sud à la société Savexpress. Outre l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure, la Savexpress a pour mission de percevoir les recettes au niveau des barrières de péage de Koutio sur la VE2 et de Tina sur la VDE.
<u>Acteurs</u> : Province Sud
<u>Description du projet</u> : La Province Sud, autorité concédante, a très récemment fait le choix de supprimer à très court terme le péage et donc l'exploitation des barrières de péage de Koutio et de Tina. Les enjeux majeurs portent sur la barrière de péage de Koutio, mais supprimer la barrière de Koutio revient à arrêter l'activité de la Savexpress et donc l'exploitation de la barrière de Tina. Les objectifs de la suppression des barrières de péage sont multiples : réduire le budget transport des usagers, mettre en cohérence les caractéristiques des infrastructures avec le développement de l'urbanisation du Grand Nouméa, soulager les itinéraires alternatifs à la VE2 et à la VDE, limiter les trafics d'évitement des barrières de péage.
<u>Prérequis</u> : Reclassement du personnel de la Savexpress. Supprimer les barrières de péage.
<u>Sujets connexes</u> : Déplacement des vols intérieurs vers l'aéroport de Tontouta. Reclassement de la VE2 et déclassement de la RT1 entre Païta et Nouméa.
<u>Budget d'investissement</u> : 70 millions XPF pour supprimer la barrière de Koutio et 30 millions XPF pour celle de Tina.
<u>Budget d'exploitation</u> : Coût actuel d'exploitation des voies express (VE2 + VDE) : environ 360 millions XPF / an (estimation Egis). Recettes actuelles au péage (VE2 + VDE) : environ 1,8 milliard XPF / an (estimation Egis).
<u>Planning de réalisation</u> : Suppression des péages annoncée pour le 01/01/2014.

PROJET : Amélioration du maillage locale de la voirie à Nouméa

Contexte : Pour faire face aux problèmes de congestion et d'accessibilité à Nouméa durant les heures de pointe, un certain nombre d'aménagements ont été identifiés dans le cadre du PDAN (Plan de Déplacement du Grand Nouméa) par la Province Sud et les communes de l'agglomération sur le réseau des routes provinciales desservant le Grand Nouméa. Ces aménagements consistent d'une part à améliorer le maillage local de la voirie, et d'autre part à optimiser le fonctionnement des entrées de ville.

Acteurs : Province Sud, communes du Grand Nouméa

Description du projet :

Les principaux projets identifiés sont les suivants :

1. Réalisation de l'échangeur de Ko Wé Kara, en remplacement de l'ancien demi-échangeur de l'Etrier, pour améliorer l'accès à Ducos (inauguré en octobre 2012, maîtrise d'ouvrage Province Sud, sous contrat de développement).
2. Modification du demi-échangeur de Normandie sur la VDE, par ajout de deux nouvelles bretelles orientées vers l'Est, pour optimiser l'usage de la VDE et soulager en partie la RP1 (maîtrise d'ouvrage Province Sud, sous contrat de développement).
3. Requalification de la RP1 dans la traversée de Boulari, afin d'aménager un boulevard urbain à 2+2 voies avec possibilité d'y insérer un site propre bus (maîtrise d'ouvrage Province Sud).
4. Réaménagement du carrefour Berthelot et création d'une liaison Vallée du Tir – Doniambo, pour limiter les problèmes de congestion générés par le carrefour Berthelot et pour améliorer l'accès à Doniambo (projet réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Nouméa, avec un financement GNC, Ville de Nouméa, Province Sud).
5. Réaménagement du carrefour Rabot et aménagement d'un nouveau barreau entre les giratoires Frouin et Almaméto, pour limiter la congestion du carrefour Rabot et optimiser l'usage de l'entrée Est de Nouméa, notamment via la VDE (maîtrise d'ouvrage Province Sud, sous contrat de développement, nouveau barreau inauguré en décembre 2013).

Ces différents projets sont tous inscrits au PPI routier de la Province Sud, et sont intégrés dans le plan d'actions à court terme.

Localisation des projets :



On notera par ailleurs que dans le cadre du PDAN a été défini un schéma de hiérarchisation des voiries du Grand Nouméa. L'amélioration du maillage local de la voirie à Nouméa constitue un des éléments de mise en œuvre de la hiérarchisation des voiries projetée.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Mise en place de la hiérarchisation des voiries préconisée par le PDAN.

Budget d'investissement :

Echangeur de Ko Wé Kara : 1500 millions XPF.

Echangeur de Normandie : 115 millions XPF.

Traversée de Boulari : 600 millions XPF.

Carrefour Berthelot et liaison Vallée du Tir – Doniombo : 1600 millions XPF.

Carrefour Frouin et barreau Frouin – Almaméto : 450 millions XPF.

Budget d'exploitation : Sans objet (pas de dépenses nouvelles par rapport à l'actuel).

Planning de réalisation :

Echangeur de Ko Wé Kara : achevé en octobre 2012

Echangeur de Normandie : fin prévue en février 2014.

Traversée de Boulari : décembre 2013.

Carrefour Berthelot et liaison Vallée du Tir – Doniambo : 2014.

Carrefour Rabot et barreau Frouin – Almaméto : décembre 2013.

12.1.3 Actions et projets relatifs au transport maritime

PROJET : Allongement du quai des conteneurs du port de Nouméa + dragage pour obtenir un TE de 12m50

Le PANC joue un rôle essentiel pour l'économie de la Nouvelle Calédonie. Cette porte d'entrée et de sortie doit être en mesure de s'adapter aux exigences du commerce mondial et en particulier au niveau des conséquences liées à l'augmentation de la taille des navires, que ce soient des vraquiers ou des porte-conteneurs. La course au gigantisme que nous constatons depuis plusieurs années ne semble pas se ralentir. Il est donc fondamental que les infrastructures dédiées à la réception des navires et aux opérations commerciales continuent de s'améliorer et soient en mesure de réceptionner des unités de plus en plus grandes. L'allongement du quai n°8 et l'augmentation du tirant d'eau à la fois au niveau du poste à quai, du chenal d'accès mais également au niveau du cercle d'évitage, représentent trois chantiers indispensables pour espérer conserver les lignes directes des compagnies maritimes qui touchent avec leurs services directs le port de Nouméa. Sans ces mises à niveau le principal risque est le déclassement du port de Nouméa et la mise en place de feeders avec pour conséquences directes, l'augmentation des durées d'acheminement des marchandises et dans certains cas l'augmentation des coûts de transport.

Contexte : la tendance lourde observée au niveau mondial est l'augmentation de la taille des navires de commerce. Pour répondre à cette tendance le PANC a décidé d'allonger le quai à conteneurs et de draguer le plan d'eau pour permettre à des navires de plus grosses tailles d'éviter dans des conditions de sécurité optimum.

Acteurs : le PANC est en charge de ces travaux qui auraient dû être engagés depuis plus d'un an mais en raison de la défaillance d'un des attributaires au marché la procédure a dû être relancée en totalité.

Description du projet : le projet consiste en l'allongement du quai et au dragage du bord à quai, du chenal et de cercle d'évitage avec pour objectif de gagner en tirant d'eau. Le tirant d'eau passera de 10.30 mètres à 12.50 mètres sur 3 kms de chenal et sur les 500 mètres de diamètre du cercle d'évitage.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : le budget pour l'allongement du poste à quai est de l'ordre de 2 milliards XPF. Concernant le dragage – quai, chenal, cercle d'évitage - le budget est de 1.5 milliards XPF.

Budget d'exploitation : Sans objet.

Planning de réalisation : la procédure a été relancée et l'attributaire devrait être sélectionné dans les prochaines semaines pour un démarrage des travaux au premier semestre 2014.

PROJET : Amélioration des infrastructures dans les îles : wharf d'Ouvéa

Le préalable à la mise en place de services maritimes fiables, réguliers et dimensionnés aux besoins des populations réside dans les infrastructures portuaires. La première de ces infrastructures est le quai ou le wharf permettant aux navires d'escaler dans des conditions de sécurité pour les personnes et les biens mais également en perdant le moins de temps possible. Au-delà de ces infrastructures portuaires il nous semble également important de pouvoir accueillir les passagers, qu'ils soient résidents des îles ou touristes, avec un minimum de confort et également de sécurité. Enfin le stockage des marchandises doit également être prévu pour gagner du temps lors des opérations commerciales mais également pour permettre de ne plus subir les rotations des navires mais de gérer un stock au port. Cette ambition est particulièrement justifiée pour les carburants. Les populations ne peuvent plus supporter les ruptures dans les approvisionnements et dépendre ainsi du bon vouloir d'opérateurs privés ou de la mise en place d'organisations logistiques ni pérennes ni efficaces dans la durée. Une partie du problème pourrait être réglée avec la mise en place systématique de stocks tampons disséminés sur le territoire de la Nouvelle Calédonie. Le dimensionnement, la gestion et la charge financière de ces stocks restent à définir.

Contexte : le wharf actuel est vétuste et trop haut, il n'est plus en mesure de supporter des charges supérieures à 10 tonnes. Dans ces conditions le Betico II n'est pas en mesure d'accoster sur le wharf actuel. Les liaisons maritimes avec la Grande Terre ne sont de fait pas assurées pour les passagers.

Acteurs : le décideur est la province des îles. Elle est en effet en charge des infrastructures sur son territoire.

Description du projet : un quai sur pieux va être construit permettant l'accueil simultané de deux navires. Une passerelle d'accès à double voie sera mise en service permettant le chargement et le déchargement des navires en même temps. Une voie piétonne est également prévue sur cette passerelle. La séparation des flux passagers et marchandises permettra de sécuriser les personnes et les biens.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : l'enjeu est le désenclavement d'Ouvéa et la nécessité d'intégrer l'île au plan de transport, et d'assurer des rotations fiables et régulières entre les îles Loyauté et la Grande Terre.

Budget d'investissement : environ 2.3 milliards XPF.

Budget d'exploitation : il est nécessaire de prévoir un budget de maintenance de l'infrastructure une fois qu'elle aura été mise en service, pour éviter une dégradation prématurée. Prévoir a minima 5 M XPF / an.

Planning de réalisation : le nouveau wharf devrait être livré à la fin de l'année 2016.

PROJET : Amélioration des infrastructures en Province Nord : wharf de Bélep

La démarche pour Bélep doit être la même que pour les îles Loyauté ou l'île des Pins. Seul le dimensionnement peut évoluer en fonction des besoins identifiés, de la fréquence et de la taille des navires. La gestion des denrées périssables doit également être prise en compte. Ces produits imposent que la chaîne du froid ne soit pas interrompue. Il faut donc être en mesure de stocker sur la zone portuaire des marchandises sous température dirigée. L'idéal serait d'avoir une petite chambre froide adossée à un bâtiment de stockage sec. Mais il est également possible de gérer cette problématique avec la mise en place d'un conteneur reefer branché à une installation électrique.

<u>Contexte</u> : le wharf historique était en piteux état et ne permettait pas au Seabreeze d'accoster dans des conditions de sécurité, et était potentiellement dangereux pour les passagers.
<u>Acteurs</u> : C'est la Province Nord qui est en charge de cette infrastructure
<u>Description du projet</u> : Le nouveau wharf a été inauguré en octobre 2013 et permet maintenant à de petits caboteurs d'accoster dans d'excellentes conditions.
<u>Prérequis</u> : Sans objet.
<u>Sujets connexes</u> : Sans objet.
<u>Budget d'investissement</u> : 596 M XPF financés par le contrat de développement 2006 -2010 (Etat 44 %, Province du Nord 56 %)
<u>Budget d'exploitation</u> : il est nécessaire de prévoir un budget de maintenance de l'infrastructure une fois qu'elle aura été mise en service, pour éviter une dégradation prématurée. Prévoir a minima 5 M XPF / an.
<u>Planning de réalisation</u> : Inauguré en octobre 2013

12.1.4 Actions et projets relatifs au transport aérien

PROJET : Réalisation des investissements prévus sur les plates-formes aéroportuaires (Magenta, Lifou, Koné, Ouvéa, Maré...)
<u>Contexte</u> : Ensemble d'investissements aéroportuaires prévus par le Gouvernement pour les 3 aéroports territoriaux (Magenta, Lifou, Koné) et par la Province des Iles pour les aéroports d'Ouvéa et Maré
<u>Acteurs</u> : Gouvernement, Province des Iles Loyauté
<u>Description du projet</u> : Les investissements prévus concernent des installations terminales (aérogares passagers ou fret, aires de stationnement avions..) sur les 5 aéroports, ainsi que des élargissements ou allongements de pistes sur 3 d'entre eux (Koné, Ouvéa, Maré)
<u>Prérequis</u> : Mise en place effective des budgets annoncés et disponibilité effective des terrains dans les cas d'extension des emprises
<u>Sujets connexes</u> : Economie des liaisons aériennes en fonction des longueurs de pistes utilisables au décollage
<u>Budget d'investissement</u> : 4.6 milliards XPF dont 600 millions XPF au titre du contrat Etat-PIL
<u>Budget d'exploitation</u> : Sans objet
<u>Planning de réalisation</u> : La plupart des investissements prévus seraient achevés en 2015 ou 2016

PROJET : Clarification des principes de gouvernance du système de transport aérien intérieur

Contexte : Le transport aérien intérieur de Nouvelle-Calédonie revêt par sa dimension et son besoin d'aide financière le caractère d'un service public monopolistique nécessairement régulé par la puissance publique.

Il est à ce titre nécessaire que les autorisations d'exploitation, les obligations correspondantes du transporteur (ou des transporteurs), l'ensemble des aides publiques, la politique tarifaire et la supervision de la santé financière du ou des opérateurs s'appuient sur des principes explicites formalisés par des textes réglementaires.

Acteurs : Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, DAC, Provinces

Description du projet :

La clarification des principes de gouvernance du système de transport aérien intérieur suppose de rédiger et faire approuver un texte régissant la politique du transport aérien intérieur sur les bases suivantes :

1. Désignation ou confirmation de l'autorité de régulation (rôle actuellement tenu par la DAC) ;
2. Principes et modalités de désignation du ou des transporteurs chargé(s) des dessertes aériennes intérieures régulières ;
3. Principes régissant les obligations de service public imposées au(x) transporteur(s) et le système d'aides financières aux liaisons naturellement déficitaires ;
4. Principes d'attribution des aides à la personne pour la continuité territoriale intérieure ;
5. Principes relatifs à la détermination et au contrôle de la politique tarifaire ainsi qu'à la détermination et au contrôle des programmes d'exploitation ;
6. Principes de suivi de la situation économique du ou des transporteurs par l'autorité de régulation ;
7. Principes encadrant le rôle des provinces, dans le financement et la gestion du système de transport aérien intérieur.

Prérequis : Le projet ne suppose pas de prérequis particulier

Sujets connexes : Principes de gouvernance pour l'ensemble des modes de transport

Budget d'investissement : Ce projet ne demande pas d'investissement

Budget d'exploitation : Par rapport à la situation actuelle, l'autorité de régulation pourrait être amenée à recruter quelques collaborateurs supplémentaires à partir de l'année 3 selon planning ci-dessous (estimation 30 M XPF par an)

Planning de réalisation :

Année 1 : Rédaction d'un avant-projet et concertation avec les parties prenantes ;

Année 2 : Rédaction d'un texte final de nature réglementaire ;

Année 3 : Approbation du texte réglementaire et mise en place des compétences nécessaires au sein de l'autorité de régulation

PROJET : Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces

Contexte : Les aéroports et aérodromes de Nouvelle-Calédonie autres que ceux de Nouméa et des deux autres capitales provinciales (Lifou et Koné) sont la propriété des Provinces ou de communes, à savoir :

Province Sud : Ile des Pins, Bourail-Poe, La Foa Oua-Tom ;

Province des Iles Loyauté : Maré, Ouvéa, Tiga ;

Province Nord : Koumac, Touho, Ile Belep, Canala.

Toutefois, ces aérodromes provinciaux ont été jusqu'à présent gérés par défaut soit par la DAC, qui n'a pas en réalité vocation à exercer une telle mission, soit directement en régie par la Province propriétaire (cas de la Province Nord et de la Province Sud)

Acteurs : Provinces

Description du projet : Confier, Province par Province, la gestion des aérodromes à un prestataire extérieur au travers d'un contrat de délégation de service public

Prérequis : 1. Elaboration de cahiers des charges de DSP (possibilité d'un cahier des charges type)
2. Appel à concurrence province par province

Sujets connexes : Recentrage des missions de la DAC

Budget d'investissement : Ce projet ne suppose pas d'investissement

Budget d'exploitation : Les charges annuelles d'exploitation correspondantes seraient en ordre de grandeur de 100 à 150 M XPF par an et par province

Planning de réalisation : L'ensemble devrait a priori pouvoir être mené à bien dans un délai de 3 ans :

Année 1 : Elaboration d'un cahier des charges type

Année 2 : Appels à concurrence et signature des contrats de DSP

Année 3 : Mise en œuvre effective de la gestion déléguée

PROJET : Acquisition d'un 4^{ème} ATR par Air Calédonie
<u>Contexte</u> : Dans le prolongement de son récent redressement, la société Air Calédonie souhaite acquérir à court terme un 4 ^{ème} ATR (ATR 72-500) pour améliorer son offre en termes de capacité, de fréquence de dessertes et de régularité.
<u>Acteurs</u> : Air Calédonie
<u>Description du projet</u> : Acquisition d'un ATR 72-500
<u>Prérequis</u> : Financement en place grâce à la contribution de l'ADANC
<u>Sujets connexes</u> : Clarification des principes de gouvernance du système de transport aérien intérieur
<u>Budget d'investissement</u> : Prix d'un 4 ^{ème} ATR 72- 500 Prix neuf : environ 10 M € (environ 1,2 milliard XPF) Prix d'occasion : Selon âge et état de l'avion
<u>Budget d'exploitation</u> : voir business plan de la compagnie La notion de budget d'exploitation sans prise en compte des recettes commerciales n'est pas pertinente pour une compagnie aérienne.
<u>Planning de réalisation</u> : L'acquisition du 4 ^{ème} ATR d'Air Calédonie est prévue fin 2013.

PROJET : Mise en place d'une desserte inter-îles

Contexte : La Province des îles souhaite améliorer les relations entre les îles Loyauté et souhaite simplifier les démarches pour les résidents qui ont un besoin régulier de se déplacer.

Acteurs : Province des îles et Air Loyauté

Description du projet : La Province des îles souhaite mettre en œuvre un projet de desserte inter-îles en avion par Air Loyauté.

Le projet de desserte inter-îles par Air Loyauté, intitulé « Trans Express Îles » a les caractéristiques suivantes :

- Avions dédiés basés à Lifou ;
- Pas de réservation ;
- Des billets vendus au comptoir ;
- Procédures Pax et bagages simplifiées ;
- Automatisation des procédures d'escale ;
- Temps d'escales réduits (20 à 40 mn) ;
- Potentiel 12.000 pax / an en dessertes régulières ;
- Activités complémentaires comportant :
 - Le développement du fret inter-îles
 - Des contrats avec les établissements scolaires, les hôtels, les collectivités locales, etc.

Prérequis : Réalisation des investissements prévus sur les plates-formes aéroportuaires (Magenta, Lifou, Koné, Ouvéa, Maré...)

Sujets connexes : Développement touristique des îles Loyauté et amélioration des relations pour les résidents.

Budget d'investissement : Sans objet car compris dans la réalisation des investissements prévus sur les plates-formes aéroportuaires (Magenta, Lifou, Koné, Ouvéa, Maré...)

Budget d'exploitation : voir business plan de la compagnie

Planning de réalisation : A définir avec la Province des îles

12.2 Description des actions et projets constitutifs du scénario « Bas »

12.2.1 Actions et projets relatifs au transport collectif et alternatif

PROJET : Néobus
<p><u>Contexte</u> : Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa lance le projet NéoBus.</p> <p>Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville de Nouméa et les principaux pôles de l'agglomération.</p>
<p><u>Acteurs</u> : SMTU</p>
<p><u>Description du projet</u> : Le projet propose 2 lignes de transport collectif en site propre, avec une voie réservée exclusivement au bus, représentant 24 kilomètres de tracés et 40 stations. La ligne s'appuie sur six Parcs Relais offrant jusqu'à 1300 places et sur 13 pôles d'échanges.</p>
<p><u>Prérequis</u> : Financement du projet</p>
<p><u>Sujets connexes</u> : Restructuration des réseaux de bus du Grand Nouméa</p>
<p><u>Budget d'investissement</u> : 26 Mlllds XPF</p>
<p><u>Budget d'exploitation</u> : 1,1 Mllld (estimation)</p>
<p><u>Planning de réalisation</u> :2017</p>

PROJET : Transport à la Demande

Contexte : 30% de la population de la Nouvelle-Calédonie habitent dehors du Grand Nouméa, sur 90% du territoire de l'île. Cette répartition représente une densité moyenne de 13 habitants au km². Cette faible densité de population est liée à la structure des noyaux urbains, formés par petites communes à tendance rurale (moins de 3000 habitants) qui sont à la fois formés par des tribus.

Cette dispersion rend intéressant l'usage de solutions de Transport à la Demande (TAD).

Acteurs : Nouvelle-Calédonie, Provinces, Communes, SMTU

Description du projet : Les transports à la demande (TAD) sont un mode de transport public appartenant à une famille de services qui peut inclure aussi les taxis traditionnels ou collectifs, les bus scolaires, le covoiturage (et le vanpooling ou le buspooling, partage de vans et de bus) et même le vélo en libre-service.

Les TAD se distinguent des autres services de transports collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis, sauf pour satisfaire parfois un besoin particulier. Les TAD sont cependant organisés par des professionnels du transport et, à la différence des taxis, les voyages ne sont en général pas individuels. Un opérateur (ou un système automatisé) se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs.

Les opérateurs de TAD utilisent généralement des voitures, des vans ou des autobus de petite taille (minibus) qui accueillent entre 4 et 20 passagers.

Un service de TAD desservant les tribus de chaque Province pourrait être mis en place pour satisfaire les besoins de mobilité des insulaires habitant dans des sites peu denses.

Prérequis : Une étude fine pourrait déterminer les besoins précis en termes de TAD, et permettre le dimensionnement d'une flotte de véhicules adaptée.

Sujets connexes : Schémas de transport locaux

Budget d'investissement : 1,4 Mlld (estimation)

Budget d'exploitation : 80 M (estimation)

Planning de réalisation : à partir de 2015

PROJET : Réseaux communaux

Contexte : La Nouvelle-Calédonie est formée par 33 communes. Parmi ces communes, 7 intègrent une agglomération avec un réseau de transports en commun en service (Grand Nouméa) ou en cours de constitution(VKP). Des 26 communes restantes, quatre communes dotées d'infrastructures importantes sont à vocation urbaine. La mise en place d'un réseau de transports en commun sur ces communes pourrait répondre aux besoins en mobilité de leurs habitants.

Acteurs : Communes concernées en lien avec la Province d'appartenance et le Gouvernement

Description du projet : Mise en place d'un petit réseau de transports en commun.

Prérequis : Evaluation des besoins en déplacements dans chacune des communes.

Sujets connexes : Transport à la Demande, Transport Scolaire

Budget d'investissement : 800 Millions

Budget d'exploitation : 400 Millions

Planning de réalisation : 2020

PROJET : Capitalisation des solutions de covoiturage existantes et promotion

Contexte : En Nouvelle Calédonie, 80% des voitures ont une seule personne à bord. Le covoiturage permettrait de réduire les voitures en circulation et optimiser les ressources existantes.

Un site web, covoiturage.nc, existe depuis 2009.

Acteurs : Gouvernement Nouvelle Calédonie

Description du projet :

Plusieurs possibilités pour promouvoir le covoiturage existent:

- Voies réservées pour les V.O.M.
- Construction d'aires de covoiturage à l'entrée des agglomérations
- Utiliser les nouvelles technologies (3G)
- Intégrer le covoiturage dans les plans de mobilité
- Intégrer un service de covoiturage dans les entreprises

Prérequis : Communication sur les avantages du covoiturage

Sujets connexes : Mise en place d'un système de voitures en libre-service

Budget d'investissement : négligeable

Budget d'exploitation : négligeable

Planning de réalisation : Entre 2015 et 2017

PROJET : Actions du PDAN actuellement engagées

Contexte : Le plan de déplacement de l'agglomération nouméenne vise à fluidifier les déplacements des habitants dans les années à venir. Validé en avril 2010 par les politiques, le PDAN s'accompagne d'un plan d'actions dont la mise en œuvre a déjà commencé. L'axe majeur du plan d'action est de développer les transports en commun pour offrir une alternative aux déplacements en voiture particulière.

Acteurs : SIGN et Communes du Grand Nouméa

Description du projet : Un certain nombre des actions identifiées dans le Plan de Déplacements de l'Agglomération Nouméenne ont été déjà engagés. Parmi les actions concernant les TC ayant déjà été engagées on peut citer la réalisation d'une enquête ménages-déplacements dans le Grand Nouméa, les études de Navettes maritimes ou de TCSP, La mise en place d'une AOT à l'échelle du Grand Nouméa ou Moderniser le parc de matériel roulant des bus Nouméens. Le coût de ces actions est évalué de façon indépendante pour chacun des projets.

Prérequis : Sans objet

Sujets connexes : Sans objet

Budget d'investissement : voir par ailleurs

Budget d'exploitation : voir par ailleurs

Planning de réalisation : 2014 -2020

PROJET : Réorganisation des réseaux de TC dans le Grand Nouméa

Contexte : La mise en service du projet de TCSP conduit à revoir l'architecture du réseau de transport public dans son ensemble. Réorganiser l'architecture du réseau permet d'optimiser le réseau de transport public dans son ensemble et d'opérer des transferts modaux de la voiture vers le transport public.

Acteurs : SMTU

Description du projet : Les liaisons qui seront assurées par le TCSP n'auront plus la nécessité d'être également

desservies par un mode plus classique (autocar, autobus). L'attractivité du TCSP pourra amener à rabattre des lignes sur des points d'échanges avec le TCSP. Il conviendra d'évaluer le temps de parcours global pour effectuer un déplacement avec correspondance sur le TCSP et la pénibilité de la rupture de charge. Cette restructuration sera conduite parallèlement aux études du TCSP et de ses pôles d'échanges, ainsi qu'à la réflexion sur la tarification des transports.

Prérequis : Mise en place du TCSP

Sujets connexes : Création d'un TCSP

Budget d'investissement : Coût de la démarche de qualité peut être évalué entre 1,5 et 3,5 M CFP

Budget d'exploitation : négligeable par rapport aux économies résultant de la réorganisation

Planning de réalisation : lancement de l'étude de restructuration au second semestre 2013 et mise en œuvre en 2017

PROJET : Schémas locaux de transport

Contexte : Un Schéma Local de Transports (SLT) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur un périmètre donné. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et les impératifs de prise en compte du développement soutenable. La réalisation de schémas de transport locaux au niveau des communes peut s'avérer un moyen efficace pour optimiser les dépenses en transport et mutualiser des ressources.

Chacune des communes de la province des Iles Loyauté a voté un SLT de par leur compétence transports.

La mise en place d'un plan local de déplacement peut être également intéressant dans les quatre communes à vocation urbaine identifiées lors du diagnostic.

Acteurs : Communes

Description du projet : L'élaboration d'un schéma de transport local doit reposer sur la réalisation d'un diagnostic portant sur l'évaluation des besoins de déplacements internes au territoire et entre celui-ci et les territoires extérieurs. Il doit également comporter un plan d'actions ayant comme objectif un usage coordonné de tous les modes de transports ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Ces actions doivent être estimées financièrement et programmées dans le temps. Enfin, le schéma doit comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

Prérequis : Evaluation des besoins en déplacements dans chacune des communes.

Sujets connexes : Création de réseaux communaux, Transport à la demande, Transport scolaire

Budget d'investissement : 100 Millions de XPF

Budget d'exploitation : sans objet

Planning de réalisation : 2020

PROJET : Schéma directeur modes actifs du Grand Nouméa

Contexte : Le diagnostic du Plan de Déplacement du Grand Nouméa (2010) a mis en évidence la faible part modale de la marche à pied, la forte accidentologie des piétons, la discontinuité de certains parcours à pied et à vélo, l'absence de secteurs piétons et l'inexistence de la prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR).

Dans le cadre d'une politique de développement durable, il s'agira de promouvoir l'enjeu des déplacements à vélo, à pied et la prise en compte des PMR.

Acteurs : SIGN

Description du projet : Il s'agira de planifier et d'aménager un réseau maillé d'itinéraires afin de :

- Sécuriser (îlots centraux, plateaux traversants...) et éclairer les traversées de certaines voiries,
- Rendre plus lisibles les continuités piétonnes,
- Aménager certains secteurs de zones piétonnes, de rencontres,
- Aménager des trottoirs confortables le long des routes principales et le cas échéant, des traversées en dénivelé ou aériennes, mais aussi en centre ville,
- Favoriser les liaisons douces pour les déplacements de proximité (opérations « coeur de ville », liaisons inter-lotissements), pour rejoindre les stations de TC.

Concernant les mesures en faveur des PMR, qui bénéficient à l'ensemble de la population, le schéma piéton intégrera des actions :

- D'aménagement d'accès PMR à l'ensemble des services publics (rampe, élévateurs, surbaissement des trottoirs et des seuils...),
- D'aménagement de places de stationnement GIC-GIG,
- D'aménagement des quais des arrêts de bus,
- De mise en fonction d'une offre de transport en commun à plancher bas.
- D'étudier le schéma de pistes cyclables et de développer un véritable réseau maillé d'itinéraires cyclables en utilisant toute la « palette » des outils à disposition : pistes et bandes cyclables, zones 30 et zones de rencontres, doubles sens cyclables.

Prérequis : PDAN

Sujets connexes : Mise en place d'un système VLS

Budget d'investissement : 15 Millions de XPF

Budget d'exploitation : Sans objet

Planning de réalisation : 2020

PROJET : Réorganisation du Transport Scolaire en dehors du Grand Nouméa

Contexte : Le transport scolaire fait partie des enjeux périphériques des politiques éducatives qui conditionnent fortement la réussite des élèves notamment par ses conséquences sur les rythmes scolaires. Le transport scolaire est également un enjeu économique et politique, étant à l'heure actuelle majoritairement pris en charge par des compagnies de transport privées conventionnées par des organismes publics.

Aujourd'hui, en Nouvelle-Calédonie, ce sont très majoritairement les communes qui se sont saisies de l'organisation du transport scolaire.

En brousse, les services communaux prennent en charge le transport de l'ensemble des élèves, non seulement ceux du primaire, mais aussi, dans une large mesure, ceux du secondaire, et même parfois des élèves du préscolaire. Les territoires desservis, souvent très vastes et peu denses (4,7 habitants au km² en Province Nord) présentent des caractéristiques géographiques contraignantes (montagnes, forêts, vallées, vétusté des infrastructures routières, vulnérabilité aux phénomènes naturels...) qui pèsent sur la morphologie des réseaux (parfois longs de plusieurs dizaines de kilomètres) et sur la durée moyenne des trajets, voir sur les coûts de transport (consommation plus importante de carburant, usure accrue des véhicules).

Une étude réalisée par la cellule de transfert de compétence du Gouvernement de la Nouvelle Calédonie a conclu que, en dehors du Grand Nouméa, le transport périodique (particulièrement hebdomadaire), devrait faire l'objet d'un pilotage général à l'échelle territoriale. La possibilité pour l'ensemble des élèves calédoniens d'avoir accès à un large panel de formations semble justifier un pilotage gouvernemental sous réserve toutefois d'une réflexion sur l'accueil en internat le week-end pour les lycéens. Le SMTI, structure majoritairement financée par la Nouvelle-Calédonie, aurait vocation à organiser le transport scolaire périodique intercommunal et interprovincial à l'échelle de la Grande Terre, tout du moins à piloter son fonctionnement opérationnel (coordination des lignes, évaluations des besoins). A minima, la Nouvelle-Calédonie devrait imposer la logique du transport scolaire dans les réflexions actuelles.

Acteurs : Gouvernement, Provinces, SMTI

Description du projet : L'étude sur les transports scolaires a conclu que, en dehors du Grand Nouméa, une intégration du public visé sur les lignes conventionnelles du futur réseau interurbain Raï que la direction du SMTI projette de créer (25 lignes interurbaines, sur la Grande Terre et aux Îles Loyauté) est la meilleure option pour rationaliser les transports scolaires. Des adaptations seraient néanmoins nécessaires : mise en circulation d'un parc de véhicules adaptés à la fréquentation, création d'arrêts à proximité des établissements scolaires ou de navettes permettant aux élèves de rejoindre les arrêts.

Sur les Îles Loyauté, l'étude préconise d'améliorer les capacités d'accueil en internat pour les élèves des Îles sur la Grande Terre et de mieux contrôler le système des « correspondants » qui accueillent ces élèves voire d'impulser un accueil de grande qualité au lycée de Lifou.

Prérequis : Mise en place du réseau objectif du SMTI

Sujets connexes : Transport à la Demande, réseaux locaux de TC

Budget d'investissement : économies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles 190 M XPF par an

Budget d'exploitation : économies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles 190 M XPF par an

Planning de réalisation : à partir de 2015

PROJET : Rationalisation transport scolaire Grand Nouméa (court et moyen terme)

Contexte : Le transport scolaire fait partie des enjeux périphériques des politiques éducatives qui conditionnent fortement la réussite des élèves notamment par ses conséquences sur les rythmes scolaires. Le transport scolaire est également un enjeu économique et politique, étant à l'heure actuelle majoritairement pris en charge par des compagnies de transport privées conventionnées par des organismes publics.

Aujourd'hui, en Nouvelle-Calédonie, ce sont très majoritairement les communes qui se sont saisies de l'organisation du transport scolaire.

Dans l'agglomération Nouméenne, les transports scolaires de secondaire sont gérés par le SMTU. Les transports scolaires de primaire sont gérés par chaque commune, avec un nombre hétéroclite de routes en fonction des communes et de la typologie des écoles (à Nouméa, le nombre de lignes est inférieur vu que les écoles sont dans la plupart de proximité).

Acteurs : SMTU

Description du projet : Dans l'agglomération de Nouméa, les conclusions de l'étude sur les transports scolaires pour le court et moyen terme sont les suivantes:

- mettre tout en œuvre pour permettre d'allonger la période d'ouverture de ses bureaux dans les communes périphériques du Grand Nouméa, de façon à favoriser les inscriptions des familles au réseau SMTU.
- améliorer la lisibilité de l'offre TC
- augmenter la fréquence des passages,
- adapter les arrêts à proximité des établissements,
- permettre une meilleure coordination des deux réseaux (TC et Scolaire)

Prérequis : Restructuration du réseau TC du Grand Nouméa

Sujets connexes : Schémas de transport locaux

Budget d'investissement : économies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles Grand Nouméa 10 M XPF par an

Budget d'exploitation : économies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles Grand Nouméa 10 M XPF par an

Planning de réalisation : Entre 2015 et 2017

12.2.2 Actions et projets relatifs au transport routier

PROJET : Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière

Contexte : Le taux de mortalité sur la route est particulièrement élevé en Nouvelle Calédonie, en particulier si on le compare aux pays possédant un niveau de développement économique semblable. Les principales causes de cette « surmortalité » sont bien identifiées et sont liées notamment au comportement des conducteurs (alcool, vitesse, absence du port des équipement de sécurité). Les caractéristiques des infrastructures (absence de bandes dérasées de droite, limitation à 110 km/h sur certaines sections, sinuosité, nombreux accès riverains, absence de déviations d'agglomération,...) ou bien l'état du parc automobile dans les zones à faible densité de population contribuent en outre à augmenter la gravité des accidents.

Acteurs : Gouvernement, et plus globalement tous les acteurs et associations concernés par la politique de sécurité routière.

Description du projet : Il s'agit de mettre en place une politique permettant de viser à court / moyen terme une diminution par 2 du nombre de tués sur les routes en Nouvelle Calédonie. Pour ce faire il faut développer une approche qui soit à la fois globale – c'est-à-dire s'adressant à tous les usagers – et sélective – c'est-à-dire à destination des populations à risques (personnes imprudentes, populations vulnérables (typiquement les modes doux) et personnes réfractaires aux mesures de sécurité).

Les actions devront être définies en s'appuyant sur le travail réalisé par le Comité Permanent de Sécurité Routière. On trouvera ci-dessous un exemple de panel de mesures visant à atteindre ces objectifs, et réparties en trois types : éducation et prévention, contrôles et réglementation, communication et coordination des actions.

Education et prévention	Contrôles et réglementation	Communication et coordination des actions
Développer et généraliser l'éducation à la sécurité routière dans le cadre scolaire	Adapter l'arsenal juridique pour gagner en efficacité et faire appliquer la réglementation	Créer un poste de Délégué à la sécurité routière, désigné par le Gouvernement
Instaurer le contrôle technique des véhicules à partir de 4 ans	Mettre en place un système de traitement automatisé des infractions	Mener des études sur les comportements à risques
Facilité l'accès des calédoniens au permis de conduire	Développer le contrôle automatisé (vitesse et feux rouges)	Mener des campagnes de communications fréquentes via différents vecteurs
Mettre en place une période probatoire de 2 ans à l'issue de l'obtention du permis	Renforcer les contrôles pour conduite sous l'emprise de stupéfiants	Développer les moyens à mettre en œuvre pour aboutir à une communication efficace
Mettre en cohérence les vitesses réglementaires avec les caractéristiques des infrastructures		
Améliorer la sécurité sur les routes structurantes (chaussées, équipements de sécurité, signalisation)		

Prérequis : Bien identifier les causes de la surmortalité en Nouvelle Calédonie.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : Sans objet (les coûts d'amélioration des routes sont intégrés par ailleurs).

Budget d'exploitation : 9 M XPF / an.

Planning de réalisation : Actions à mettre en place dès que possible.

PROJET : Amélioration et sécurisation de la liaison Paita – Tontouta de la RT1, par un évitement du col de la Pirogue

Contexte : Une amélioration de la liaison Paita - Tontouta est nécessaire, à court terme essentiellement pour des raisons de sécurité (amélioration de la sécurité routière) et à moyen terme pour répondre aux besoins de fiabilisation des liaisons vers Tontouta (en particulier en cas de transfert des vols de Magenta) et le Nord de la Grande Terre. Les prévisions de trafic montrent en outre que l'infrastructure actuelle est peu compatible, de part et d'autre du col de la Pirogue, avec les trafics attendus à l'horizon 2030.

Acteurs : DITTT.

Description du projet : Il s'agit de créer une voie nouvelle à l'Ouest de l'itinéraire actuel, permettant d'éviter le col de la Pirogue ainsi que les sections sinueuses situées de part et d'autre, sur une longueur de 4 à 5 km, entre Port Laguerre et Saint-Laurent. La voie nouvelle doit être configurée à 2x2 voies, afin de permettre les dépassements et d'anticiper un aménagement complet à 2x2 voies de la liaison Paita – Tontouta. Du fait de la topographie, la mise en œuvre de la voie nouvelle nécessite la construction d'un tunnel au droit du col de la Pirogue (d'une longueur estimée entre 500 m et 1 km), et de plusieurs ouvrages d'art.

La création d'une voie nouvelle permettrait en outre d'utiliser la RT1 actuelle comme itinéraire alternatif en cas d'incident sur l'axe principal.

Du fait de la complexité et du coût des travaux, un aménagement en deux phases peut être envisagé : la première phase consisterait alors à sécuriser la section de la RT1 située de part et d'autre du col de la Pirogue, notamment par la création d'un terre-plein central et la création d'un créneau de dépassement au Nord du col. La voie nouvelle comprenant un tunnel serait alors aménagée ultérieurement.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien. Transfert des vols intérieurs vers l'aéroport de Tontouta.

Budget d'investissement : 10 à 15 milliards XPF, selon la longueur du tunnel et la longueur de la section en tracé neuf de part et d'autre du tunnel.

Les aménagements de sécurité à réaliser en urgence représentent un coût de 1 milliard XPF.

Budget d'exploitation : 10 millions XPF / km / an à intégrer sur la section en tracé neuf (y compris le tunnel), soit au total 50 millions XPF / an.

Planning de réalisation :

2015 : Sécurisation de la section de la RT1 située de part et d'autre du col de la Pirogue.

2020 : Construction du tunnel et de la voie d'évitement du col de la Pirogue.

PROJET : Création de créneaux de dépassement sur la RT1 : 10 créneaux prioritaires entre Paita et Bourail

Contexte : Le niveau de service insuffisant de la RT1 constitue une des principales lacunes du réseau routier calédonien. Parmi les critiques formulées à l'encontre de la RT1, on recense notamment les difficultés de dépassement, les temps de parcours trop élevés ou trop irréguliers, et les problèmes de sécurité routière.

Acteurs : DITTT.

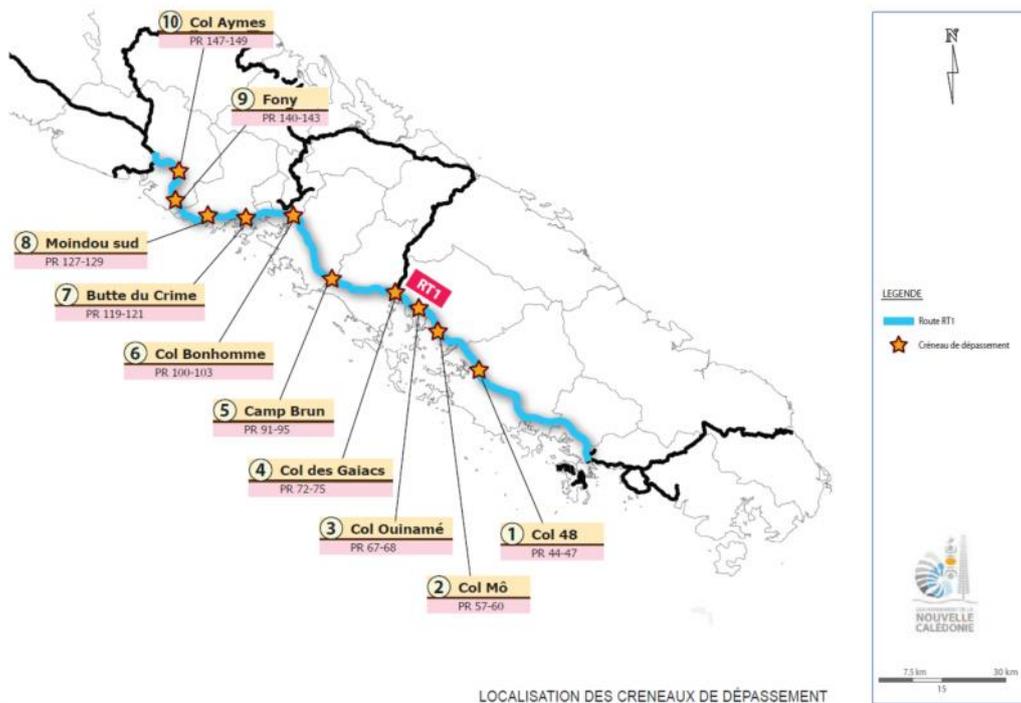
Description du projet : Pour faire face au problème de niveau de service sur la RT1, il ne peut être envisagé à un horizon de 15 à 20 ans de procéder à une mise à 2x2 voies de la RT1 entre Nouméa et Koné, car ceci ne se justifie pas en termes de capacité et le coût d'un tel projet apparaît donc démesuré (à minima 150 milliards XPF).

La solution proposée revient donc à aménager des créneaux de dépassement permettant de fiabiliser les temps de parcours et de limiter les comportements dangereux qui sont à l'origine d'une partie des problèmes de sécurité routière.

Sur la base du PPI routier de la DITTT, il est préconisé de réaliser en priorité 10 créneaux de dépassement sur la RT1 entre Paita et Bourail, car il s'agit de la section de la RT1 la plus circulée en dehors du Grand Nouméa.

Les créneaux de dépassement étudiés par la DITTT portent sur une longueur moyenne de l'ordre de 3 km par créneau.

Localisation des créneaux prioritaires :



Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien. Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière.

Budget d'investissement : Environ 500 millions XPF par créneau de dépassement, soit 5 milliards XPF au total.

Budget d'exploitation : Sans objet (pas de dépenses nouvelles par rapport à l'actuel).

Planning de réalisation : Réalisation d'un premier créneau à court terme (2014) entre Moindou et Bourail. Réalisation des autres créneaux entre 2015 et 2020.

PROJET : Amélioration de la structure de chaussée et des ouvrages d'art sur le réseau territorial : opérations prioritaires (RT1 entre Bourail et Koné, RT3 entre Bourail et Houailou)

Contexte : Si l'état du réseau routier calédonien s'est amélioré au cours des dernières années, il n'est pas encore à la hauteur des réseaux que l'on trouve dans d'autres pays ayant le même niveau de développement. Le problème majeur porte sur les structures de chaussées, qui sont insuffisantes sur de nombreuses sections, ainsi que sur certains ouvrages d'art en mauvais état.

Acteurs : DITTT.

Description du projet : Les travaux prioritaires d'amélioration des structures de chaussée (réhabilitation et renforcement) sur le réseau territorial portent sur la RT1 au Nord de Bourail (notamment entre Bourail et Poya, ainsi qu'entre Poya et Koné) et sur la RT3 entre Bourail et Houailou. Des travaux ont d'ailleurs déjà été réalisés récemment ou sont en cours sur la RT1 entre Bourail et Poya. La section Bourail – Poya de la RT1 et la section Bourail – Houailou de la RT3 constituent en effet les sections du réseau territorial dont l'état de la chaussée est le plus dégradé. L'état de la chaussée sur la section Poya – Koné est également insuffisant.

On notera que les travaux de mise à niveau des structures de chaussée doivent être accompagnés par une politique d'entretien routier satisfaisante, permettant d'assurer un bon niveau d'entretien et ainsi de limiter les investissements à réaliser dans le futur.

La sécurisation des itinéraires passe aussi par un renforcement ou un remplacement des ouvrages d'art dont l'état est dégradé. Ceci permet de prévenir tout risque de coupure d'une route du fait de la défaillance d'un ouvrage, et permet également d'élargir les ouvrages les plus étroits, même si cela ne génère pas de problème de capacité. Sur le réseau territorial, la priorité porte sur :

- La mise à 2 voies des ponts de la RT3 (Koro, Trou Bleu et Chapeau Rouge) : travaux réalisés récemment ;
- La rénovation des ponts suivants de la RT1 : Dumbéa, Tontouta, Ouenghi ;
- Le lancement d'un programme de réhabilitation de l'ensemble des ouvrages d'art du réseau territorial.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien.

Budget d'investissement :

Chaussées : Linéaire de 170 km à améliorer de façon prioritaire (100 km sur la RT1, 70 km sur la RT3), représentant un coût de 15 milliards XPF.

Ouvrages d'art : 600 millions XPF pour la rénovation des 3 ponts sur la RT1, et 2.9 milliards XPF pour la réhabilitation des autres ouvrages.

Budget d'exploitation : Pas de surcoût par rapport à l'actuel.

Planning de réalisation :

Chaussées : finalisation des améliorations prioritaires à l'horizon 2020.

Ouvrages d'art : avant 2020.

PROJET : amélioration de la structure de chaussée et des ouvrages d'art sur le réseau provincial : opérations prioritaires

Contexte : Si l'état du réseau routier calédonien s'est amélioré au cours des dernières années, il n'est pas encore à la hauteur des réseaux que l'on trouve dans d'autres pays ayant le même niveau de développement. Le problème majeur porte sur les structures de chaussées, qui sont insuffisantes sur de nombreuses sections, ainsi que sur certains ouvrages d'art en mauvais état.

Acteurs : Province Nord, Province Sud.

Description du projet :

Les travaux prioritaires d'amélioration des structures de chaussée (réhabilitation et renforcement) sur le réseau provincial portent sur :

- La RPN7 (Koumac – Pouébo), notamment au niveau du col d'Amos ;
- La RPN3 (Houailou – Canala), notamment au niveau de la route à horaires reliant Canala à Thio ;
- La RP2 (route de la Corniche) ;
- La RP3 (route de Yaté) ;
- La RP4 (route de Thio) ;
- La RP7 (route de Ducos)

On notera que la route à horaires reliant Thio à Canala n'est pas revêtue en situation actuelle.

Les travaux de renforcement ou de remplacement des ouvrages d'art doivent eux être réalisés en priorité de la façon suivante :

- Sur la côte Est de la Grande Terre, en Province Nord (à Canala sur la RPN3, à Touho, Hienghène et Pouébo sur la RPN10) : 10 ouvrages d'art à remettre à niveau au cours des prochaines années ;
- En Province Sud : 15 ouvrages à reconstruire (dont 5 sur la RP4, 2 sur la RP3 et 2 sur la RP18), 12 ouvrages réparer (notamment sur la RP1 et la VE1), et 13 ouvrages dont les équipements de sécurité doivent être mis en conformité (notamment sur la RP1 et la VE1).

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien.

Budget d'investissement :

Province Nord :

- Chaussées : 1.3 milliard XPF par an jusqu'en 2020, soit 9.1 milliards XPF ;
- Ouvrages d'art : 0.35 milliard XPF par an jusqu'en 2020, soit 2.45 milliards XPF.

Province Sud :

- Chaussées : 1 milliard XPF par an entre 2015 et 2020, soit 5 milliards XPF (source : PPI routier) ;

- Ouvrages d'art : 0.63 milliard XPF par an jusqu'en 2020, soit 4.41 milliards XPF.

Budget d'exploitation : Pas de surcoût par rapport à l'actuel.

Planning de réalisation : Opérations prioritaires à réaliser avant 2020.

PROJET : Amélioration de la sécurité sur le réseau interurbain (signalisation, équipements de sécurité, accotements, traversées d'agglomération et de tribus) : opérations prioritaires

Contexte : Si le taux de mortalité sur la route est particulièrement élevé en Nouvelle Calédonie, ceci s'explique principalement par des problèmes de comportement (alcool, vitesse, absence du port des équipements de sécurité). Néanmoins les caractéristiques des infrastructures ne sont pas suffisantes et peuvent donc contribuer à augmenter la gravité des accidents. Des actions doivent être menées en ce sens.

Acteurs : DITTT, Provinces.

Description du projet :

Il s'agit de traiter en priorité les sections des routes territoriales ou provinciales qui présentent les caractéristiques les plus accidentogènes. Les actions peuvent porter sur les points suivants :

- Rectification de virages ;
- Renouvellement de l'enrobé ;
- Aménagement de bandes dérasées de droite ;
- Réaménagement de certains carrefours ;
- Ajout d'équipement de sécurité ou remplacement d'équipements vétustes ;
- Sécurisation des entrées d'agglomération et des traversées de tribus ;
- Mise aux normes de la signalisation de police verticale et horizontale.

Prérequis : Identifier les zones d'accumulation d'accidents et les sections les plus accidentogènes, pour les traiter en priorité.

Sujets connexes : Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière.

Budget d'investissement :

Le PPI routier de la DITTT prévoit, sur la période 2010-2035, 3.17 milliards XPF d'investissements pour la mise en sécurité du réseau territorial et 13 milliards XPF pour la sécurisation des traversées d'agglomération ou de tribu, ce qui représente un objectif d'« effort » moyen de 1.155 million XPF / km / an. Sur le réseau provincial, moins circulé et supportant moins de véhicules PL, on peut estimer que l'objectif d'« effort » moyen correspond à 80% de celui du réseau territorial, soit 0.924 million XPF / km / an.

Dans le scénario tendanciel on peut estimer les investissements à réaliser de la façon suivante :

- Réseau territorial (560 km) : 80% de l'objectif, soit 0.924 million XPF / km / an, et donc un total de 8.8 milliards XPF d'investissements à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province Nord (450 km) : 60% de l'objectif défini sur le réseau provincial, soit 0.554 million XPF / km / an, et donc un total de 4.2 milliards XPF d'investissements à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province Sud (285 km) : 0.554 million XPF / km / an, et donc un total de 2.7 milliards XPF d'investissements à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province des Iles (44 km) : 0.554 million XPF / km / an, et donc un total de 0.4

milliard XPF d'investissements à l'horizon 2030.

Budget d'exploitation : Sans objet.

Planning de réalisation : Action à initialiser dès maintenant et à poursuivre jusqu'en 2030.

PROJET : Lancement d'une réflexion sur la domanialité des routes : RP urbaines du Grand Nouméa, voies express du Grand Nouméa, RT1 entre Nouméa et Paita

Contexte : Le réseau routier calédonien est géré par le Gouvernement (via la DITTT), les Provinces et les communes. Cette situation est la conséquence de la réforme de 1989 consécutive aux accords de Matignon. Si dans l'ensemble la domanialité des routes est cohérente avec les usagers réels, des évolutions peuvent être étudiées sur des sections bien spécifiques.

Acteurs : Province Sud, DITTT, communes du Grand Nouméa, SIGN, Province Nord.

Description du projet :

La réflexion sur la domanialité des routes devra en particulier aborder la question du statut des routes suivantes :

- RP du Grand Nouméa gérées par la Province Sud et ayant principalement un usage local : RP2, RP7, RP11, RP12, RP14, rue Ampère et autres rues de lotissement ;
- VE2 entre le Nord de Nouméa et Paita, qui est un chaînon de l'axe structurant du Sud de la Grande Terre (en complément de la RT1, gérée par la DITTT), et qui est gérée via la Savexpress par la Province Sud (et sera gérée directement par la Province Sud à compter du 01/01/2014) ;
- RT1 entre Nouméa et Paita, qui est gérée par la DITTT alors qu'il s'agit dans les faits d'une voirie d'agglomération avec usage uniquement local ;
- Contournement d'agglomération sur la RT1 : à l'avenir, si des projets de ce type se concrétisent, il serait alors logique que la voie de contournement soit gérée par la DITTT, en tant que chaînon de l'axe structurant du Sud de la Grande Terre, et que la section de la RT1 délestée par le contournement soit reclassée en voirie provinciale ou communale.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : Sans objet.

Budget d'exploitation : Sans objet.

Planning de réalisation : 2015 / 2020.

12.2.3 Actions et projets relatifs au transport de marchandises

PROJET : Traitement des points durs (OA en mauvais état ou à portance limitée)
<u>Contexte</u> : Le réseau routier calédonien étant peu maillé, il n'existe pas ou peu d'itinéraire alternatif en cas de coupure d'un itinéraire. Ceci peut générer des situations préjudiciables à la circulation des marchandises au sein de la Grande Terre. Les ouvrages d'art constituent des points potentiellement très sensibles.
<u>Acteurs</u> : DITTT, Province Nord, Province Sud.
<u>Description du projet</u> : <ul style="list-style-type: none">• Mise à 2 voies des ponts de la RT3 (déjà réalisé par la DITTT) ;• Rénovation des ponts de la RT1 (Dumbéa, Tontouta, Ouenghi) par la DITTT ;• Amélioration des ponts à portance limitée sur le réseau de la Province Sud : pont de Thio sur la RP4 (limité à 14.5 tonnes) et pont de la Rivière des Pirogues sur la RP1 (limité à 20 tonnes) ;• Reconstruction ou rénovation des ouvrages en mauvais état sur le réseau de la Province Sud (27 ouvrages concernés, notamment sur la RP4 et la RP1) ;• Remise à niveau des ponts sur la côte Est (10 ouvrages) par la Province Nord.
<u>Prérequis</u> : Sans objet.
<u>Sujets connexes</u> : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien
<u>Budget d'investissement</u> : Sans objet (déjà intégré dans les projets routiers)
<u>Budget d'exploitation</u> : Sans objet
<u>Planning de réalisation</u> : A finaliser avant 2020

12.2.4 Actions et projets relatifs au transport maritime

PROJET : Construction des épis en grande rade de Nouméa pour permettre l'accueil simultané de 3 navires de croisières

La construction de ces épis s'inscrit dans la même logique que la mise en œuvre du quai n° 8 et de l'approfondissement du bord à quai, du chenal et du cercle d'évitage. Le marché de la croisière connaît des niveaux de croissance qui sont supérieurs au commerce des marchandises. Ce marché, en cours de démocratisation, explose et nous constatons depuis plusieurs années une course au gigantisme. Cette course permet de baisser le prix moyen d'un billet et de tendre vers un marché de masse, souvent low cost. Ces compagnies maritimes ont une vision totalement mondialisée de leur activité et programment leurs escales plusieurs années à l'avance dans des pays et des ports où la sécurité de leurs passagers et de leurs navires ne doit en aucun cas être mise en cause.

Si la Nouvelle Calédonie souhaite pour les 20 prochaines années non seulement conserver mais augmenter ses parts de marché sur ce segment, il est indispensable de pouvoir accueillir deux voire trois navires simultanément à quai et dans des conditions d'accueil et de confort élevées.

Il faut penser l'accueil des croisiéristes (jusqu'à potentiellement 6000 personnes) au-delà du quai et de la gare maritime, dans la ville de Nouméa et pourquoi pas dans les différentes provinces. La gestion des flux mais également l'organisation des offres de services doivent être gérées et fédérées avec pour objectif d'augmenter le panier moyen de chaque croisiériste lors d'une escale.

Contexte : La petite rade n'est pas en capacité de réceptionner les dernières générations de navires de croisières en raison de leur taille. Ils sont donc aujourd'hui traités sur le quai du port de commerce, à côté voire entre deux navires de commerce. Cette situation n'est pas acceptable tant sur le plan qualitatif qu'en termes de sécurité des opérations.

Acteurs : c'est le PANC qui est en charge de cet investissement. Le prochain projet stratégique du port sera certainement l'occasion de programmer cet investissement et de déterminer une date de mise en service. Cependant il ne faut pas prendre de retard sur cet investissement si la volonté des acteurs est de renforcer la position de la NC sur les circuits des tours opérateurs.

Description du projet : la construction des épis permettra de recevoir simultanément 3 navires de 300 à 350 mètres de long, et dans des conditions de sécurité et de confort maximal. Ils permettront également de gérer ce flux en conformité avec le code ISPS lié à la sûreté des personnes.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : En parallèle à la construction des épis il serait opportun de prévoir l'aménagement de la zone se trouvant en bout de quai et sur le parking de l'actuel hôpital ce qui permettrait de construire une gare maritime permettant d'accueillir les touristes et l'ensemble des acteurs locaux (artisans, transporteurs, tours opérateurs) et d'organiser les flux dans de bonnes conditions.

Budget d'investissement : entre 6.8 et 11 milliards XPF suivant les options.

Budget d'exploitation : Prévoir a minima 20 M XPF / an.

Planning de réalisation : Horizon 3 ans.

PROJET : Aménagement de l'anse du Tir, partie portuaire et partie publique

L'anse du Tir devrait connaître dans les prochaines années des transformations profondes. La construction des épis pour réceptionner les navires de croisières, la construction d'une gare maritime permettant d'accueillir et de gérer les flux de touristes auront des incidences sur cette zone.

Les prestataires qui offrent des services à ces mêmes touristes devront également être intégrés à ce schéma.

Il faut aussi noter que le bord à quai permet actuellement aux camions de faire des navettes entre l'usine SLN et les quais du port de commerce sans emprunter l'axe routier. Il faudra donc prendre en compte ce flux dans le cadre de l'aménagement de ces espaces.

Pour réussir ce projet il nous semble important d'associer très en amont de la démarche la ville de Nouméa, le PANC, les professionnels du tourisme et tous les acteurs qui ont des intérêts dans ce trafic et dans l'accueil des touristes.

<u>Contexte</u> : voir fiche sur la construction des épis pour les navires de croisières.
<u>Acteurs</u> : les principaux acteurs sont la ville de Nouméa et le PANC, mais tous les acteurs liés au tourisme devraient être associés à ce projet.
<u>Description du projet</u> : construction d'une gare maritime et aménagement de ces espaces pour gérer les flux de touristes dans les meilleures conditions d'accueil et de sécurité.
<u>Prérequis</u> : Sans objet.
<u>Sujets connexes</u> : l'axe routier permettant l'accès au centre-ville passe à proximité
<u>Budget d'investissement</u> : NON DISPONIBLE A CE STADE
<u>Budget d'exploitation</u> : NON DISPONIBLE A CE STADE
<u>Planning de réalisation</u> : A préciser avec les acteurs concernés, mais a priori à réaliser avant 2020.

PROJET : DSP carburant pour les îles Loyauté

Les volumes transportés sont globalement faibles et il faut avoir conscience qu'au regard de ces volumes la rentabilité ou du moins l'équilibre financier d'une DSP sera difficile à atteindre.

Pour tenter de limiter le déficit, il serait très certainement souhaitable d'avoir une vision à l'échelle du territoire. La mise en place de cuves, dans le nord-ouest de la Grande Terre, sur la côte est mais également dans chacune des îles Loyauté et dans l'île des Pins, permettrait peut-être d'atteindre un volume minimum permettant à un opérateur privé d'offrir un service régulier, de qualité et avec un déficit supportable par les collectivités.

Cependant l'urgence actuelle est d'assurer pour les résidents des îles Loyauté un service minimum leur permettant de vivre dignement.

L'approvisionnement en carburant des îles Loyauté s'articule autour de 2 axes :

- Les infrastructures dans les îles et leur gestion ;
- Le type de navire.

A partir des réponses qui seront apportées à ces deux questions la mise en œuvre du plan d'action sera plus ou moins rapide et aisée.

Les infrastructures dans les îles

Seule Lifou a une capacité de stockage. Cependant essentiellement pour des raisons de trésorerie, ces capacités de stockage sont peu ou mal exploitées. Ne serait-il pas envisageable que la Province des îles soit en charge du stock et des cuves et qu'à chaque escale du navire (ou de la barge) la cuve soit remplie ? Les consommateurs ne paieraient alors le carburant qu'en sortie de cuve en fonction de leur besoins. Cette méthode engendre un coût supplémentaire pour la province mais permet d'organiser efficacement le service maritime.

Ouvéa et Maré ne sont pas équipées de capacité de stockage. Cette absence de stockage rend les besoins difficiles à définir. En effet c'est la demande qui déclenche la mise en œuvre de l'offre sauf que l'offre est positionnée à Nouméa à plusieurs jours de mer. En ayant un stockage proche des consommateurs on inverse le schéma et le fournisseur n'a plus qu'une chose à suivre : c'est l'état de son stock proche du consommateur final. Cette inversion permet de gagner en qualité et réactivité.

Nous avons bien conscience que cette recommandation n'est pas simple à mettre en œuvre en raison des problématiques liées à la propriété des sols, de son coût et de la gestion et de la distribution quasiment quotidienne de ce stock déporté.

Nous sommes cependant convaincus que la mise en place de ces cuves et leur gestion par la collectivité résoudrait en grande partie les difficultés rencontrées.

Le type de navire

Actuellement les approvisionnements sont faits en alternance avec le transport de marchandises par des navires privés ayant des capacités de stockage intrinsèques. En cas de défaillance de ces navires comme cela a été le cas en 2013, des cuves sont chargées dans des barges tractées par des remorqueurs.

- Dans l'idéal, et si un schéma global d'installation de stock de carburant sur le territoire était adopté, il faudrait mettre en place un petit pétrolier. Ce pétrolier serait en capacité de livrer les dépôts de carburant grâce à un service régulier. Le dimensionnement de ce pétrolier devrait se faire à partir du nombre de dépôts à livrer, des volumes ainsi que des tirants d'eau des ports ou wharfs rencontrés.

L'autorité publique pourrait dans ce cas la être propriétaire de l'outil naval et laisser l'exploitation de ce service à une société dédiée gérée par des professionnels du monde maritime (sur le principe de l'Anatife appartenant aux Conseils Généraux de Vendée et du Morbihan).

En étant propriétaire de l'outil naval, l'autorité publique peut ainsi raccourcir la durée de la DSP car l'opérateur privé n'a pas à amortir son outil de production.

- La seconde solution qui a pour avantage d'être plus rapide dans sa mise en œuvre consisterait à organiser la livraison des îles Loyauté avec des cuves dans des barges. En systématisant le service et en l'encadrant dans une DSP il est alors possible de répondre au besoin spécifique. Cependant ce système n'est pas totalement sécurisé et reste aléatoire.

La troisième solution consiste à laisser les acteurs privés répondre à la DSP sans que la collectivité soit propriétaire de l'outil naval. La collectivité doit alors se donner les moyens de mettre en place un cadre stricte, de contrôler voire de sanctionner le délégataire en cas de défaillance. La participation forfaitaire de la collectivité est déterminée en début de contrat, à la réserve prêt des risques de dérapages du poste de charge des soutes. Ce type de DSP engage la collectivité sur de nombreuses années car l'opérateur privé doit amortir son moyen de production. L'avantage pour la collectivité est qu'elle se positionne en contrôleur de la DSP et non pas en acteur. Elle n'a pas à se soucier de l'entretien du navire et des coûts que cela entraîne. Elle n'a alors qu'à faire respecter le cahier des charges et à engager tous les recours en cas de défaillance du délégataire. Le déléguant se situe alors plus dans une logique de contrôle en amont et en aval de la prestation sans entrer dans le quotidien des opérations.

Quelle que soit l'option retenue il faut être extrêmement vigilant sur les points suivants :

- Définition de l'offre (fréquence et volumes par semaine) ;
- Définir l'entretien du navire et le remplacement en période d'entretien ;
- S'assurer de la continuité du service public avec en cas de défaillance de lourdes pénalités ;
- S'accorder sur l'indexation des tarifs et en particulier de la part carburant dans les coûts d'exploitation ;
- Mettre en place des indicateurs d'activité et financiers trimestriels ;
-

<u>Contexte</u> : Voir présentation ci-avant.
<u>Acteurs</u> : Gouvernement / Province des Iles
<u>Description du projet</u> : Voir présentation ci-avant.
<u>Prérequis</u> : il faut définir le projet avec différentes phases pour aboutir à la DSP à horizon un an. Sur le plan juridique il faudra s'assurer auprès des autorités compétentes que la notion de carence a bien été constatée et que les collectivités sont donc légitimes à mettre en œuvre une DSP en raison de la déficience des acteurs privés. Ce sujet est très sensible sur les DSP maritimes (voir dossier SNCM : même si les enjeux ne sont pas les mêmes, il existe un risque).
<u>Sujets connexes</u> : Sans objet.
<u>Budget d'investissement</u> : En fonction de la solution retenue l'enveloppe peut varier de façon importante. Si l'on prend pour hypothèse qu'il sera nécessaire d'acheter un petit tanker, cela représente un investissement de 3 à 5 M€ soit 360 à 600 M XPF.
<u>Budget d'exploitation</u> : En fonction de la solution retenue l'enveloppe peut varier de façon importante. A titre d'exemple la DSP de l'île de Batz « coûte » 300 K€ par an au Conseil Général du Finistère, soit 36 M XPF / an (pour 12 000 tonnes de marchandises transportées par barge, avec base une rotation jour, la barge étant propriété du CG, en charge pour lui de faire les gros travaux d'entretien).
<u>Planning de réalisation</u> : L'expérience que nous avons et le benchmark qui a été réalisé auprès des départements bretons qui ont mis des DSP en place pour les différentes îles indiquent qu'il faut compter une année pour pouvoir mettre en place une DSP.

PROJET : Amélioration des infrastructures dans les îles (coups partis) : gare maritime île des Pins, wharf de Tiga, dépôt de carburant à Maré

Contexte : la mise à niveau des infrastructures est la première démarche à engager pour pouvoir ensuite mettre en place des services maritimes fiables, réguliers et efficaces. Les gains de temps mais également la gestion des stocks permettront de calibrer la taille et la fréquence des navires qui seront affectés à ces services.

Acteurs : Province des îles, Province Sud.

Description du projet : La gare maritime de l'île des Pins va permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les passagers et d'assurer un stockage et une bonne gestion, sans rupture de la chaîne du froid, des denrées périssables ainsi que des autres marchandises. Cet outil servira aussi bien pour les résidents que pour les touristes. Le niveau de confort, la qualité de l'architecture, son intégration à l'île sont autant d'atouts qui permettront une montée en gamme du transport maritime.

La réhabilitation du wharf de Tiga va permettre au léneic d'accoster plus facilement.

La construction d'un dépôt de carburant à Maré va permettre de palier aux pénuries récurrentes que les résidents subissent et qui à chaque fois paralysent l'île.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : Le wharf de Tiga a été réhabilité récemment, le montant des investissements à réaliser doit intégrer ces travaux. Concernant la gare maritime de l'île des Pins le budget est de 500 millions XPF. Le prix d'un dépôt de carburant varie en fonction de la taille mais sur la base d'une capacité de 12 000 m³ il faut compter 8 millions d'euros. A Maré, où la consommation annuelle est de 4 à 5 000 m³, un dépôt de 1 000 m³ semble suffisant. Son coût est estimé à 200 M XPF.

Budget d'exploitation : les budgets d'exploitation varient en fonction des services qui sont associés à ces installations et à la nature même de ces installations. En première analyse on peut prendre les hypothèses suivantes : 5 M XPF / an pour le wharf de Tiga, 15 M XPF / an pour la gare maritime de l'île des Pins.

Planning de réalisation : Gare de l'île des Pins en 2015/2016, dépôt de carburant de Maré en 2015, wharf de Tiga travaux réalisés en partie.

PROJET : Amélioration des infrastructures en Province Nord (coups partis) : wharf de Poum, port de pêche de Koumac

<p><u>Contexte</u> : la Province mène une politique très dynamique en termes d'infrastructure et met en place des services pour améliorer les conditions de vie des habitants.</p>
<p><u>Acteurs</u> : Province Nord</p>
<p><u>Description du projet</u> : il est prévu la construction d'un port de pêche à Pandop pouvant accueillir jusqu'à 12 palangriers, port qui sera également en capacité de traiter du fret et d'accueillir des passagers à destination ou au départ de Bélep.</p> <p>Concernant le wharf de Poum, une étude de programmation devrait être lancée très prochainement. Le résultat de cette étude permettra à la Province Nord de choisir entre une réhabilitation ou la construction d'un wharf neuf.</p>
<p><u>Prérequis</u> : Sans objet.</p>
<p><u>Sujets connexes</u> : Sans objet.</p>
<p><u>Budget d'investissement</u> : Le projet pour le port de Koumac s'élève à 2.9 milliards XFP. Concernant le wharf de Poum, le budget dépendra de la décision arrêtée suite à l'étude (une hypothèse d'investissement compris entre 0.5 et 1 milliard XPF peut à ce stade être retenue).</p>
<p><u>Budget d'exploitation</u> : concernant le port de pêche de Koumac une étude sur les modalités de gestion et d'exploitation est en cours. En première analyse on peut prendre l'hypothèse suivante : 15 M XPF / an pour le port de Koumac et 5 M XPF / an pour le wharf de Poum.</p>
<p><u>Planning de réalisation</u> : Wharf de Poum en 2015. Port de Koumac en 2018.</p>

12.2.5 Actions et projets relatifs au transport aérien

PROJET : Développement du tourisme régional par AirCalin et rationalisation du segment Asie

Contexte : L'activité d'Aircalin s'exerce dans le cadre des accords aériens existant entre la France et les Etats desservis et l'essentiel de son marché se divise en deux grands segments :

- Le réseau Asie (Japon et Corée) par lequel passe une grande part du trafic Nouméa-Paris, dans le cadre de l'accord stratégique de la compagnie avec Air France ;
- Le réseau Australie – Nouvelle Zélande, sur lequel opèrent aussi Qantas et Air New Zealand, dans le cadre des accords de trafic existants ;
- Les autres liaisons internationales régionales (Wallis et Futuna, Vanuatu) et la liaison vers Tahiti sont en effet des composantes marginales de l'activité par rapport aux deux segments principaux.

La compagnie est soutenue par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie mais elle est déficitaire.

Acteurs : Aircalin, Gouvernement de Nouvelle Calédonie

Description du projet : Dans ce scénario, le projet consiste à orienter la stratégie d'évolution de la compagnie dans une optique de prudence financière, ce qui implique de ne pas chercher à baisser significativement les tarifs pour favoriser le développement du tourisme international au-delà de sa tendance naturelle, et, corrélativement, de ne pas chercher à libéraliser les droits de trafic internationaux plus qu'ils ne le sont actuellement.

La croissance du trafic suivrait alors la tendance naturelle du marché, qui a été estimée à 2% par an sur la période 2013-2030.

Cette croissance devrait cependant être plus dynamique sur le réseau régional que sur le réseau long-courrier.

La desserte de l'Asie, qui repose actuellement sur le Japon et la Corée (où s'effectuent aussi les correspondances avec Air France), et qui est déficitaire, devrait en revanche être réduite par abandon de la destination Séoul.

La flotte de la compagnie évoluerait assez peu durant les premières années : un nouvel avion de type A320 pourrait être acquis et mis en ligne sur le marché régional (notamment sur Melbourne dont la compagnie prévoit de renforcer la desserte).

Prérequis : Poursuite du soutien financier de la compagnie par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, notamment au travers de l'ADANC

Sujets connexes : Politique de développement du tourisme

Budget d'investissement : voir business plan de la compagnie ;

Le prix d'un A 320 classique neuf est d'environ 65 M € (près de 8 milliards XPF)

Budget d'exploitation : La subvention d'exploitation de la compagnie (hors financement des avions) resterait au niveau actuel.

Les autres charges d'exploitation sont supposées financées par les billets payés par les passagers et ne constituent donc pas des charges au sens du SGTM.

Planning de réalisation : La date optimale de l'acquisition d'un nouvel A 320 reste, au stade actuel, à déterminer sur la base du business plan de la compagnie.

PROJET : Outil de transport aérien intérieur basé sur les 2 compagnies Air Calédonie et Air Loyauté ; Mise en œuvre de nouvelles dessertes

Contexte : Les dessertes aériennes intérieures régulières sont assurées en ATR par Air Calédonie, et affrétées, sur les lignes à faible trafic, par Air Calédonie à Air Loyauté qui les assure au moyen de ses deux Twin Otter DHC6. La responsabilité du programme de vols et la fonction commerciale reposent donc sur Air Calédonie, principal opérateur du système. Toutefois, les dessertes inter-îles sont jugées insuffisantes par la Province des Iles Loyauté.

Acteurs : Gouvernement de Nouvelle- Calédonie, Province des Iles, Air Calédonie, Air Loyauté.

Description du projet : Dans ce scénario, le projet consiste à conserver Air Calédonie comme principal opérateur des dessertes intérieures à partir de Nouméa, et à attribuer directement les droits de trafic des liaisons inter-îles Loyauté à Air Loyauté, qui en assumerait notamment la fonction commerciale, dans la logique du projet « Trans-Express Iles » présenté récemment par la compagnie.

Ce schéma n’empêcherait pas que, pour les autres lignes à faible trafic (dont les liaisons Nouméa-Provence Nord), le système d’affrètement d’Air Loyauté par Air Calédonie subsiste.

Ce scénario implique a priori la disparition des dessertes triangulaires Nouméa-Lifou-Ouvéa-Nouméa et Nouméa-Lifou-Maré-Nouméa, et suppose en contrepartie d’organiser des correspondances à Lifou entre Air Calédonie et Air Loyauté.

Le principe de ce projet reposerait sur un choix politique négocié entre le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et la Province des Iles Loyauté.

La desserte de Koné serait par ailleurs renforcée afin de servir la politique volontariste de développement de l’agglomération dans le cadre du programme d’exploitation de la compagnie dont les possibilités seront accrues grâce à l’acquisition de son 4^{ème} ATR,

Prérequis : Accord politique entre le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et la Province des Iles Loyauté

Modification de la licence d’Air Loyauté

Construction et contrôle par l’autorité de régulation d’une politique tarifaire spécifique au trafic inter-îles

Sujets connexes : Développement touristique des Iles Loyauté et de la province nord

Développement des relations directes province nord – province des îles.

Budget d’investissement : Acquisition d’un 4^{ème} ATR 72- 500

1,2 milliards XPF

Budget d’exploitation :

Les aides publiques aux dessertes aériennes intérieures seraient portées à environ 1300 MXPF y compris subvention de 100 MXPF à Air Loyauté pour la desserte inter-îles.

Les autres charges d’exploitation des compagnies sont supposées financées par les billets payés par les passagers.

Planning de réalisation : L’acquisition du 4^{ème} ATR d’Air Calédonie est prévue début 2014.

Air Loyauté à proposer de démarrer le projet trans-express îles début 2014

PROJET : Magenta reste la base principale du système de transport aérien intérieur

Contexte : L'aéroport de Magenta est le nœud du transport intérieur, aussi bien à destination des îles que de la Province Nord. Les compagnies Air Calédonie et Air Loyauté y sont basées et y ont leurs hangars et installations de maintenance. Le transfert de sa gestion à la CCI a été voté par le Congrès de Nouvelle-Calédonie le 30 août 2013. Ce transfert a pris effet le 1^{er} octobre 2013.

L'aéroport de Magenta est inextensible et il présente trois types de limitations :

- D'une part, et malgré des aménagements récents, la masse maximale au décollage de l'ATR 72 reste limitée en toutes circonstances compte tenu de la longueur de piste disponible et des reliefs environnants.
- En second lieu, la surface disponible pour les installations terminales (aérogare passagers, aérogare fret, bloc technique, hangars...) est elle-même très limitée, et la DAC comme les autres acteurs aéronautiques considèrent que l'aéroport arrive à saturation compte tenu de la structure de son trafic.
- Enfin, du fait de l'exigüité de son emprise, l'aéroport est exploité en dérogation de certaines normes techniques relatives à la sécurité. La RP 14 est notamment trop proche de la piste sur une partie de sa longueur et s'y trouve à l'intérieur d'une bande qui devrait être totalement dégagée d'obstacles.

Acteurs : Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, CCI de Nouméa, Air Calédonie

Description du projet :

Trafic local à Magenta dans la limite de capacité du site Surplus à Tontouta : infras nécessaires

Prérequis : Ce projet ne suppose pas d'autre prérequis que l'approbation du choix stratégique adopté dans le cadre du SGTM.

Investissements à Tontouta pour l'accueil d'Aircal

Sujets connexes : Liaison routière et transports en commun entre la ville de Nouméa et La Tontouta ; développement urbain au nord-ouest du Grand Nouméa.

Budget d'investissement : Investissements à Tontouta pour l'accueil d'Aircal

Budget d'exploitation : Les charges annuelles d'exploitation commerciale de l'aéroport de Magenta (hors navigation aérienne) ont été estimées à environ 200 M XPF lors du diagnostic. Elles seraient plus élevées si l'assistance en escale est transférée à la CCI, mais s'accompagneraient en contrepartie d'une nouvelle recette d'exploitation sous la forme de redevances d'assistance en escale. Au regard de l'évolution de la fréquentation, on peut estimer à 370 M XPF ces charges annuelles d'exploitation à l'horizon du plan.

Au même horizon, les charges d'exploitation de La Tontouta seraient augmentées d'un montant estimé à 100 MXPF.

12.3 Description des actions et projets constitutifs du scénario « Médian »

12.3.1 Actions et projets relatifs au transport collectif et alternatif

PROJET : Réseau SMTI amélioré
<u>Contexte</u> : A terme, le réseau RAÏ géré par le SMTI sera formé par 25 lignes. Il est proposé dans cette action une augmentation de +20% de l'offre. Par ailleurs, il peut être envisagé de réaliser un certain nombre d'actions relatives à l'aménagement du réseau au-delà des actions déjà engagées (aménagement des arrêts, dispositifs d'information voyageurs)
<u>Acteurs</u> : SMTI
<u>Description du projet</u> : +20% Offre réseau SMTI
<u>Prérequis</u> : Mise en place du réseau SMTI
<u>Sujets connexes</u> : Centrale de Mobilité (information voyageurs), Néobus (intermodalité – pôles d'échanges)
<u>Budget d'investissement</u> : +20% cout actuel (à chiffrer concernant les actions complémentaires à mener)
<u>Budget d'exploitation</u> : +20% cout actuel
<u>Planning de réalisation</u> : entre 2017 et 2020

PROJET : Réseau TC VKP

Contexte : Sous l'impulsion de son développement économique, avec l'Usine du Nord comme booster principal, l'agglomération VKP devient un fait urbain indéniable, avec la concentration des flux économiques, sociaux et culturels.

Depuis plusieurs années, afin de répondre à la demande, l'agglomération VKP ne cesse d'étendre son territoire opérationnel, avec pour conséquence d'allonger l'ensemble des distances, et donc de temps, entre les différents secteurs. Cette mobilité croissante a utilisé essentiellement la voiture individuelle comme vecteur de transport. Malheureusement le coût du transport individuel impacte directement sur les possibilités de pratiquer le territoire VKP et d'offrir les mêmes conditions de déplacement à l'ensemble de la population.

Dès lors la mise en place et le développement de toutes les composantes d'une agglomération doivent être accompagnés par la mise en place d'un système de mobilité qui permet à l'ensemble de la population de bénéficier des différents atouts de cette croissance urbaine.

Acteurs : Province NORD et communes VKP

Description du projet : L'offre de transport collectif VKP doit pouvoir se segmenter en deux grands projets, l'un concernant la mise en place d'un réseau entre les centres des communes, l'autre entre les différentes tribus et le centre des communes.

Ces deux réseaux sont complètement différents dans leur fonction et surtout dans leurs modalités de mise en oeuvre.

Le réseau « local » ne doit pas se baser sur un modèle classique de réseau de transport public, mais bien de s'appuyer sur les besoins spécifiques et les forces existantes en tribus. La collectivité doit accompagner les initiatives locales via de la formation (conduite et gestion), du financement pour l'acquisition du matériel roulant s'il fait défaut dans certaines tribus et surtout via un subventionnement du trajet afin de ne pas dépasser un plafond financier pour l'usager.

Prérequis : étude de faisabilité de mise en oeuvre du réseau de transports urbains VKP menée par la Province Nord

Sujets connexes : TAD, Transport scolaire, schémas de transport locaux

Budget d'investissement : amortissement compris dans le coût d'exploitation

Budget d'exploitation : 125 Millions de XPF

Planning de réalisation : progressivement entre 2015 et 2020

PROJET : Actions relatives à la Centrale de à considérer selon son volet information voyageurs (et calculateur d'itinéraires) pour le scénario Bas, tarification combinée pour le scénario médian et tarification intégrée pour le scénario haut

Contexte : Faciliter la mobilité des citoyens et les inciter à de nouveaux usages passe par une information claire, complète et accessible et par une offre de services connexes. Pour cela, des centrales de mobilité apparaissent et les services s'étoffent.

Une centrale de mobilité est une structure dont la fonction est de faciliter la mobilité de ses usagers en leur permettant de bénéficier d'une information globale et cohérente sur toute l'offre de transport à leur disposition afin de faciliter la multi modalité. Pour cela, elle s'appuie sur Internet comme média de base, mais peut aussi être accessible depuis d'autres médias. Son noyau technique est un système d'informations multimodales qui fournit les moyens nécessaires à son fonctionnement.

La Centrale de Mobilité peut s'avérer un outil intéressant pour harmoniser des politiques hétérogènes et pour mettre en place de projets communs.

Acteurs : Tous les acteurs de la mobilité en NC

Description du projet : Un premier programme fonctionnel pour la Centrale de Mobilité devrait voir le jour pour la mi-décembre. La mise en œuvre de celle-ci est estimée à l'horizon 2015.

Cette centrale pourrait être déclinée avec différentes fonctionnalités / ambitions.

La mise en œuvre de cette centrale de mobilité est envisagée à ce stade à travers les trois scénarios bas, médian et haut selon un programme d'actions plus ou moins ambitieux.

Pour le scénario Bas, l'objectif sera de mettre en œuvre une information voyageurs multimodale (centrale d'information multimodale) et un calculateur d'itinéraires.

Pour le scénario médian, l'objectif sera de créer le ticket unique sous la forme d'une tarification combinée (plusieurs titres au prix unitaire sur un même support).

Pour le scénario, le but sera de réaliser une tarification intégrée correspondant à une véritable incitation à un usage facilité des transports et à un report modal vers des modes de transport durables.

Prérequis : Définition fonctionnelle de la Centrale de Mobilité, normes d'utilisation des données, conventions de mise à disposition des données, dispositifs de billetterie adaptés (scénarios médian et haut), chambre de compensations financière (scénario haut – tarification intégrée)

Sujets connexes : Gouvernance, déploiement Plan Numérique

Budget d'investissement : négligeable (sauf équipement billettique le cas échéant)

Budget d'exploitation : négligeable sauf dans le cas d'une tarification intégrée devant donner lieu au dégagement d'une ressource complémentaire pour financer le manque à gagner pour les opérateurs

Planning de réalisation : à partir de 2015 pour le volet information voyageurs

PROJET : Rationalisation transport scolaire Grand Nouméa (long terme)

Contexte : Le transport scolaire fait partie des enjeux périphériques des politiques éducatives qui conditionnent fortement la réussite des élèves notamment par ses conséquences sur les rythmes scolaires. Le transport scolaire est également un enjeu économique et politique, étant à l'heure actuelle majoritairement pris en charge par des compagnies de transport privées conventionnées par des organismes publics.

Aujourd'hui, en Nouvelle-Calédonie, ce sont très majoritairement les communes qui se sont saisies de l'organisation du transport scolaire.

Dans l'agglomération Nouméenne, les transports scolaires de secondaire sont gérés par le SMTU. Les transports scolaires de primaire sont gérés par chaque commune, avec un nombre hétéroclite de routes en fonction des communes et de la typologie des écoles (à Nouméa, le nombre de lignes est inférieur vu que les écoles sont dans la plupart de proximité).

Acteurs : SMTU

Description du projet : Dans l'agglomération de Nouméa, les conclusions de l'étude sur les transports scolaires pour le long terme sont les suivantes:

- assurer une meilleure coordination des réseaux (Karuïa, CarSud, SCT) de manière à permettre le basculement des lycéens sur les réseaux de transport en commun non dédiés au transport scolaire, étant plus adaptés à leurs emplois du temps hétérogènes.
- considérer une prise en charge spécifique des collégiens par du transport dédié en raison d'un encadrement plus dense. Il semble nécessaire de proposer des conventionnements plus contraignants aux transporteurs, en ajustant les horaires de dépose et de prise en charge des élèves devant les établissements, de façon à limiter au maximum les temps d'attente.
- assurer concrètement la prise en compte du transport scolaire dans les différents projets de réorganisation du schéma de transport du Grand Nouméa (projet Néobus, entre autres).

Prérequis : Restructuration du réseau TC du Grand Nouméa

Sujets connexes : TAD

Budget d'investissement : estimation: économies de 50% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles Grand Nouméa 10 M XPF par an. Source: etude transports scolaires

Budget d'exploitation : estimation: économies de 50% par rapport au coût actuel (hypothèse). Subventions actuelles Grand Nouméa 10 M XPF par an. Source: etude transports scolaires

Planning de réalisation : A partir de 2017

PROJET : Intégration de prescriptions vélo "bandes et pistes cyclables" dans les projets d'aménagement routier

Contexte : Plusieurs pistes cyclables ont été aménagées depuis les années 1990 à Nouméa, pour permettre aux gens de se déplacer davantage en vélo et autres moyens de transports écologiques et afin de baisser le trafic automobile. Une voie goudronnée pour les cycles ou autres engins à roue non motorisés ont été installées sur la promenade Pierre Vernier et à la baie de l'Orphelinat, tandis qu'un marquage au sol spécifique leur réserve une partie de la chaussée notamment aux abords de l'aéroport de Magenta et de Tina. Toutefois, le cycle à Nouméa est encore considéré comme une activité de loisir au milieu d'une jungle automobile. Il existe également une piste cyclable dite « itinéraire de loisirs » sur la route de Tina (boucle) dont l'objectif de conception initiale n'était pas de réduire le trafic automobile.

L'article 20 de la loi 96-1236 du 30/12/96 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie stipule qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines [...] doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

L'intégration de prescriptions vélo dans les projets d'aménagement routier est essentiel pour inciter l'usage du vélo comme un mode compétitif face à la voiture.

Par ailleurs, il pourra être envisagé d'étendre cette action plus largement aux modes actifs (incluant les piétons) et mettre en place des prescriptions en faveur des PMR.

Acteurs : DITTT, Province, Communes, SIGN

Description du projet : Intégrer de façon systématique les prescriptions vélo lors de la conception des projets routiers.

Prérequis :

Sujets connexes : Mise en place d'un système VLS

Budget d'investissement : +10 % prix voirie construite

Budget d'exploitation : +10 % prix voirie construite

Planning de réalisation : 2020

PROJET : Service de navette vers Tontouta amélioré

Contexte : En vue du transfert progressif des activités de l'aéroport de Magenta vers La Tontouta, une augmentation de l'offre de la Navette Arc-en-Ciel desservant l'aéroport de La Tontouta serait à prévoir.

Acteurs : CCI, transporteurs, SMTU

Description du projet : Aujourd'hui, les navettes Arc en Ciel desservent l'aéroport 15 fois par jour. Il est proposé dans cette action une augmentation de la desserte de +50 % , ce qui porterait le service à 22 dessertes par jour.

La Maîtrise d'Ouvrage de cette action pourrait à terme revenir au SMTU (considérant les dessertes suburbaines) en associant la CCI.

Prérequis : aménagements routiers vers la Tontouta

Sujets connexes : Délocalisation des activités de Magenta vers La Tontouta, aménagements routiers RT1 vers la Tontouta

Budget d'investissement : 100 Millions de XPF

Budget d'exploitation : 23 Millions XPF

Planning de réalisation : 2020

12.3.2 Actions et projets relatifs au transport routier

PROJET : Mise en place d'une politique très volontariste de sécurité routière (alignement sur les normes et pratiques métropolitaines)

Contexte : Le taux de mortalité sur la route est particulièrement élevé en Nouvelle Calédonie, en particulier si on le compare aux pays possédant un niveau de développement économique semblable. Les principales causes de cette « surmortalité » sont bien identifiées et sont liées notamment au comportement des conducteurs (alcool, vitesse, absence du port des équipement de sécurité). Les caractéristiques des infrastructures (absence de bandes dérasées de droite, limitation à 110 km/h sur certaines sections, sinuosité, nombreux accès riverains, absence de déviations d'agglomération,...) ou bien l'état du parc automobile dans les zones à faible densité de population contribuent en outre à augmenter la gravité des accidents.

Acteurs : Gouvernement, et plus globalement tous les acteurs et associations concernés par la politique de sécurité routière.

Description du projet : Il s'agit de mettre en place une politique très volontariste permettant de viser à moyen terme une diminution par 3 ou 4 du nombre de tués sur les routes en Nouvelle Calédonie, et ainsi de ramener l'accidentologie à un niveau semblable à celui des pays d'Europe de l'Ouest.

Ces résultats ne pourront être atteints sans une profonde évolution des pratiques locales, qui devront être alignées sur celles développées (et encore en cours d'amélioration) en Métropole ou dans les pays limitrophes.

En complément des mesures proposées dans le cadre du scénario tendanciel, le tableau ci-dessous présente d'autres actions à mettre en œuvre :

Education et prévention	Contrôles et réglementation	Communication et coordination des actions
Créer et diffuser un code de la rue	Mettre en place le permis à points	Multiplier les campagnes de communication
Ramener la vitesse de 110 à 90 km/h sur la RT1	Rendre obligatoire le port de la ceinture à l'arrière des voitures et dans les autocars	Donner aux associations un rôle dans la définition de la politique de sécurité routière
Abaïsser la vitesse réglementaire de 10 km/h en cas de pluie	Sanctionner plus fortement les excès de vitesse, l'alcoolémie, l'absence de port du casque ou de la ceinture	
Imposer l'équipement des véhicules en éthylotest antidémarrage	Développer de façon généralisée le contrôle automatisé (vitesse et feux rouges)	
Renforcer les normes de sécurité imposées aux véhicules	Développer la lutte contre la conduite sans permis	
Mettre en place un permis de conduire en 2 phases		
Améliorer la sécurité sur toutes les routes, y compris urbaines		

On peut envisager en complément de mettre en place une instance locale (par exemple la DITTT) qui aurait une expertise en sécurité routière et qui ferait des visites de contrôles sur tous les projets d'infrastructures.

Prérequis : Bien identifier les causes de la surmortalité en Nouvelle Calédonie.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : Sans objet (les coûts d'amélioration des routes sont intégrés par ailleurs).

Budget d'exploitation : 18 M XPF / an

Planning de réalisation : Actions à mettre en place dès que possible.

col de la Pirogue par un axe à 2x2 voies est préconisé dans le scénario tendanciel. Reste donc à configurer à 2x2 voies les sections de la RT1 situées d'une part entre Paita et Port Laguerre, et d'autre part entre Saint-Laurent et Tontouta, soit sur une longueur totale de 14 km. La mise à 2x2 voies complète de la liaison Paita – Tontouta passe donc par un aménagement sur place de la RT1 sur ces deux sections.

Une attention particulière devra être portée sur les points suivants :

- Il sera nécessaire de maintenir des échanges avec les habitations existantes ;
- Cette action doit être combinée avec une politique de restriction de "diffusion" urbaine entre Païta et Tontouta.

Prérequis : Créer la voie d'évitement du col de la Pirogue. Garder les emprises foncières nécessaires au réaménagement sur place de la RT1.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien. Transfert des vols intérieurs vers l'aéroport de Tontouta.

Budget d'investissement :

Mise à 2x2 voies d'une route à 2x1 voies, sur 14 km : 500 millions / km, soit au total 7 milliards XPF.

Construction de 2 échangeurs dénivelés : 800 millions / échangeur, soit au total 1.6 milliard XPF.

Coût total de 8.6 milliards XPF.

Budget d'exploitation : Surcoût de 5 millions XPF / km / an à intégrer sur les sections réaménagées sur place (14 km), soit au total 70 millions XPF / an.

Planning de réalisation : 2025 à 2030.

PROJET : Mise en place du schéma de hiérarchisation des voies du Grand Nouméa, proposé par le PDAN

Contexte : Outre les problèmes de congestion, le réseau viaire du Grand Nouméa présente d'autres dysfonctionnements : caractéristiques accidentogènes, nuisances pour les riverains, cohérence et lisibilité parfois insuffisantes, manque de maillage des voies structurantes. Ces points ont notamment été mis en évidence par le diagnostic du PDAN (Plan de Déplacements de l'Agglomération Nouméenne), piloté par le SIGN.

Acteurs : SIGN, communes du Grand Nouméa, Province Sud, Nouvelle Calédonie

Description du projet :

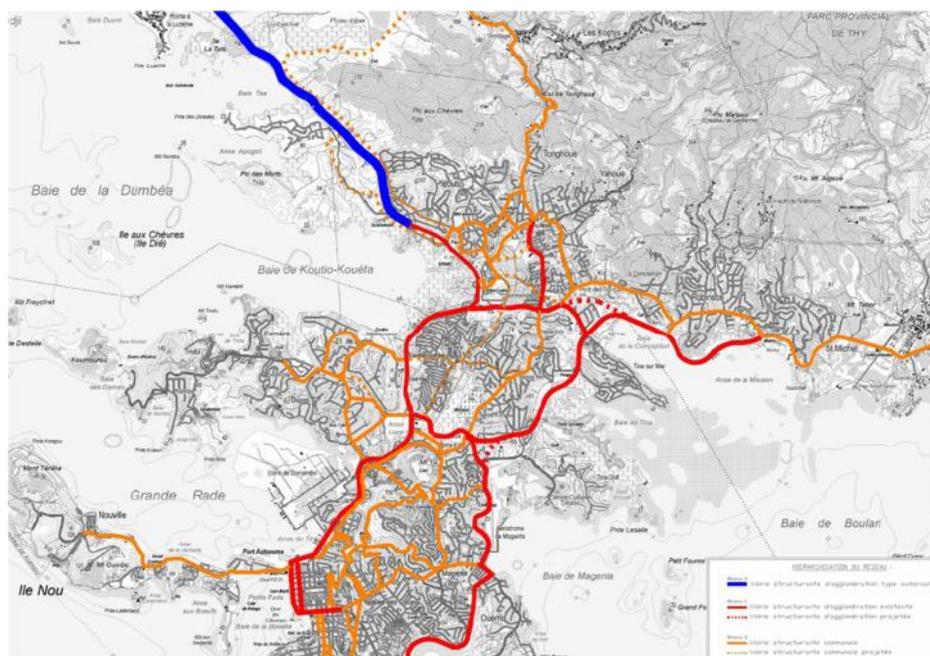
La démarche de hiérarchisation consiste à :

- Préciser les fonctionnalités souhaitées pour les différentes infrastructures ;
- Classer les voies en plusieurs catégories, en fonction de l'usage que l'on souhaite donner à chaque voie, et définir le partage de la voirie préconisé selon le type d'axe ;
- Identifier les barreaux à aménager pour améliorer le maillage local de la voirie.

Le schéma de hiérarchisation proposé par le PDAN est synthétisé ci-dessous. Les voies ont été classées en 4 niveaux :

- **Niveau 0** : Voirie structurante d'agglomération de type autoroutier ;
- **Niveau 1** : Voirie structurante d'agglomération ;
- **Niveau 2** : Voirie structurante communale ;
- **Niveau 3** : Réseau de liaison entre quartiers.

Hiérarchisation des voies proposée par le PDAN (source : SIGN, fiches actions du PDAN) :



Prérequis : Réaliser les voies permettant d'améliorer le maillage local du réseau.

Sujets connexes : Maîtrise de la congestion et maîtrise de l'accessibilité du Grand Nouméa. Développement des modes alternatifs. Amélioration de la sécurité routière au sein du Grand Nouméa.

Budget d'investissement : Non précisé par le PDAN.

Budget d'exploitation : Sans objet.

Planning de réalisation : Hiérarchisation à mettre en place progressivement, avec un objectif de finalisation à l'horizon 2020.

PROJET : Création de créneaux de dépassement sur la RT1 : 5 à 10 créneaux supplémentaires entre Paita et Koné

Contexte : Le niveau de service insuffisant de la RT1 constitue une des principales lacunes du réseau routier calédonien. Parmi les critiques formulées à l'encontre de la RT1, on recense notamment les difficultés de dépassement, les temps de parcours trop élevés ou trop irréguliers, et les problèmes de sécurité routière.

Acteurs : DITTT.

Description du projet : Pour faire face au problème de niveau de service sur la RT1, il ne peut être envisagé à un horizon de 15 à 20 ans de procéder à une mise à 2x2 voies de la RT1 entre Nouméa et Koné, car ceci ne se justifie pas en termes de capacité et le coût d'un tel projet apparaît donc démesuré (à minima 150 milliards XPF).

La solution proposée revient donc à aménager des créneaux de dépassement permettant de fiabiliser les temps de parcours et limiter les comportements dangereux qui sont à l'origine d'une partie des problèmes de sécurité routière.

Sur la base du PPI routier de la DITTT, il est préconisé de réaliser, en complémentarité des 10 créneaux de dépassement considérés comme prioritaires sur la RT1 entre Paita et Bourail :

- 5 créneaux entre Bourail et Koné ;
- Plusieurs autres créneaux entre Tontouta et Bourail.

La réalisation de créneaux entre Koné et Koumac n'apparaît pas nécessaire, du fait de la faiblesse des volumes de trafic au Nord de Voh. Quant à la section Paita – Tontouta, il est proposé dans le cadre du scénario médian de l'aménager intégralement à 2x2 voies.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien. Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière.

Budget d'investissement : Environ 500 millions XPF par créneau de dépassement, soit 2.5 à 5 milliards XPF au total.

Budget d'exploitation : Sans objet (pas de dépenses nouvelles par rapport à l'actuel).

Planning de réalisation : Réalisation des créneaux entre Bourail et Koné avant 2020. Réalisation des créneaux complémentaires entre Tontouta et Bourail après 2020.

PROJET : Amélioration de la structure de chaussée et des ouvrages d'art sur le réseau territorial : opérations non prioritaires (RT1 au Nord de Koné, RT3 au Nord de Houailou)

Contexte : Si l'état du réseau routier calédonien s'est amélioré au cours des dernières années, il n'est pas encore à la hauteur des réseaux que l'on trouve dans d'autres pays ayant le même niveau de développement. Le problème majeur porte sur les structures de chaussées, qui sont insuffisantes sur de nombreuses sections, ainsi que sur certains ouvrages d'art en mauvais état.

Acteurs : DITTT.

Description du projet :

En complément des travaux prioritaires d'amélioration des structures de chaussée, d'autres travaux doivent être réalisés pour finaliser la mise à niveau du réseau territorial :

- Réhabilitation et renforcement de la structure de chaussée sur la RT1 au Nord de Koné ainsi que sur certaines sections entre Tontouta et Boulouparis ;
- Réhabilitation et renforcement de la structure de chaussée sur la RT3 au Nord de Houailou ;
- Finalisation du programme de réhabilitation de l'ensemble des ouvrages d'art du réseau territorial.

Prérequis : Avoir réalisé les opérations considérées comme prioritaires.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien.

Budget d'investissement :

Chaussées : Linéaire de 240 km à améliorer pour finaliser la mise à niveau (170 km sur la RT1, 70 km sur la RT3), représentant un coût de 22 milliards XPF.

Ouvrages d'art : 5.4 milliards XPF pour la réhabilitation des ouvrages.

Budget d'exploitation : Pas de surcoût par rapport à l'actuel.

Planning de réalisation :

Chaussées et ouvrages d'art : entre 2020 et 2030.

PROJET : Amélioration de la structure de chaussée et des ouvrages d'art sur le réseau provincial : opérations non prioritaires

Contexte : Si l'état du réseau routier calédonien s'est amélioré au cours des dernières années, il n'est pas encore à la hauteur des réseaux que l'on trouve dans d'autres pays ayant le même niveau de développement. Le problème majeur porte sur les structures de chaussées, qui sont insuffisantes sur de nombreuses sections, ainsi que sur certains ouvrages d'art en mauvais état.

Acteurs : Province Nord, Province Sud.

Description du projet :

Finalisation de la mise à niveau du réseau provincial, en complément des travaux prioritaires à réaliser sur les structures de chaussée et les ouvrages.

Prérequis : Avoir réalisé les opérations considérées comme prioritaires.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien.

Budget d'investissement :

Province Nord :

- Chaussées : 0.65 milliard XPF par an entre 2020 et 2030, soit 6.5 milliards XPF ;
- Ouvrages d'art : 0.35 milliard XPF par an entre 2020 et 2030, soit 3.5 milliards XPF.

Province Sud :

- Chaussées : 1 milliard XPF par an entre 2020 et 2022, soit 2 milliards XPF (source : PPI routier) ;
- Ouvrages d'art : 0.63 milliard XPF par an entre 2020 et 2028, soit 5.04 milliards XPF.

Budget d'exploitation : Pas de surcoût par rapport à l'actuel.

Planning de réalisation : Opérations à réaliser entre 2020 et 2030.

PROJET : Amélioration de la sécurité sur le réseau interurbain (signalisation, équipements de sécurité, accotements, traversées d'agglomération et de tribus) : autres opérations

Contexte : Si le taux de mortalité sur la route est particulièrement élevé en Nouvelle Calédonie, ceci s'explique principalement par des problèmes de comportement (alcool, vitesse, absence du port des équipements de sécurité). Néanmoins les caractéristiques des infrastructures ne sont pas suffisantes et peuvent donc contribuer à augmenter la gravité des accidents. Des actions doivent être menées en ce sens.

Acteurs : DITTT, Provinces.

Description du projet :

Il s'agit de traiter toutes les sections des routes territoriales ou provinciales qui présentent des caractéristiques accidentogènes, en complément des aménagements prioritaires proposés dans le scénario tendanciel.

Prérequis : Traiter au préalable les sections les plus accidentogènes.

Sujets connexes : Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière.

Budget d'investissement :

Le PPI routier de la DITTT prévoit, sur la période 2010-2035, 3.17 milliards XPF d'investissements pour la mise en sécurité du réseau territorial et 13 milliards XPF pour la sécurisation des traversées d'agglomération ou de tribu, ce qui représente un objectif d'« effort » moyen de 1.155 million XPF / km / an. Sur le réseau provincial, moins circulé et supportant moins de véhicules PL, on peut estimer que l'objectif d'« effort » moyen correspond à 80% de celui du réseau territorial, soit 0.924 million XPF / km / an.

Dans le scénario médian on peut estimer les investissements à réaliser de la façon suivante :

- Réseau territorial (560 km) : 20% de l'objectif restant à réaliser, soit 0.231 million XPF / km / an, et donc un total de 2.2 milliards XPF d'investissements complémentaires par rapport au scénario tendanciel à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province Nord (450 km) : 40% de l'objectif restant à réaliser, soit 0.370 million XPF / km / an, et donc un total de 2.8 milliards XPF d'investissements complémentaires à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province Sud (285 km) : 0.370 million XPF / km / an, et donc un total de 1.8 milliards XPF d'investissements complémentaires à l'horizon 2030 ;
- Réseau de la Province des Iles (44 km) : 0.370 million XPF / km / an, et donc un total de 277 millions XPF d'investissements complémentaires à l'horizon 2030.
-

Budget d'exploitation : Sans objet.

Planning de réalisation : Action à initialiser dès maintenant et à poursuivre jusqu'en 2030.

PROJET : Contournement de Koné – Pouembout (phase 1)

Contexte : Comme toutes les communes de la côte Ouest, les communes du pôle VKP sont desservies par une unique route principale, la RT1, qui joue à la fois le rôle de voie de liaison interurbaine et d'artère urbaine structurante. Face à la croissance démographique et économique du pôle VKP, cette situation va nécessairement engendrer des dysfonctionnements (congestion, insécurité routière, conflits d'usage).

Acteurs : Province Nord, DITTT, communes de Koné et Pouembout.

Description du projet :

La création d'un contournement constitue la meilleure solution pour s'assurer du bon fonctionnement du réseau viaire desservant le centre du pôle VKP, en permettant :

- De mettre en place une hiérarchisation cohérente des voies, en séparant le trafic local du trafic de transit ;
- De limiter les problèmes de congestion et de sécurité routière en ville ;
- De préserver le cadre de vie des habitants des centres ;
- De favoriser la desserte des nouveaux quartiers d'urbanisation situés à proximité du projet de contournement.

Le contournement routier de Koné-Pouembout est un projet en cours d'étude par la Province Nord. La solution pourrait consister à contourner Koné par le Nord et Pouembout par le Sud, selon un phasage et un tracé qui restent à préciser. La réalisation de la section située à l'Est de Koné (contournement Sud de Pouembout) apparaît prioritaire, car il s'agit de la section la plus circulée.

Prérequis : Définir et réserver les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Sujets connexes : Amélioration du niveau de service et de la sécurité sur la RT1. Reclassement de la RT1 dans la traversée de Pouembout.

Budget d'investissement : Environ 4 milliards XPF pour 10 km de voie nouvelle (2x1 voies).

Budget d'exploitation : 4 à 5 millions XPF / km / an, soit au total 40 à 50 millions XPF / an.

Planning de réalisation : Mise en service à l'horizon 2020.

PROJET : Création d'une agence routière calédonienne chargée de l'entretien des routes et de l'ingénierie routière

Contexte : Le réseau routier structurant calédonien est entretenu par les Provinces. En plus des routes provinciales, celles-ci assurent l'entretien courant (fauchage, curage, signalisation, petites réparations,...) du réseau territorial, pour le compte de la DITTT. Si l'organisation de l'entretien routier fait l'objet d'accords entre le Gouvernement et les Provinces, on notera qu'en revanche il n'y a pas aujourd'hui de mutualisation de l'ingénierie publique routière en Nouvelle Calédonie. En effet, bien que le réseau routier soit relativement peu dense, les provinces et le Gouvernement possèdent chacune leur propre service d'ingénierie routière, ce qui ne peut se justifier par la taille du réseau et ce qui génère des coûts de structure élevés.

Acteurs : DITTT, Provinces, voire communes.

Description du projet :

Il s'agit de mutualiser au maximum les moyens consacrés à l'entretien et à la construction des routes en Nouvelle Calédonie, par la création d'une agence routière qui serait chargée :

- D'assurer les prestations d'ingénierie routière pour le compte du Gouvernement, des Provinces, voire des communes. Il s'agirait donc d'un « Service Central d'Ingénierie Routière », qui interviendrait sur tout le territoire ;
- De planifier, d'organiser et de réaliser l'entretien du réseau routier structurant (routes territoriales et provinciales). Les accords passés aujourd'hui entre la DITTT et les Provinces constituent déjà une étape importante en termes de mutualisation des moyens. On propose donc ici de poursuivre cette démarche, avec la mise en place d'un service qui serait chargé d'optimiser les moyens consacrés à l'entretien routier (personnel, matériel, intervention d'entreprises) et de définir la politique globale d'entretien et de conservation du patrimoine routier.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Evolution de la gouvernance des transports en Nouvelle Calédonie.

Budget d'investissement : Sans objet. La mise en place de cette action serait de nature à générer des économies sur l'ingénierie et la maîtrise d'œuvre des projets routiers.

Budget d'exploitation : Sans objet. La mise en place de cette action serait de nature à générer une réduction des coûts d'entretien routier.

Planning de réalisation : Mise en service à l'horizon 2020.

PROJET : Création d'un point sur la Ouaième à Hienghène

Contexte : La RPN10 est l'unique route desservant le Nord de la côte Est. Il s'agit en outre de la seule route de Nouvelle Calédonie à disposer encore d'un passage de fleuve par bac, sur la Ouaième, peu après Hienghène, ce qui constitue un frein relatif au développement des échanges de personnes et de marchandises dans l'extrême Nord de la côte Est.

Acteurs : Province Nord.

Description du projet : Il consiste à remplacer le bac existant par un ouvrage franchissant la rivière, permettant ainsi d'assurer une continuité permanente de la liaison routière entre Hienghène et Pouébo.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Amélioration du niveau de service et fiabilisation du réseau routier interurbain.

Budget d'investissement : 1.2 à 1.5 milliards XPF.

Budget d'exploitation : Non significatif.

Planning de réalisation : Mise en service entre 2025 et 2030.

12.3.3 Actions et projets relatifs au transport maritime

PROJET : DSP globale carburant / fret / passagers pour les îles Loyauté

En raison de la relative faiblesse de la demande que ce soit pour le transport de passagers, de fret ou de carburant, l'équilibre financier sera difficile à atteindre. En ayant pour objectif la mise en place d'une DSP globale et en mutualisant les moyens, des économies d'échelles mais également de fonctionnement pourront être réalisées.

Il est tout à fait envisageable d'avoir des navires mixtes passagers / marchandises. La gestion du carburant devra très certainement être traitée avec un autre moyen de transport en raison de la nature de la marchandise et de la réglementation qui en découle.

Il existe aujourd'hui plusieurs DSP, en particulier en Bretagne, qui ont des caractéristiques proches de celle que nous pourrions imaginer pour les îles Loyauté.

Nous serons en mesure de procéder à un benchmark de ces DSP, ce qui nous permettra de formuler des recommandations, de tirer des enseignements pour ne pas commettre les mêmes erreurs et de proposer un certain nombre de bonnes pratiques.

Les différents niveaux d'engagements des collectivités dans un tel dispositif devront être envisagés :

- La construction et donc la propriété des moyens de transport ;
- La gestion opérationnelle de ces moyens de transport avec des équipages en mer et des équipes à terre ;
- La mise à disposition de ces moyens de transports auprès de sociétés privées en charge de l'exploitation ;
- La mise en place d'une délégation de service public sans moyen de transport à charge pour l'attributaire de construire ou d'affréter les moyens de transport.

Il sera nécessaire de déterminer la future organisation du service maritime et de veiller à la faisabilité de l'offre, son dimensionnement, à l'identification de son coût et des budgets concernés et bien sûr à sa pertinence juridique.

La détermination du niveau d'engagement aura des conséquences financières mais également opérationnelles pour les collectivités.

Toutes les options sont envisageables et une analyse AFOM sera proposée pour chacune.

L'objectif consiste à aider les collectivités à faire le bilan synthétique de l'ensemble de l'organisation, notamment et à titre d'exemple sans être exhaustif :

- Au niveau juridique : examen d'une convention de DSP (durée, définition, modifications et adaptabilité), des dispositifs de contrôle de la DSP, du respect du droit de la concurrence ;
- Au niveau de l'évolution de la demande de transport maritime (passagers, fret, carburant)
- Au niveau de la situation des compagnies maritimes existantes ;
- Au niveau des besoins des usagers, régularité, respect des horaires, transit time, fréquence (nombre de rotations et d'escales...), services proposés (confort, cabines...), prix de la traversée (fret et passagers), capacité de l'offre maritime (navires mis en ligne, capacité annuelle...);
- Au niveau de la qualité du service public ;
- Au niveau environnemental ;

- Au niveau financier, l'objet de cette étape est d'analyser l'ensemble des flux financiers, notamment les mécanismes inhérents à la délégation de service public entre les collectivités et les délégataires.

La réalisation de cette phase suppose de disposer d'un ensemble de données sous un format exploitable afin de parvenir, au-delà du recensement, à partir d'un état existant, à formuler de nouvelles hypothèses d'exploitation.

Différentes thématiques devront être traitées :

- Documents contractuels :
 - Une convention type avec ses annexes,
 - L'offre de service théorique
 - Les horaires
 - La tarification
- Documents techniques :
 - Caractéristiques techniques des navires (tirant d'eau, capacités, vitesses, consommations...);
 - Caractéristiques des infrastructures portuaires (surfaces, tirant d'eau, longueur des quais, caractéristiques des gares maritimes, accessibilité...)
 - Statistiques des flux (études précédentes, prévisions récentes...)
- Documents financiers :
 - Annexes financières au contrat actuel
 - Comptes d'exploitation, comptes de résultat et de bilan
 - Détail de certains postes de charges (Grand Livre, Balance comptable)

Le temps nécessaire à la mise en place d'une DSP globale est d'environ deux ans.

<u>Contexte</u> : Voir présentation ci-avant.
<u>Acteurs</u> : Gouvernement / Province des Iles
<u>Description du projet</u> : Voir présentation ci-avant.
<u>Prérequis</u> : Répondre à l'urgence avec une DSP pour le carburant.
<u>Sujets connexes</u> : Sans objet.
<u>Budget d'investissement</u> : Impossible à préciser à ce stade. Le budget peut varier en fonction des choix qui seront faits, en particulier si la collectivité décide de porter la DSP.
<u>Budget d'exploitation</u> : A déterminer, en fonction de la solution retenue l'enveloppe peut varier de façon importante. A titre d'exemple, la DSP du Conseil Général du Finistère pour la desserte de l'île de Batz coûte 9 M€ / an. Pour les îles Loyauté, une hypothèse peut être faite autour de 2 à 3 M€ / an,

soit 240 à 360 M XPF / an.

Planning de réalisation : 2 ans minimum.

PROJET : Amélioration des infrastructures dans les îles : gare maritime à Lifou, Maré et Ouvéa, dépôt de carburant à Ouvéa

Contexte : La mise à niveau des infrastructures est la première démarche à engager pour pouvoir ensuite mettre en place des services maritimes fiables, réguliers et efficaces. Les gains de temps mais également la gestion des stocks permettront de calibrer la taille et la fréquence des navires qui seront affectés à ces services.

Acteurs : PANC pour le port de Lifou, Province des Iles pour les ports de Maré et Ouvéa.

Description du projet : Ces sujets ont été traités pour d'autres îles et ports. Le principe et la démarche restent les mêmes. La mise en place d'infrastructures et leur entretien sont indispensables pour pouvoir fiabiliser les liaisons maritimes. En effet les volumes semblent assez faibles pour pouvoir rentabiliser ces services, il faut donc s'efforcer de mutualiser l'offre afin d'atteindre des volumes minimum au niveau de la demande. Cet équilibre est atteignable si des capacités de stockage suffisantes sont installées dans les différents ports et que ces ports ont des caractéristiques identiques ou compatibles. Cette homogénéisation et mutualisation sont les deux chantiers nécessaires au fonctionnement de rotations maritimes de qualité au service des habitants.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Mise à niveau des quais et wharfs.

Budget d'investissement : Compter 500 à 600 M XPF pour chaque gare maritime. Dépôt de carburant d'Ouvéa : 200 M XPF.

Budget d'exploitation : Hypothèse de 15 M XPF / an pour chaque gare maritime.

Planning de réalisation : Entre 2015 et 2020.

PROJET : Mise en place de services d'accueil dans les îles (maintenance, entrepôts, gestion) : mise en place d'une organisation des services aux navires et clients (îles Loyauté et îles des Pins)

Contexte : Les usagers et/ou clients de ces ports se plaignent de l'absence de services ainsi que des conditions d'accueil. La sécurité sur les wharfs des touristes lors des escales des croisières doit également faire partie des priorités. Il serait en effet catastrophique pour la filière qu'un accident grave réduise à néant des années de travail et d'investissement.

Acteurs : Province des Îles et Province Sud.

Description du projet : De gros efforts doivent être réalisés pour organiser les flux de personnes et de marchandises et améliorer fortement les conditions de sécurité lors des mouvements d'embarquement et de débarquement.

Le stockage des marchandises doit également être adapté, avec la mise en place d'entrepôts sécurisés, permettant le stockage de colis secs mais également si besoin de marchandises sous températures dirigées.

D'une façon générale, la notion de service apportée tant aux personnes qu'aux marchandises doit être prévue au même titre que l'investissement dans les infrastructures.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : Mise à niveau des quais et wharfs, création de gares maritimes.

Budget d'investissement : Pas d'investissement significatif dès lors que les travaux sur les quais et les gares maritimes ont été réalisés.

Budget d'exploitation : Doit être déterminé à une échelle macroscopique, en précisant les services / le niveau de service concerné. En première approche on peut prendre une hypothèse de 10 M XPF / an par port.

Planning de réalisation : Entre 2015 et 2020.

Projet : Lancement de l'exploitation du port de Népoui (vrac et conteneurs)

Contexte : Le positionnement géographique du port de Népoui ainsi que les infrastructures existantes sont autant d'atouts qui aujourd'hui ne sont pas mis en valeur. Les prévisions de croissance de VKP, la mise en service de l'usine de Koniambo, la volonté politique de développer le nord de la Nouvelle Calédonie sont des signaux qui faciliteront la création de trafic sur le port de Népoui.

L'enjeu consiste à convaincre les armateurs d'amener leurs navires à Népoui.

Acteurs : La Province Nord, le gouvernement et le PANC. Il nous semble indispensable d'avoir une vision globale de la situation et il faut s'assurer les compétences des équipes du port de Nouméa pour développer le port de Népoui.

Description du projet : Le projet est ambitieux et ne pourra se faire qu'en plusieurs phases. Il faut dans un premier temps répondre à des besoins, puis les susciter tout en apportant tous les services nécessaires au bon fonctionnement d'un port.

A ce stade il est dans un premier temps indispensable d'offrir les services minimum au fonctionnement d'un port à savoir le lamanage, le remorquage et le pilotage à des coûts identiques voire inférieurs à ceux de Nouméa.

Il faut dans un second temps que des acteurs privés soient également en mesure d'apporter les services nécessaires au transit des marchandises. Transitaires, commissionnaires, transporteurs... doivent donc être en mesure de traiter les marchandises qui seront chargées ou déchargées à Népoui. Il en est de même pour les services de l'Etat et en particulier les Douanes. Sans la mise en place de ces services sur place, il sera très difficile de convaincre les armateurs de venir décharger ou charger des marchandises à Népoui. Car sans ces services ils seront quasiment contraints de procéder à une seconde escale à Nouméa. Avec des volumes relativement faibles, les armateurs n'auront alors aucun intérêt à escaler à Népoui.

Dans un troisième temps il est nécessaire de mettre en place des mesures en faveur du transfert de marchandises, de la route vers la mer, soit avec la mise en place de soutien temporaire soit ou concomitamment avec la mise en place de mesure pénalisant le transport routier. En effet il est apparu que le coût du transport routier était bien plus favorable à celui du transport maritime même par barge. Si nous souhaitons atteindre un volume critique il faut aider la filière maritime.

Enfin pour que le port soit viable dans la durée il sera nécessaire que les armateurs puissent trouver un équilibre dans leur fret export et import. En effet sans cet équilibre l'expérience ne pourra pas se pérenniser.

Prérequis : mise en place de tous les services publics et privés et mise en place d'une politique favorable au cabotage maritime, et éventuellement nouvelles taxes sur le transport routier.

Sujets connexes : ce projet s'inscrit complètement dans l'ambition de l'étude avec une redistribution des flux sur différents modes de transport à favoriser ou à contraindre.

Budget d'investissement : dans un premier temps il n'y a pas besoin d'investissements lourds. Dans le temps il sera très certainement nécessaire d'installer des grues (2.7 M€ par grue, soit 320 M XPF) et de construire des entrepôts.

Budget d'exploitation : pour que ce projet soit un succès il faudra au moins pendant une période donnée soutenir les acteurs privés et renforcer les administrations pour pouvoir rendre un service de qualité et attirer les trafics.

Planning de réalisation : 2020.

PROJET : Construction d'un dépôt de carburant à Népoui

Contexte : l'approvisionnement du carburant dans le nord de la Nouvelle Calédonie se fait à partir de Nouméa et en camions citerne. Cet état de fait a deux conséquences directes : un nombre important de camions sur les routes et un risque de pénurie en cas de dysfonctionnement du transport routier.

Acteurs : la province Nord et le gouvernement

Description du projet : le projet consiste à construire un dépôt de carburant sur le port de Népoui. Ce projet serait porteur de 3 améliorations non négligeables :

- La diminution du nombre de camions citernes sur la route entre Nouméa et VKP (moins de dégradation de la RT1, meilleure sécurité routière, amélioration du niveau de service liée à la baisse du trafic PL, moins d'impact environnemental) ;
- La mise en place d'un stock de carburant pour les habitants de la province nord évitant des pénuries éventuelles en cas de rupture de la logistique routière ;
- La mise en place d'un service régulier sur le port de Nouméa avec un petit tanker. Tanker qui pourrait être utilisé le reste du temps pour approvisionner les îles Loyauté et l'île des Pins.

Ce premier service mis en place sur le port de Népoui permettrait également d'enclencher une activité industrielle.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : diminution du nombre de camions citerne sur la route, mutualisation d'un tanker avec les autres îles.

Budget d'investissement : la mise en place d'un dépôt de carburant en métropole pour un volume de 12000 m3 varie de 8 à 10 millions d'euros, soit entre 1 et 1,2 milliard XPF. A Népoui un dépôt de cette capacité peut se justifier.

Budget d'exploitation : A déterminer.

Planning de réalisation : Entre 2015 et 2020.

12.3.4 Actions et projets relatifs au transport aérien

PROJET : Politique touristique volontariste
<u>Contexte</u> : cf. scénario bas
<u>Acteurs</u> : Aircalin, Gouvernement de Nouvelle Calédonie
<u>Description du projet</u> : Dans ce scénario, la compagnie Aircalin continue à évoluer dans le cadre des accords aériens internationaux existant actuellement mais se montre plus offensive commercialement que dans le scénario tendanciel dans la zone Pacifique Sud et sur l'ensemble des destinations, au travers de sa politique tarifaire. Elle vise ainsi à augmenter son trafic sur ce segment de son marché et à contribuer au développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie. Cela la conduit à accepter un risque financier plus grand car l'augmentation du trafic en volume ainsi obtenue ne peut être évaluée au départ avec certitude, et risque de ne pas être obtenue très rapidement, d'autant que les compagnies concurrentes australiennes et néo-zélandaises pourraient relever le défi de la guerre des prix, d'où une répartition incertaine des volumes de trafic entre les compagnies présentes sur le marché. Dans l'autre sens, la croissance des volumes pourrait permettre de diminuer le prix de revient du siège offert en répartissant les charges de structure sur un volume de trafic augmenté. Au total, le projet suppose que le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie accompagne la compagnie dans sa prise de risque, partant du principe que le développement du trafic, donc du tourisme, peut justifier de combler un déficit accru de sa compagnie aérienne. Le coût de cet accompagnement pourrait se traduire par une subvention supplémentaire d'exploitation que nous chiffrons à 1 milliard XPF pour un accroissement du trafic de la compagnie de l'ordre de 10%. Sous-traitance vols Vanuatu à AirCal
<u>Prérequis</u> : Soutien d'une politique ambitieuse par le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie
<u>Sujets connexes</u> : Politique touristique volontariste.
<u>Budget d'investissement</u> ; Le prix d'un A 320 classique neuf est d'environ 65 M € (près de 8 milliards XPF).
<u>Budget d'exploitation</u> : voir business plan de la compagnie Le coût de cet accompagnement pourrait se traduire par une subvention supplémentaire d'exploitation que nous chiffrons à 1 milliard XPF pour un accroissement du trafic de la compagnie de l'ordre de 10%. La notion de budget d'exploitation sans prise en compte des recettes commerciales de la compagnie n'est pas pertinente
<u>Planning de réalisation</u> : Dans ce scénario, le nouvel A 320 de la compagnie est mis en service en 2014 ou 2015 (desserte de Melbourne)

PROJET : Outil de transport aérien intérieur rationalisé (rapprochement Air Calédonie-Air Loyauté)

Contexte : Les dessertes aériennes intérieures régulières sont assurées en ATR par Air Calédonie, et affrétées, sur les lignes à faible trafic, par Air Calédonie à Air Loyauté qui les assure au moyen des ses deux Twin Otter DHC6. La responsabilité du programme de vols et la fonction commerciale reposent donc sur Air Calédonie, principal opérateur du système. Toutefois, les dessertes inter-iles sont jugées insuffisantes par la Province des Iles Loyauté et celle-ci a conçu le projet de confier le trafic inter-îles Loyauté à la compagnie Air Loyauté.

Acteurs : Gouvernement de Nouvelle- Calédonie, Province des Iles, Air Calédonie, Air Loyauté.

Description du projet :

- Le scénario médian suppose le rapprochement d'Air Calédonie et Air Loyauté afin de constituer un outil rationalisé comportant un seul système d'information et de commercialisation, une seule fonction technique et une seule fonction administrative et financière.
- Cette rationalisation apporterait une économie d'exploitation que nous estimons à 350 MXPf.
- La croissance du trafic serait par ailleurs favorisée par un niveau de subventions publiques accru d'environ 800 M XPF au travers des différents systèmes d'aides aux passagers et aux transporteurs, ce qui pourrait se traduire, en comparaison du scénario bas, par un supplément d'environ 15% en nombre de passagers annuel ;

Prérequis : Accord politique entre le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et la Province des Iles Loyauté

Sujets connexes : Développement touristique des Iles Loyauté

Budget d'investissement : Le rapprochement des deux compagnies ne suppose pas d'investissement nouveau, étant entendu que l'acquisition d'un 4^{ème} ATR par Air Calédonie fait partie des coups partis

Budget d'exploitation :

Le montant total des subventions annuelles à prévoir pour l'ensemble du transport aérien intérieur diminué des économies d'exploitation permises par le rapprochement des deux compagnies est estimé à 1750 M XPF.

Planning de réalisation : L'acquisition du 4^{ème} ATR d'Air Calédonie est prévue fin 2013.

Le projet comporterait ensuite les phases suivantes :

- Etude de faisabilité et business plan sommaire : quelques mois à un an ;
- Approbation de principe par les Gouvernements de Nouvelle-Calédonie et de la Province des Iles Loyauté : quelques mois à partir de la remise de l'étude ;
- Elaboration du business plan détaillé et opérations juridiques (vente des avions, reprise du personnel...) : un an à compter des approbations politiques ;
- Développement de l'activité et évolution possible de l'actionnariat : horizon temporel du SGTM.

PROJET : Transfert de l'activité de transport aérien commercial de Magenta à La Tontouta d'ici 2040

Contexte : cf. scénario précédent

Acteurs : Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, CCI de Nouméa, Air Calédonie

Description du projet :

La fonction aéroportuaire serait, pour la desserte commerciale du Grand Nouméa, regroupée à La Tontouta d'ici à 2030, seule l'aviation générale restant à Magenta.

Nous estimons en première approche que ce transfert aurait un coût en investissement de 800 MXPF, mais serait neutre en charges d'exploitation pour le transporteur.

Parallèlement, la Direction de l'Aviation civile procéderait à la mise en œuvre de son projet de Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta, dont le coût d'investissement est estimé à : 1 Md XPF, mais qui permettrait en contrepartie une économie d'exploitation est estimée à 400 MXPF.

Le scénario de transfert du trafic commercial de Magenta à La Tontouta doit être associé à un accès terrestre depuis Nouméa reposant à la fois sur une liaison routière à 2x2 voies et la mise en place d'un système de transport en commun permettant d'éviter que l'accès à l'aéroport constitue, par rapport à la situation actuelle, un important handicap pour les passagers des liaisons intérieures en temps et en coût.

Prérequis : Ce projet ne suppose pas d'autre prérequis que l'approbation du choix stratégique adopté dans le cadre du SGTM.

Sujets connexes : Liaison routière et transports en commun entre la ville de Nouméa et La Tontouta ; développement urbain au nord-ouest de l'agglomération ; organisation des services de navigation aérienne.

Budget d'investissement :

- 1 ; Investissements aéroportuaires à La Tontouta (première approche) estimés à 800 M XPF
2. Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta : 1 Mds XPF

Budget d'exploitation :

La DAC réaliserait une économie annuelle d'exploitation de 400 MXPF

Air Calédonie réaliserait par ailleurs une économie d'exploitation estimée à 200 MXPF

Planning de réalisation : Durée du SGTM

12.4 Description des actions et projets constitutifs du scénario « Haut »

12.4.1 Actions et projets relatifs au transport collectif et alternatif

PROJET : Navettes maritimes Mont-Dore - Nouméa
<u>Contexte</u> : Le Plan de Déplacements de l'Agglomération de Nouméa réalisé en 2010 préconisait la mise en place de navettes maritimes entre Mont Doré et Nouméa. Une étude de marché sur le potentiel de clientèle pour cette liaison a été réalisée par le SMTU en 2011. En 2012, une expérimentation a été lancée mais déclarée infructueuse.
<u>Acteurs</u> : SMTU
<u>Description du projet</u> : Les caractéristiques du projet sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none">• Temps de déplacement d'environ 1h, dont 35 à 45 min de trajet en bateau ;• Fonctionnement du lundi au vendredi, avec 1 aller-retour par jour (voire 2 en fonction de la fréquentation) ;• Tarifs envisagé de 300 à 400 XPF par voyage, soit un coût équivalent au trajet en bus ;• Exploitation d'un navire d'une capacité de 100 à 120 passagers ;• Mise en place de services adaptés : aire de stationnement à Vallon Dore, billettique, services à bord,... <p>Le potentiel de fréquentation est estimé à 340 personnes par jour et par sens, avec les motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 75% domicile-travail (personnes habitant au Mont-Dore et travaillant à Nouméa) ;• 8% domicile-école (scolaires habitant au Mont-Dore et allant à l'école à Nouméa) ;• 17% pour d'autres motifs (courses, démarches administratives sur Nouméa).
<u>Prérequis</u> : Mise en place d'une expérimentation fructueuse
<u>Sujets connexes</u> :
<u>Budget d'investissement</u> : 120 millions XPF
<u>Budget d'exploitation</u> : 110 millions XPF
<u>Planning de réalisation</u> : Expérimentation recalée en 2015

PROJET : Maillage du réseau routier par réseau de pistes cyclables

Contexte : Plusieurs pistes cyclables ont été aménagées depuis les années 1990 à Nouméa, pour permettre aux gens de se déplacer davantage en vélo et autres moyens de transports écologiques et afin de baisser le trafic automobile. Une voie goudronnée pour les cycles ou autres engins à roue non motorisés ont également été installées sur la promenade Pierre Vernier et à la baie de l'Orphelinat, tandis qu'un marquage au sol spécifique leur réserve une partie de la chaussée notamment aux abords de l'aéroport de Magenta et de Tina. Toutefois, le cycle à Nouméa est encore considéré comme une activité de loisir au milieu d'une jungle automobile.

Aménager la voie publique afin qu'elle offre un niveau de service équivalent aux autres modes de déplacement, notamment au vélo, est essentiel pour rendre le vélo compétitif face à la voiture.

Acteurs : DITTT, Provinces, Communes, SIGN

Description du projet : L'analyse du réseau cyclable doit être basé sur un découpage du territoire défini en fonction des composantes géographiques, de l'occupation humaine et des limites administratives de la ville.

Le réseau cyclable devra suivre une hiérarchie selon trois types de continuités cyclables dont les caractéristiques sont définies par les usages qu'elles privilégient, les secteurs qu'elles relient et l'échelle du territoire qu'elles desservent :

- Corridor: aménagement cyclable continu, il est à la fois axe de promenade et de déplacement à vélo et dessert les grands générateurs de déplacement du territoire, quels qu'en soient les motifs. Il est aménagé principalement en piste et en bande cyclable.
- La promenade ; elle relie entre eux les milieux naturels et bâtis d'intérêt tels que le réseau hydrographique, les boisés, les parcs et les espaces verts, le milieu agricole, les sites patrimoniaux et les équipements récréotouristiques de la ville. La promenade est principalement aménagée en piste et en bande cyclable.
- Le lien de quartier: il relie entre eux les secteurs résidentiels, les parcs, les équipements de loisirs, les écoles, les noyaux et les lieux de travail d'un quartier. Le lien de quartier peut être une chaussée désignée ou être aménagé en chaussée partagée.

Prérequis :

Sujets connexes : Intégration prescriptions vélo dans les nouvelles routes / Mise en place d'un service VLS

Budget d'investissement : 2,5 Mllds XPF

Budget d'exploitation : négligeable

Planning de réalisation : 2020-2025

PROJET : Système d'auto-partage à Nouméa

Contexte : L'autopartage est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met à la disposition de « clients » ou membres du service un ou plusieurs véhicules.

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au garage ou sur une place de stationnement, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est la clé du succès d'un tel système.

Les objectifs de l'autopartage sont les suivants:

- Diminution du taux de possession de voitures particulières (remplace 4 à 8 véhicules)
- Diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture
- Pénétration du véhicule électrique ou au moins de nouveaux véhicules plus performants
- Complémentarité avec les transports en commun, le vélo, la marche
- Utilisation modérée, raisonnée et cohérente de la voiture
- Limitation du besoin en stationnement et facilité de la recherche d'une place

Les impacts de cette action doivent être analysés concernant la promotion des modes alternatifs aux VP et l'opportunité d'une intégration des services d'auto-partage et de VLS dans les offres et infrastructures de mobilité de l'agglomération (pôles d'échanges, parkings relais...).

Acteurs : à définir (opérateur public ou privé, équivalent de « SCIC »)

Description du projet : Il s'agit de mettre en place un service de location de courte durée (à l'heure ou la journée) de véhicules à des clients inscrits comme abonnés au service.

Pour mettre en place un service public d'autopartage, les collectivités s'associent souvent avec des investisseurs privés qui prennent en charge une partie du coût du service et la collectivité concernée prend en charge la compensation ou une partie des coûts, en fonction des conventions.

Prérequis :

Sujets connexes : Mise en place d'un service VLS

Budget d'investissement : en fonction de l'accord avec le concessionnaire (son coût peut être intégralement pris en charge par celui-ci)

Budget d'exploitation : en fonction de l'accord avec le concessionnaire (son coût peut être intégralement pris en charge par celui-ci)

Planning de réalisation : 2017-2019

PROJET : Système de VLS à Nouméa

Contexte : Un système de vélos en libre-service (VLS) met à disposition du public des vélos, gratuitement ou non. Ce service de mobilité permet d'effectuer des déplacements de proximité principalement en milieu urbain. Cette location de vélos est une forme de consommation collaborative et permet ainsi de lever trois freins à la pratique du vélo : le stationnement à domicile, le vol et la maintenance de son vélo personnel.

Acteurs : à définir

Description du projet : Les deux principaux afficheurs mondiaux ont tour à tour lancé des offres de vélos en libre service, proposées aux municipalités normalement en parallèle à la gestion de l'affichage publicitaire urbain et du mobilier urbain. Le couplage de ces offres permet — toujours dans le cadre d'un financement du service par la publicité — d'utiliser des affichages standards de 2 m2 plutôt que d'utiliser les vélos ou les stations comme support publicitaire.

La mise en place d'un système VLT passe alors par une convention avec un afficheur qui peut prendre en charge une partie ou la totalité du coût d'investissement et d'exploitation du service.

Au regard de la topographie délicate de Nouméa pour l'usage du vélo, les vélos pourraient être envisagés comme étant des vélos électriques.

Les impacts de cette action doivent être analysés concernant la promotion des modes alternatifs aux VP et l'opportunité d'une intégration des services d'auto-partage et de VLS dans les offres et infrastructures de mobilité de l'agglomération (pôles d'échanges, parkings relais...).

Prérequis :

Sujets connexes : Maillage du réseau routier par réseau de pistes cyclables.

Plan local de déplacements.

Budget d'investissement : en fonction de l'accord avec le concessionnaire (son coût peut être intégralement pris en charge par celui-ci)

Budget d'exploitation : en fonction de l'accord avec le concessionnaire (son coût peut être intégralement pris en charge par celui-ci)

Planning de réalisation : 2017-2019

PROJET : Aménagements ponctuels (infras) du réseau bus du Grand Nouméa

Contexte : Afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus de l'agglomération du Grand Nouméa, des aménagements ponctuels pourraient avoir lieu. Ces aménagements pourraient être des couloirs bus ségrégués du trafic voitures.

Acteurs : Communes du Grand Nouméa / SIGN, Nouvelle-Calédonie, Province Sud, SMTU (rôle à ajuster en fonction des compétences du SIGN en lien avec les voiries de compétence communautaire)

Description du projet : Le réseau de bus du SMTU est formé par 260 km de lignes sur le réseau Karuia et 520 km de lignes sur le réseau Carsud. Il est proposé la ségrégation de 25% de ces services.

Prérequis : Restructuration du réseau TC du Grand Nouméa

Sujets connexes : Intégration prescriptions vélo dans les nouvelles routes / Mise en place d'un TCSP

Budget d'investissement : 6 Milliards XPF

Budget d'exploitation : Sans objet

Planning de réalisation : 2020

PROJET : Service spécifique, cadencé vers Tontouta

Contexte : En vue du transfert progressif des activités de l'aéroport de Magenta vers La Tontouta, une augmentation de l'offre de la Navette Arc-en-Ciel desservant l'aéroport de La Tontouta serait à prévoir.

Acteurs : CCI, Transporteur, SMTU

Description du projet : Aujourd'hui, les navettes Arc en Ciel desservent l'aéroport 15 fois par jour. Il est proposé dans cette action une augmentation de la desserte de +100 % , ce qui porterait le service à 30 dessertes par jour.

La Maîtrise d'Ouvrage de cette action pourrait à terme revenir au SMTU (considérant les dessertes suburbaines) en associant la CCI.

Prérequis : aménagement routier vers la Tontouta

Sujets connexes : Transfert activités Magenta vers La Tontouta, aménagement routier RT1 vers la Tontouta

Budget d'investissement : 100 Millions XPF

Budget d'exploitation : 56 Millions XPF

Planning de réalisation : 2025

12.4.2 Actions et projets relatifs au transport routier

PROJET : Liaison routière Hienghène – Kaala-Gomen
<p><u>Contexte</u> : Dans le Nord de la Grande Terre les liaisons routières entre la côte Ouest et la côte Est peuvent s'effectuer soit au niveau de Koné par la RPN2 (liaison avec Touho et Poindimié) soit à l'extrême Nord au niveau de Koumac par la RPN7 (liaison avec Pouébo). Ces deux traversées sont distantes de plus de 100 km ce qui rend la commune de Hienghène relativement isolée. Ce manque de maillage de la voirie est un frein au désenclavement du Nord de la côte Est et à l'amélioration des conditions de déplacements des personnes vivant en tribu dans ce secteur.</p>
<p><u>Acteurs</u> : Province Nord.</p>
<p><u>Description du projet</u> : Le projet consiste à aménager en route revêtue (avec un revêtement de type bicouche) la piste existante située entre la RPN2 et la RPN7, qui relie Hienghène à Kaala-Gomen en desservant plusieurs tribus. Cette nouvelle transversale permettra :</p> <ul style="list-style-type: none">• De désenclaver Hienghène et les tribus situées entre Hienghène et Kaala-Gomen ;• De favoriser le rééquilibrage entre la côte Est et la côte Ouest ;• D'améliorer les conditions de vie des habitants, par un accès facilité aux pôles d'emplois et aux services (administrations, enseignement, santé,...). <p>Le linéaire de voirie à aménager est de 70 km.</p>
<p><u>Prérequis</u> : Sans objet.</p>
<p><u>Sujets connexes</u> : Amélioration du niveau de service et fiabilisation du réseau routier interurbain. Rééquilibrage Est-Ouest au Nord de la Grande Terre.</p>
<p><u>Budget d'investissement</u> : 3 milliards XPF.</p>
<p><u>Budget d'exploitation</u> : 2.5 millions XPF / km / an, soit au total 175 millions XPF / an.</p>
<p><u>Planning de réalisation</u> : Mise en service entre 2020 et 2025.</p>

PROJET : Mise à 2*2 voies de la RT1 entre Tontouta et La Foa

Contexte : Le niveau de service insuffisant de la RT1 constitue une des principales lacunes du réseau routier calédonien. Parmi les critiques formulées à l'encontre de la RT1, on recense notamment les difficultés de dépassement, les temps de parcours trop élevés ou trop irréguliers, et les problèmes de sécurité routière.

La mise à 2x2 voies de la RT1 entre Tontouta et La Foa ne se justifie pas par la hausse attendue des trafics, car les prévisions montrent que la configuration actuelle à 2x1 voies restera adaptée en termes de capacité à l'horizon 2030. Ce projet s'inscrit donc dans une politique visant à améliorer au maximum les temps de parcours sur l'axe structurant de la Grande Terre. La mise à 2x2 voies dénivelées de la RT1 entre Tontouta et La Foa aurait en outre des impacts bénéfiques en termes de sécurité routière.

Acteurs : DITTT.

Description du projet : Le projet porte sur la section Tontouta – La Foa. En effet au-delà de La Foa les trafics baissent de 30%. Il peut être mis en œuvre de deux façons différentes :

- Soit par un aménagement sur place de la RT1 existante ;
- Soit par la construction d'une nouvelle route permettant de doubler la RT1.

L'aménagement sur place de la RT1 constitue bien entendu la solution la moins coûteuse, mais elle présente d'importants inconvénients : gestion des accès riverains, réorganisation des circulations douces et des véhicules de transport en commun, discontinuité de l'aménagement de l'itinéraire entre les sections urbaines et les sections interurbaines.

Prérequis : Définir et réserver les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Sujets connexes : Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien. Mise en place d'une politique volontariste de sécurité routière.

Budget d'investissement :

Aménagement sur place de la RT1 : 500 à 600 millions XPF / km, sur 65 km, soit au total environ 35 milliards XPF.

Construction d'une nouvelle route : 1 milliard XPF / km, sur 65 km, soit au total environ 65 milliards XPF.

Budget d'exploitation :

Aménagement sur place de la RT1 : Par rapport à l'actuel, surcoût de 5 millions XPF / km / an, sur 65 km, soit au total 325 millions XPF / an.

Construction d'une nouvelle route : Par rapport à l'actuel, surcoût de 10 millions XPF / km / an, sur

65 km, soit au total 650 millions XPF / an.

Planning de réalisation : Projet à envisager à long terme (2030).

PROJET : Contournement de Koné – Pouembout (phase 2)

Contexte : Comme toutes les communes de la côte Ouest, les communes du pôle VKP sont desservies par une unique route principale, la RT1, qui joue à la fois le rôle de voie de liaison interurbaine et d'artère urbaine structurante. Face à la croissance démographique et économique du pôle VKP, cette situation va nécessairement engendrer des dysfonctionnements (congestion, insécurité routière, conflits d'usage).

Acteurs : Province Nord, DITTT, communes de Koné et Pouembout.

Description du projet :

La création d'un contournement constitue la meilleure solution pour s'assurer du bon fonctionnement du réseau viaire desservant le centre du pôle VKP. En complément du contournement Sud de Pouembout proposé dans le cadre du scénario médian, il s'agit ici de finaliser la déviation du centre du pôle VKP par la réalisation du contournement Nord de Koné.

Prérequis : Définir et réserver les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Sujets connexes : Amélioration du niveau de service et de la sécurité sur la RT1. Reclassement de la RT1 dans la traversée de Koné.

Budget d'investissement : Environ 4 milliards XPF pour 10 km de voie nouvelle (2x1 voies).

Budget d'exploitation : 4 à 5 millions XPF / km / an, soit au total 40 à 50 millions XPF / an.

Planning de réalisation : Mise en service entre 2020 et 2025.

12.4.3 Actions et projets relatifs au transport maritime

PROJET : Développement important du port de Népoui avec la mise en place de liaisons maritimes régulières entre Nouméa et Népoui mais également avec le reste de la NC

L'idée développée dans le scénario médian reste la même dans celui-ci. L'objectif consiste à favoriser le transfert des marchandises de la route vers la mer et d'atteindre ainsi des volumes qui rendraient possible ce transfert sur le plan économique.

<u>PROJET : Station d'avitaillement GNL sur le port de Nouméa</u>
<p><u>Contexte</u> : Les sujets comme la pollution atmosphérique, la maîtrise de la demande énergétique, le développement des énergies renouvelables, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques sont à l'ordre du jour et seront dans les prochaines décennies au centre de nos économies.</p> <p>La Nouvelle Calédonie en tant qu'espace insulaire est et sera de plus en plus confronté à une situation de dépendance énergétique. Le recours aux énergies fossiles très carbonées ayant un impact significatif sur les émissions de gaz à effet de serre trouvera alors ses limites.</p>
<p><u>Acteurs</u> : Gouvernement, PANC</p>
<p><u>Description du projet</u> : Le gaz naturel est une énergie fossile ayant un impact beaucoup moins grand sur l'environnement et son utilisation se développe rapidement. L'Australie, voisin de la Nouvelle Calédonie, est et sera un acteur important.</p> <p>La Nouvelle Calédonie pourrait investir dans des infrastructures portuaires permettant aux industriels implantés à proximité de modifier leur rapport aux énergies, d'offrir aux habitants une énergie plus propre et de proposer ce service aux navires en escale à Nouméa.</p> <p>En investissant en bord à quai dans un terminal GNL, la Nouvelle Calédonie serait en mesure de répondre à ces 3 marchés, complémentaires et permettant d'atteindre des volumes suffisamment importants pour rentabiliser l'investissement.</p>
<p><u>Prérequis</u> : Sans objet.</p>
<p><u>Sujets connexes</u> : approvisionnement et production de l'énergie pour le territoire</p>
<p><u>Budget d'investissement</u> : environ 30 M€, soit 360 M XPF.</p>
<p><u>Budget d'exploitation</u> : A déterminer.</p>
<p><u>Planning de réalisation</u> : Horizon 2020.</p>

PROJET : Amélioration des infrastructures dans les îles : dépôt de carburant à l'île des Pins

Contexte : l'approvisionnement en carburant de l'île des Pins se fait par voie maritime, soit par des navires des entreprises privées qui livrent actuellement les îles, soit par barge quand ces dernières sont défaillantes. La proximité de l'île des Pins à la Grande Terre fait que les risques de pénuries sont moins sensibles qu'aux îles Loyauté. Cependant pour améliorer la qualité de vie des habitants ainsi que pour assurer le développement économique de l'île et pour pouvoir assurer des services de qualité vis-vis des touristes de l'île, il faut être en mesure d'avoir un stock de carburant sur place.

Acteurs : Province Sud

Description du projet : il faudrait profiter de la construction de la gare maritime pour mettre en place des cuves pour le stockage de carburant et donner ainsi à l'île une autonomie suffisante pour faire face aux besoins et aux éventuels dysfonctionnements du transport maritime.

Prérequis : Sans objet.

Sujets connexes : il faut faire preuve d'opportunisme et profiter du réaménagement de la zone portuaire pour ajouter des cuves et régler ainsi l'approvisionnement de l'île en carburant.

Budget d'investissement : En fonction des besoins de l'île il faut adapter la capacité des cuves. En fonction de ce constat et sur la base de 8 millions d'euros pour une capacité de stockage de 12 000 m³ il est alors envisageable de définir un budget approximatif. La consommation annuelle à l'île des Pins est de 2 400 m³. Une capacité de stockage de 500 à 1 000 m³ semble donc suffisante, représentant un investissement de l'ordre de 150 M XPF.

Budget d'exploitation : A déterminer.

Planning de réalisation : A phaser avec la construction de la gare maritime.

PROJET : amélioration des infrastructures en Province Nord : quai de Touho

Contexte : le port de Touho dispose d'un quai en mauvais état. Le développement des flux maritimes générés par ce port suppose la construction d'un nouveau quai.

Acteurs : Province Nord

Description du projet : l'objectif de ce projet est de donner une vocation économique et de développement de la région au port de Touho. Son positionnement géographique permet d'envisager des connexions maritimes directes avec les îles Loyauté. Cependant pour pouvoir prétendre à ce destin il est nécessaire de mettre les installations portuaires au niveau.

Prérequis : la construction d'un nouveau quai semble être indispensable. Une étude de programmation est en cours.

Sujets connexes : les liaisons et les accès routiers devront prendre en compte ces évolutions potentielles de trafic.

Budget d'investissement : 659 millions XPF.

Budget d'exploitation : au-delà de l'entretien le budget de fonctionnement variera en fonction des services qui seront mis en place dans ce port. Il est donc à ce stade impossible de quantifier le budget de fonctionnement. Une hypothèse de 10 M XPF / an peut être prise.

Planning de réalisation : long terme (2020-2025).

PROJET : Liaison maritime côte Est - Loyauté

Contexte : il n'y a pas de liaison directe entre les Loyauté et la côte Est de la Nouvelle Calédonie, ce qui a pour conséquence directe que les échanges entre ces provinces ne peuvent se faire qu'en passant par Nouméa. Cette situation ne facilite donc pas les échanges alors que des besoins semblent exister.

Acteurs : Province des îles, Province Nord

Description du projet : le projet est de créer une connexion directe entre les îles Loyauté et la province Nord. D'un point de vue maritime et géographique, le projet peut sembler légitime. Cependant il est nécessaire de l'envisager dans une logique plus globale pour pouvoir capter des volumes de marchandises mais également des passagers supplémentaires. Il faut donc mettre à niveau les infrastructures portuaires, s'assurer que la demande est suffisante et mettre en place le navire adéquat.

Prérequis : déterminer le port dans la Province Nord (a priori Touho), engager des études techniques pour vérifier la faisabilité d'un tel projet et son coût, procéder à une étude de l'offre et de la demande.

Sujets connexes : au-delà des infrastructures portuaires il sera nécessaire de dimensionner les accès routiers aux besoins identifiés. En effet si des camions supplémentaires sont mis sur la route pour acheminer de la marchandise à destination des Loyautés par la côte Est, il faudra s'assurer que le réseau routier peut absorber ces flux supplémentaires.

Budget d'investissement : en fonction du port retenu sur la côte Est et des infrastructures déjà existantes le budget peut varier de façon importante.

Budget d'exploitation : Impossible à quantifier à ce stade.

Planning de réalisation : long terme (2020-2025).

PROJET : Ouverture du port de Lifou au trafic international fret et voyageurs

Contexte : Le port de Wé géré par le PANC reçoit les navires en provenance de la Grande Terre qu'ils soient passagers ou marchandises. Les installations sont donc dimensionnées pour ces trafics et répondent de façon satisfaisante à ces besoins.

Acteurs : La Province des îles et le PANC car le port de Wé est sous l'autorité du PANC (à moins de construire un port sur un autre site).

Description du projet : L'objectif de ce projet réside dans l'intégration du port de Lifou au développement économique de la zone avec la mise en place de connexions maritimes avec Wallis et Futuna, le Vanuatu et le reste de la région. Il sera cependant indispensable de procéder à une étude des besoins pour identifier la demande. Un tel projet n'est économiquement viable qu'à la condition de reposer sur des besoins réels. Une analyse de l'offre devra également être produite pour pouvoir valider les choix qui auront été faits sur les infrastructures.

Prérequis : Pour pouvoir prétendre à l'accueil de navires positionnés sur des trafics internationaux il est nécessaire d'avoir des infrastructures portuaires ayant un tirant d'eau conforme à ces navires mais également avoir des quais susceptibles de les recevoir dans de bonnes conditions. Ce constat est encore plus flagrant concernant l'accueil des passagers.

Sujets connexes : Sans objet.

Budget d'investissement : il est à déterminer en fonction de l'ambition de la collectivité mais il est très certainement considérable car des investissements lourds sont à prévoir sur le plan des infrastructures.

Budget d'exploitation : la maintenance d'un port est source de dépenses importantes cependant le niveau de services proposé peut varier de façon importante.

Planning de réalisation : long terme (2025).

12.4.4 Actions et projets relatifs au transport aérien

PROJET : Transfert total de l'activité de Magenta à La Tontouta d'ici 2030
<u>Contexte</u> : cf. scénarios précédents
<u>Acteurs</u> : Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, CCI de Nouméa, Air Calédonie
<u>Description du projet</u> : Fermeture complète de Magenta avec accès terrestre depuis Nouméa (2x2 voies + transport en commun) . Par rapport au scénario médian, le déplacement de l'aviation générale à La Tontouta engendrerait un investissement complémentaire de 200 MXPf, portant à 1 Md l'investissement par rapport à la situation actuelle. Le coût d'exploitation supplémentaire à La Tontouta serait en revanche négligeable.
<u>Prérequis</u> : 1. Connaissance des résultats de l'étude réalisée en 2013 par la DAC sur les effets socio-économique du transfert. 2. Approbation du choix stratégique adopté dans le cadre du SGTM.
<u>Sujets connexes</u> : Liaison routière et transports en commun entre la ville de Nouméa et La Tontouta ; développement urbain au nord-ouest de l'agglomération ; organisation des services de navigation aérienne.
<u>Budget d'investissement</u> : Les investissements aéronautiques devraient être limités car il existe des réserves de capacité à La Tontouta. Des études détaillées sont cependant nécessaires (hangars, bureaux des opérateurs dont Air Liberté, services de navigation aérienne, autres) . Ces études ont été entreprises par la DAC et seront prises en compte lors de la phase 3 de l'élaboration du SGTM Cette fermeture engendrerait par ailleurs des opportunités foncières a priori significatives, que l'on peut estimer à 500 M XPF.
<u>Budget d'exploitation</u> : Le projet permettrait a priori des économies d'exploitation pour la DAC et la CCI. L'ensemble peut être estimé à: un gain de 500 MXPf par an
<u>Planning de réalisation</u> : A titre indicatif, le calendrier pourrait être le suivant : 2014-2015 : Poursuite de l'instruction du dossier et chiffrages préliminaires ; 2016-2017 : Préparation et prise de la décision finale ; 2018-2020 : Etudes détaillées par chacun des acteurs ; A partir de 2020 : Préparation du transfert (y compris aspects sociaux) ; 2025 : Transfert effectif

PROJET : Développement du trafic international régional à l'aéroport de Lifou

Contexte : Depuis plusieurs années, la Province des Iles Loyauté a fait savoir qu'elle souhaiterait développer l'aéroport de Lifou Ouanaham pour qu'il puisse accueillir un trafic international régional utilisant des appareils de type A 320.

Les possibilités opérationnelles actuelles ne permettent pas d'accueillir de tels trafics, en premier lieu en raison d'une longueur de piste très insuffisante, et en second lieu pour d'autres raisons techniques comme l'équipement et le dimensionnement du service de lutte contre l'incendie et le péril aviaire (SSLIA). Les limitations dues au relief dans l'axe de la piste sont également pénalisantes. L'ATR 72 est d'ailleurs utilisé avec des limitations d'emport au décollage dans certaines configurations.

Préalablement à toute décision d'investissement, des études techniques sont nécessaires pour déterminer si le projet est techniquement possible, indépendamment de la question d'acquisition des terrains, sachant que la piste devrait être portée à une longueur qui a été estimée à 2100 m et qu'il conviendrait aussi de vérifier que des procédures de circulation aérienne aux instruments pourraient être associées à cette hypothétique configuration.

Acteurs : Province des Iles Loyauté, DAC, compagnies aériennes

Description du projet : Le projet proposé ici repart des travaux sur la desserte des Iles Loyauté réalisés en 2008 par un groupe de travail constitué à l'initiative du Commissaire délégué de la République pour la Province des Iles Loyauté à l'issue de la visite de Monsieur Yves Jego, Secrétaire d'Etat à l'outre-mer de l'époque. Il consiste, s'agissant de l'aéroport de Lifou, en la réalisation de la phase 3 du Schéma de développement en 3 étapes proposé dans le cadre de ce groupe de travail, qu'il était alors question de réaliser dans un délai de 3 à 10 ans. Il comporte, de notre point de vue, une incertitude liée à sa faisabilité technique, qui suppose une étude d'ingénierie, mais aussi une incertitude économique sur le potentiel réel de trafic, non moins importante si l'on veut éviter d'investir dans une infrastructure qu'aucune compagnie aérienne n'utiliserait.

Sous ces réserves, l'aéroport de Lifou serait, dans le scénario considéré, doté d'une piste de 2100 m, d'une aérogare internationale et des procédures associées, et il serait directement relié à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et au Vanuatu, notamment dans le cadre de circuits touristiques comportant la visite des Iles Loyauté.

Prérequis : 1. Réalisation d'études techniques démontrant la faisabilité d'un allongement de piste à 2100 m et de procédures de circulation aérienne associées.

2. Affiner l'estimation du potentiel de trafic réel

Sujets connexes : Développement du tourisme dans les Iles Loyauté

Budget d'investissement :

Ordre de grandeur a priori : 3 à 5 milliards XPF

Budget d'exploitation :

Ordre de grandeur a priori 800 M XPF

Planning de réalisation :

1.Phase d'études de faisabilité (2014-2016) : Réalisation des études techniques et économiques relatives d'une part à l'allongement de piste et aux procédures de circulation aérienne, et d'autre part au potentiel de trafic ;

2. Si les études de faisabilité techniques et économiques sont concluantes, avancement du projet selon les étapes suivantes :

a. Phase d'avant-projet sommaire (2017-2018)

b. Phase d'avant-projet détaillé (2019-2020)

- c. Mise en place des ressources budgétaires et appels d'offres (2021-2022)
- d. Réalisation des travaux (2023-2025)

PROJET : Développement du trafic international régional à la Plaine des Gaiacs en Province Nord

Contexte : L'aéroport de Koné se situe en zone urbaine et ne peut donc plus être étendu afin de faire face aux besoins de développement et de tourisme dans le Nord à long terme.

Acteurs : Province Nord, DAC, compagnies aériennes

Description du projet :

Prérequis : 1. Réalisation d'études techniques démontrant la faisabilité de la piste à 2100 m et de procédures de circulation aérienne associées.

2. Affiner l'estimation du potentiel de trafic réel

Sujets connexes : Développement du tourisme en Nouvelle Calédonie

Budget d'investissement :

Ordre de grandeur a priori : 10 milliards XPF

Budget d'exploitation :

Ordre de grandeur a 800 MXPF

Planning indicatif de réalisation :

Le planning ci-dessous est proposé à titre très indicatif dans l'optique d'un nouvel aéroport livré en 2030.

1. Phase d'études de faisabilité (2015-2017) : Réalisation des études techniques et économiques relatives d'une part à l'allongement de piste et aux procédures de circulation aérienne, et d'autre part au potentiel de trafic ;

2. Si les études de faisabilité techniques et économiques sont concluantes, avancement du projet selon les étapes suivantes :

- a. Phase d'avant-projet sommaire (2018-2019)
- b. Phase d'avant-projet détaillé (2020-2022)
- c. Mise en place des ressources budgétaires et appels d'offres (2023-2024)
- d. Réalisation des travaux (2025-2030)