

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

PHASE 3 – ETUDE DETAILLEE DU SCENARIO RETENU 2. TEXTE PRINCIPAL





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

PHASE 3 – ETUDE DETAILLEE DU SCENARIO RETENU 2. TEXTE PRINCIPAL

FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	Gouvernement de la Nouvelle Calédonie
Projet	SCHEMA GLOBAL DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DE NOUVELLE-CALEDONIE
Rapport	Phase 3 – Etude Détaillée du Scénario Retenu 2. Texte Principal
Nature du document	Rapport
Date	16/03/2015
Nom du fichier	SGTMNC_Phase 3-Mars 2015-révision JCH3.docx
Référence	FR01T13B47A001/APA/NC/10-15/JCH
Langue du document	Français
Nombre de pages	70

Suivi du document

Version	Action	Nom	Société	Date	Modifications
0	Rédaction	M.FORET J. TURGY JC. HUGONNARD M. GOURMELEN L. NAULEAU E. SORRET F. DUCASSE T. BODEL T. LAUBREAUX F. COLLET A. GRAS O. CHARDIN T. LEDUNOIS F. BERNARD	SYSTRA SYSTRA SYSTRA THELEME THELEME EGIS EGIS MLTC LAUBREAUX EGIS AVIA A.GRAS NEO FCL DBI	23/07/2014	Première version
	Vérification	JC. HUGONNARD	SYSTRA	24/07/2014	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	J. TURGY	SYSTRA	25/07/2014	
1	Rédaction	M.FORET J. TURGY JC. HUGONNARD M. GOURMELEN L. NAULEAU E. SORRET F. DUCASSE T. BODEL T. LAUBREAUX F. COLLET A. GRAS O. CHARDIN T. LEDUNOIS F. BERNARD	SYSTRA SYSTRA SYSTRA THELEME THELEME EGIS EGIS MLTC LAUBREAUX EGIS AVIA A.GRAS NEO FCL DBI	27/10/2014	Seconde version
	Vérification	JC. HUGONNARD	SYSTRA	31/10/2014	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	J. TURGY	SYSTRA	03/11/2014	
2	Rédaction	M.FORET J. TURGY JC. HUGONNARD M. GOURMELEN L. NAULEAU E. SORRET F. DUCASSE T. BODEL T. LAUBREAUX F. COLLET A. GRAS O. CHARDIN T. LEDUNOIS F. BERNARD	SYSTRA SYSTRA SYSTRA THELEME THELEME EGIS EGIS MLTC LAUBREAUX EGIS AVIA A.GRAS NEO FCL DBI	27/10/2014	Troisième version
	Vérification	JC. HUGONNARD	SYSTRA	16/03/2015	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	JC. HUGONNARD	SYSTRA	16/03/2015	

TABLE DES MATIERES

1.	PREAMBULE	9
2.	POINT DE DEPART – LA VALIDATION D’UN SCENARIO PAR LES INSTANCES DE PILOTAGE DU SGTM	10
3.	CADRE GLOBAL D’ELABORATION DU PLAN D’ACTIONS DU SGTM	11
3.1	LA DECLINAISON FONCTIONNELLE DU SCENARIO MEDIAN DU SGTM	11
3.2	CONTENU DU PLAN D’ACTIONS	11
4.	LA MISE EN ŒUVRE ET LES ELEMENTS DE SUIVI DU SGTM	12
4.1	LA MISE EN ŒUVRE D’UN NOUVEAU CADRE POUR LA GOUVERNANCE DES SYSTEMES DE TRANSPORT	12
4.1.1	LE CADRE GENERAL	12
4.1.2	LES VARIANTES ENVISAGEES	13
4.1.3	LE SCHEMA PROPOSE	13
4.1.3.1	Les Principes	13
4.1.3.2	Le Schéma de Gouvernance du SGTM	14
4.1.3.3	Mise en œuvre du projet	18
4.2	LE FINANCEMENT DU SGTM	18
4.2.1	L’ ANALYSE DES BESOINS	18
4.2.1.1	La maquette financière du SGTM	18
4.2.1.1.1	Méthodologie d’élaboration de la maquette financière	18
4.2.1.1.2	Maquette consolidée du SGTM	20
4.2.1.1.3	Maquette détaillée du SGTM	20
4.2.1.2	Analyse des conditions de bouclage du SGTM	24
4.2.2	LES RESSOURCES MOBILISABLES	28
4.3	PLANNING DE PRINCIPE DE MISE EN ŒUVRE DU SGTM	30
4.4	ELEMENTS DE SUIVI DU SGTM	37
4.4.1	MISE EN PLACE D’UN OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS	37
4.4.2	SUIVI ANNUEL DE LA MISE EN ŒUVRE DU SGTM	38
5.	LES ACTIONS THEMATIQUES DU SGTM	40
5.1	THEMATIQUE 1 : LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	40
5.2	THEMATIQUE 2 : LES TRANSPORTS ROUTIERS	40
5.3	THEMATIQUE 3 : LES TRANSPORTS MARITIMES	40
5.4	THEMATIQUE 4 : LES TRANSPORTS AERIENS	40
5.5	THEMATIQUE 5 : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	40

6.	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET FINANCIERE DU SGTM	40
6.1	INTRODUCTION	40
6.2	ASPECTS METHODOLOGIQUES	41
6.3	LE NIVEAU MACRO-ECONOMIQUE	42
6.4	LE NIVEAU MICRO-ECONOMIQUE	45
7.	CONCLUSION	50
8.	ANNEXE	51
8.1	VARIANTES DE GOUVERNANCE	51
8.2	EXEMPLE DE CONTENU D'UN CODE DES TRANSPORTS	60
8.3	HYPOTHESES FINANCIERES RELATIVES AUX OPERATIONS	63

SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

ILLUSTRATION 1.	PLANNING (TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS).....	32
ILLUSTRATION 2.	PLANNING (TRANSPORTS MARTIMES).....	33
ILLUSTRATION 3.	PLANNING (TRANSPORTS AERIENS).....	34
ILLUSTRATION 4.	PLANNING (TRANSPORTS ROUTIERS).....	35
ILLUSTRATION 5.	PLANNING (TRANSPORT TERRESTRE ET DE MARCHANDISES)	36

SOMMAIRE DES FIGURES ET TABLEAUX

TABLEAU 1.	COUT GLOBAL DU SGTM – EN MILLIONS DE XPF CONSTANTS – ESTIMATION +/-20%	20
TABLEAU 2.	COUT DU SGTM DECOMPOSE EN INVESTISSEMENT/EXPLOITATION MAINTENANCE PAR ANNEE – EN MDS DE XPF CONSTANTS	21
TABLEAU 3.	ANALYSE D’UN LISSAGE DU SGTM – EN MDS DE XPF CONSTANTS	21
TABLEAU 4.	CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU SGTM PAR MODE DE TRANSPORT DANS LE TEMPS – EN MDS DE XPF CONSTANTS	22
TABLEAU 5.	INVESTISSEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT – EN MDS DE XPF CONSTANTS	23
TABLEAU 6.	VOLUME DES RECETTES ACTUELLES ET NET A FINANCER– EN MDS DE XPF CONSTANTS	24
TABLEAU 7.	PLAN DE FINANCEMENT D’ENSEMBLE AVANT EMPRUNT– EN MDS DE XPF CONSTANTS – OPTION 1	25
TABLEAU 8.	PLAN DE FINANCEMENT D’ENSEMBLE APRES EMPRUNT– EN MDS DE XPF CONSTANTS – OPTION 2	26
TABLEAU 9.	PLAN DE FINANCEMENT D’ENSEMBLE APRES EMPRUNT– EN MDS DE XPF CONSTANTS – OPTION 3	27
TABLEAU 10.	RESSOURCES MOBILISABLES ANNUELLEMENT	29

1. PREAMBULE

« Le Schéma Global des Transports et de la Mobilité (SGTM) », qui s'inscrit dans la démarche « Nouvelle Calédonie 2025 », a pour vocation de traiter les enjeux de la mobilité à dimension Pays dans une logique de résolution des problématiques actuelles et de projection à l'horizon 2025/2030 » ; cette étude a été lancée en avril 2013.

La première Phase de cette étude, dite de « Diagnostic », a été approuvée, le 13 septembre 2013, par le Comité de Pilotage de l'Etude, et a fait l'objet d'une présentation au Forum de la Mobilité des 16 et 17 septembre 2013. Ce Rapport Diagnostic fournit un état des lieux et décrit les forces et les faiblesses du système de transport du Pays.

La deuxième phase de l'Etude, dite de « Choix d'un Scénario », a été approuvée à son tour, le 13 décembre 2013, par le Comité de Pilotage de l'Etude. Celui-ci a décidé de retenir un Scénario dit « Médian », dont l'approbation a été proposée en réunion de la Commission Plénière du Congrès de la Nouvelle Calédonie, le 16 janvier 2014. Ce Scénario « Médian » comporte, au-delà des « coups partis », un ensemble de projets identifiés, dans les domaines terrestre, maritime et aérien, et propose une évolution sensible du contexte institutionnel et financier du secteur.

La troisième phase de l'étude, dite d' « Etude détaillée du scénario retenu », débouche aujourd'hui sur un rapport qui décrit, dans le détail, les différentes composantes de ce Scénario.

Ce rapport intègre, par ailleurs, des résultats d' une étude de financement du SGTM, qui a été conduite en parallèle.

Il ouvre enfin la voie à une démarche plus politique de concertation « Pays », qui portera à la fois sur la Gouvernance, le Financement, et le contenu concret d' un premier plan à 10 ans.

Il sera, dans ce contexte général, soumis à approbation au Comité de Pilotage de l'étude, qui validera in fine l'ensemble de la démarche.

2. POINT DE DEPART – LA VALIDATION D’UN SCENARIO PAR LES INSTANCES DE PILOTAGE DU SGTM

Le Scénario « Médian », retenu à l’issue de la deuxième phase de l’Etude du SGTM, constitue un excellent compromis entre l’importance des mesures à développer et les capacités financières de la Nouvelle Calédonie, dans la mesure où il couvre l’ensemble du champ des modes de transport, où il propose des mesures « fortes », voire de « rupture », dans beaucoup de domaines, mais où il reste faisable financièrement, en comparaison avec les efforts faits dans le monde dans des contextes équivalents.

Le présent rapport fournit un catalogue précis d’Actions (voir les Fiches Actions portées en Annexe) et tous les éléments nécessaires à la déclinaison détaillée des propositions faites en matière de Gouvernance et de Financement.

Pour nourrir ces réflexions à venir, il a été agréé par ailleurs, à l’issue de la Phase 2 de l’étude, qu’un certain nombre de démarches, parallèles et complémentaires, seraient lancées :

- L’évaluation des déplacements dans les zones peu denses, rurales ou tribales, selon des modalités pratiques en cours de définition, qui prévoient aussi d’estimer la mobilité « réfrénée » (enquêtes de préférences déclarées ou autres), en y associant directement les Communautés concernées,
- Une modélisation des déplacements dans le Grand Nouméa, tant il y a urgence à définir une politique globale en la matière ; au-delà de l’utilisation de l’enquête ménages réalisée en 2013, il faudra, pour ce faire, 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 d’étudier sérieusement le potentiel de transfert modal et donc de préciser entre autres le rôle futur du port de Népoui.
- Le Compte Transports Déplacements et les analyses financières portant sur les collectivités locales et leur implication en matière de transport à l’année 2013, à la fois parce que les calculs faits en phase Diagnostic ont porté sur des données de 2009 et 2010, mais aussi parce que ces chiffres sont des indicateurs neutres des réalités actuelles dans le territoire et la base de calculs fiables pour le futur.

La réalisation de ces diverses démarches et études parallèles et /ou postérieures au SGTM sont des prérequis à la mise en œuvre concrète de beaucoup d’actions présentées au titre du présent plan d’actions du SGTM.

3. CADRE GLOBAL D'ELABORATION DU PLAN D' ACTIONS DU SGTM

3.1 La déclinaison fonctionnelle du scénario médian du SGTM

Le Comité de Pilotage du SGTM a entériné en décembre 2013 le choix d'un Scénario dressant les grandes lignes de ce dernier à travers un ensemble de choix et d'orientation relatifs à l'organisation et la gouvernance des systèmes de transport et à la validation de la mise en œuvre d'un certain nombre de projets prévus (les « coups partis ») et de projets envisageables et cohérents, dans une optique de rationalisation des différents systèmes de transport.

Dans ce sens, il peut dès lors être indiqué que le SGTM entre dans une phase de déclinaison fonctionnelle du scénario validé précédemment, objet de la présente étape du SGTM.

Cette 3^e et dernière phase du SGTM précise les conditions de mise en œuvre du Scénario en question tel qu'indiqué ci après.

3.2 Contenu du plan d'actions

Se voulant être une déclinaison opérationnelle du Scénario validé en décembre dernier par les instances du Comité de Pilotage du SGTM, cette troisième phase a eu pour objectif de préciser les conditions de mise en œuvre des différentes actions constitutives de ce Scénario en :

- définissant un cadre global d'évolution de la Gouvernance des systèmes de transport de façon à ce qu'il permette la mise en œuvre du Scénario sur la période concernée (d'ici 2030),
- précisant dans la mesure du possible les sources de Financement associées à la réalisation du SGTM,
- préciser pour chacune des actions présentes au sein du Scénario validé un ensemble d'éléments tels que la liste des prérequis à la mise en œuvre des actions, des précisions (par rapport aux fiches projets établies jusqu'à maintenant) quant aux conditions de réalisation des actions en question (étapes intermédiaires), des précisions quant à leurs coûts d'investissement et d'exploitation , ainsi qu' à leur financement, des éléments de planning, des éléments concernant le rôle des différents maîtres d'ouvrages et partenaires des opérations, etc.,...
- fournissant un planning de principe des actions du scénario ,
- fournissant des éléments relatifs au suivi dans le temps de la mise en œuvre du SGTM.

4. LA MISE EN ŒUVRE ET LES ELEMENTS DE SUIVI DU SGTM

Le Schéma Global des Transports et de la Mobilité du SGTM ne doit pas uniquement être vu tel un ensemble d'actions indépendantes les unes des autres. Pour rappel, le SGTM poursuit un objectif global de rationalisation des différents systèmes de transport les uns par rapport aux autres dans une logique de développement des pratiques multimodales et plus écologiques.

Dans ce sens, il convient d'insister dès maintenant sur la nécessité de voir créée une structure de pilotage et du suivi du SGTM qui se doit d'aborder la dimension transversale de celui-ci afin qu'il parvienne à tenir ses objectifs à l'horizon établi (2030 et plus).

Ainsi, le présent chapitre s'attache à préciser les conditions du portage du SGTM à travers ses dimensions institutionnelles (gouvernance), financière, planning et suivi / évaluation continue.

4.1 LA MISE EN ŒUVRE D'UN NOUVEAU CADRE POUR LA GOUVERNANCE DES SYSTEMES DE TRANSPORT

4.1.1 Le cadre général

La Gouvernance constitue un point-clef de la mise en œuvre du SGTM, d'une assez grande complexité, car il touche au fonctionnement même du Pays.

Pour aboutir aux propositions faites ci-après, le Groupement a pris le temps de la réflexion, une réflexion, qui s'est étalée d'août 2014 à février 2015, et qui a culminé au Forum de la Mobilité de septembre 2014 où, à la fois une Table Ronde et un Atelier spécifique y ont été consacrés, qui ont largement contribué à faire émerger un consensus en la matière, au moins sur les principes.

Les membres du Comité Technique de l'étude SGTM en ont été saisis des propositions du Groupement en février 2015, et si certains restent réticents vis à vis de l'abandon de la clé actuelle de répartition entre les Collectivités (qui ne porterait que sur les financements supplémentaires par rapport à une situation actuelle qui serait « gelée »), ils n'en approuvent pas moins l'essence de ce qui est proposé et ne font pas mystère de l'échec, y compris souvent à leur propre détriment au plan financier, des dispositifs en place.

Le Cabinet du Vice-Président et le Secrétaire Général du Gouvernement se sont par ailleurs librement exprimé sur le sujet.

M. Patrick Labia enfin, Inspecteur Général de l'Administration auprès du Conseil Général de l'Équipement et du Développement Durable (CGEDD), a apporté la vision de l'État en la matière.

Les schémas présentés ci-après peuvent donc être considérés comme ayant reçu le « quitus » des Autorités du Pays, étant entendu que le détail de leur mise en œuvre, jusque et y compris dans la nature juridique et politique et les attributions des différentes Entités

concernées, reste totalement ouvert à la concertation qui sera lancée par le Gouvernement (SAP) au 2^{ème} semestre de 2015.

4.1.2 Les variantes envisagées

Lors du Forum de la Mobilité de septembre 2014, trois variantes d'organisation de la Gouvernance ont été évoquées, ainsi que reporté en Annexe 8.1, qui se distinguent par l'organisation des niveaux dits « stratégique », « financier », « régulateur », « planificateur » et « opérationnel » :

- une variante privilégiant une structure de type « Direction des Transports » au sein du Secrétariat Général du gouvernement, ayant plutôt un rôle de coordonnateur et de régulateur, les Provinces, Communes et Groupement de Communes et autres conservant pour autant leurs attributions actuelles en matière de projets. Il n'y aurait donc pas « rupture ».
- une variante de structure de type « Autorité Unique et globale d'Organisation des Transports », centralisée sur le gouvernement, à la fois stratège, financeur, régulateur et Autorité d'Organisation des déplacements; ce schéma, où tout le pouvoir serait pris par le gouvernement, en substitution aux Provinces, Groupements de Communes et Communes, constituerait un retour en arrière important sur l'essence même de la Loi Organique.
- une variante fondée, peu ou prou, sur les principes généraux qui sous-tendent la proposition du Groupement et qui, à mi-chemin des deux précédentes, est fondée sur la collégialité des décisions, la clarté des responsabilités en matière d'engagement et de réalisation de projets et de gestion de services de transport, et la contractualisation des actions, dès lors qu'elles sous-entendent des demandes de financement.

4.1.3 Le Schéma proposé

4.1.3.1 Les Principes

Le Schéma de Gouvernance proposé pour la mise en œuvre du Scénario Médian du Schéma Global des Transports et de la Mobilité (SGTM), s'articule autour des principes suivants :

- le recentrage sur le gouvernement de la Stratégie, de la Planification et du Financement, en plus de son rôle naturel en matière législative et réglementaire,
- la recherche d'une coordination entre Collectivités et d'un consensus « Pays » (Collégialité) dans les décisions structurantes, ce qui implique la fin des décisions unilatérales de financement des infrastructures ou des matériels de transport,
- l'application stricte du principe de subsidiarité,
- la centralisation des Financements, au moins pour l'Investissement, mais sans doute aussi pour partie pour l'Exploitation/Maintenance,
- la multimodalité de l'approche,

- la possibilité de mettre en œuvre ce nouveau schéma de gouvernance de manière « simple », par étapes, sans « bousculer » immédiatement les structures existantes et sans créer de nouvelles structures pléthoriques.

4.1.3.2 Le Schéma de Gouvernance du SGTM

Le schéma organisationnel cible de la gouvernance du SGTM est présentée ci-après, en 4 graphiques successifs. Ce schéma peut être décliné comme suit, dans ses grandes lignes :

En amont, pour les fonctions stratégie, planification, réglementation, législation, financement, tarification :

- Un organisme central, ayant la forme juridique :
 - soit d'un groupement d'intérêt public (GIP), structure fréquemment utilisée en Nouvelle-Calédonie, pour une durée déterminée de l'ordre de quelques années en général, renouvelable. Aux personnes publiques, peuvent toujours être associées des personnes morales de droit privé (associations, sociétés, etc...),
 - soit d'une façon, également à durée déterminée mais plus pérenne qu'un GIP, d'un syndicat mixte (établissement public non rattaché à une collectivité particulière), composé exclusivement de personnes publiques.

Cet organisme, que l'on va appeler par la suite « Office » des Transports regrouperait, au départ au moins, exclusivement des Entités de nature politique (Gouvernement, Provinces, Syndicats Mixtes Intercommunaux, Syndicats Mixtes regroupant Communautés d'Agglomération et Provinces, et Associations des Maires en cas de GIP) ; il serait chargé de la mise en œuvre du SGTM, du Suivi des Politiques de Transport, de la Programmation et du Financement des Projets d'infrastructures, des Financements complémentaires concernant l'Exploitation et la Maintenance des Services de Transport.

L'Office serait présidé par le Membre du Gouvernement en charge du secteur ; Les représentants des autres entités politiques seraient de préférence impliqués eux-mêmes dans la gestion de certains sous-secteurs ou d'opérateurs du système de transport. Cette structure serait dotée en outre d'un conseil consultatif, de nature technique.

De cet Office, dépendrait une structure ad-hoc de Financement, présidée également par le Membre du Gouvernement en charge du secteur . Elle aurait pour vocation de centraliser la recherche des financements complémentaires nécessités par la mise en œuvre du SGTM, au-delà des financements déjà en place dans les différentes Entités assurant aujourd'hui un rôle direct de financeur de projet. Elle inclurait naturellement , l' ADANC, et pourrait d' ailleurs être créée à son image , celle d' un Etablissement Public Administratif. En appui à ces deux premières structures viendrait une Cellule d' Appui destinée à instruire les dossiers de l' Office, en relation en particulier avec le Secrétariat Général du Gouvernement.

Le Congrès de la Nouvelle Calédonie serait par ailleurs directement impliqué dans la définition des budgets annuels de l' Office dans le cadre du SGTM et ce, en fonction des priorités et des contraintes

budgétaires de la période concernée. Une fois par an, une séance particulière au Congrès serait par ailleurs consacrée au suivi de la mise en œuvre du SGTM (voir chapitre)

L'Etat ne serait pas directement partie prenante de l'Office, mais resterait bien sûr associé à certaines actions en matière de sécurité, et à certains financements.

Fonctionnellement, la Centrale de Mobilité serait rattachée à l'Office, mais gérée par une Association ad-hoc d'Acteurs du secteur.

Au niveau ensuite des Autorités Organisatrices, on trouverait :

- Des « Syndicats Mixtes » pour le Grand Nouméa et le secteur de VKP, regroupant Communes et Provinces concernées, des structures aptes, dans le cadre de la Nouvelle Calédonie, à gérer sur leur territoire l'ensemble des modes de transport et le développement urbain, et dotés ou non d'une fiscalité propre leur permettant de financer tout ou partie de leurs investissements et de l'exploitation/maintenance de leurs services, en complément de l'Agence de Financement précitée. Cette structure nouvelle, dans le Grand Nouméa, serait appelée à reprendre les attributions du SMTU, voire celles du SIGN qui seraient en rapport avec les questions de mobilité.
- Le SMTI, Syndicat Mixte déjà en place pour les services de transport terrestre interurbain sur la Grande Terre. Celui-ci a vocation à élargir son champ d'actions actuel au domaine du transport scolaire géré aujourd'hui par les Provinces. Il pourrait s'élargir aussi à la Province des Iles.
- Les Communes (ou syndicats intercommunaux) , pour la desserte interne en transport public et les transports scolaires.
- L'Office en tant que tel pour la gestion des secteurs Aérien et Maritime, où il agirait à l'image de l'Office des Transports de la Corse. Les Provinces seraient ainsi directement impliquées dans la gestion et l'évolution de ce secteur.

Les relations entre l'échelon supérieur de l'Office et les Autorités Organisatrices feraient l'objet de contractualisations au cas par cas, tant pour l'attribution des Financements que pour la Maitrise d'Ouvrage (éventuellement déléguée) des Projets dans laquelle le principe de subsidiarité s'appliquerait également.

Enfin, le troisième niveau, celui de l'exploitation, serait assuré :

- Soit en régie par les services techniques de la Nouvelle-Calédonie, des Provinces, des Communes ou de leurs groupements (directement ou par marchés publics),
- Soit par délégation de service public, par des opérateurs privés, contrôlés, et/ou désignés et/ou gérés par les Autorités Organisatrices, sous des formes adaptées,

Il y aura encore une assez grande variété de situations et une hétérogénéité de conventions les premières années, compte tenu des contrats en cours et de l'historique de chacun des secteurs

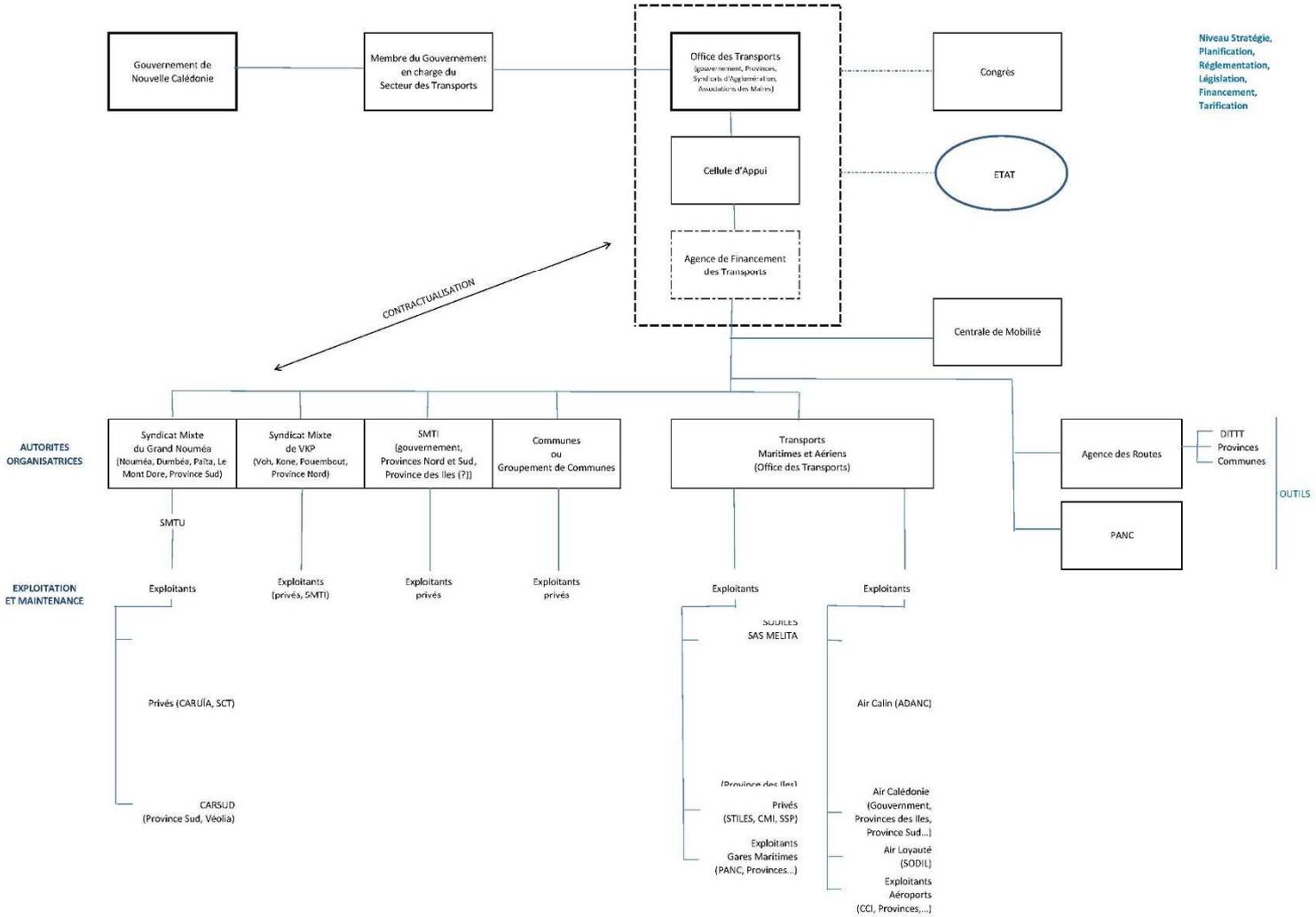
concernés. Puis pourra se développer une évolution probable vers davantage de contractualisation entre Autorités Organisatrices et Exploitants, privés ou publics, dans le cadre des politiques définies dans le SGTM pour chacun des sous-secteurs concernés.

A côté de ces structures de gestion, on trouverait des **outils pour la réalisation des projets** :

- une Agence des Routes, mandataire ou assistant des maîtres d'ouvrage, pourrait être chargée de rationaliser la mise en œuvre opérationnelle des investissements dans le domaine routier, qui relève aujourd'hui à la fois du Gouvernement, des Provinces et des Communes ; elle pourrait aussi être impliquée, selon des modalités à préciser, et avec des possibilités de sous-traitance qui évolueront sans doute dans le temps, dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance du réseau routier dans son ensemble. La forme d'une société d'économie mixte (SEM) ou d'une société publique locale (SPL) serait la plus conseillée pour cette Agence
- le PANC, Etablissement Public en charge de la gestion du Port Autonome de Nouméa

Il est à cet égard rappelé que la loi MOP, qui permet la délégation par une collectivité de sa maîtrise d'ouvrage n'est applicable en Nouvelle-Calédonie qu'à l'Etat et ses établissements publics. A ce jour, la délibération n°291 du 18 avril 2007 relative à la passation des contrats de représentation et d'assistance à caractère administratif et technique ne permet pas à la Nouvelle-Calédonie, aux provinces, aux communes et à leurs groupements de mettre en place les mandats concernés. Il appartiendra au congrès, s'il le juge bon de faire évoluer ce cadre actuel.

GOUVERNANCE DU SECTEUR DU TRANSPORT



4.1.3.3 Mise en œuvre du projet

Au-delà de la procédure prévue de concertation politique sur l'ensemble du thème de la Gouvernance, une étude globale de faisabilité devra être lancée pour préciser les détails juridiques et techniques de la structure qui sera finalement agréée, ainsi que son mode de fonctionnement, puis mettre en place, progressivement, les nouvelles instances.

Il faudra, en parallèle, que s'engagent des discussions sur les structures souhaitables des agglomérations du Grand Nouméa et de VKP, ainsi que sur l'Agence des Routes, sans aucun a priori.

Enfin, une des premières tâches des nouvelles instances consistera à réaliser une mise à jour importante en matière législative et réglementaire, depuis la création d'un Code des Transports (voir développement en Annexe 8.2), l'écriture de l'équivalent de la LOTI de Métropole, et les compléments à apporter à la législation existante en matière de réglementation des professions (transport des marchandises par voie terrestre, ou VLC...) ou de gestion des transports.

4.2 LE FINANCEMENT DU SGTM

Dans ce chapitre, sont présentés successivement :

- l'analyse des besoins en termes de financement : celle-ci a donné lieu à l'établissement, par le Groupement, d'une maquette financière, un modèle qui permet de préciser, année par année, les différentes composantes des besoins et ressources disponibles, et de simuler des solutions de financement.
- les ressources mobilisables pour faire face à ces besoins : on y trouvera les conclusions principales de l'étude menée, en parallèle à celle du SGTM, par le Groupement Calia Conseil, De Gaulle, Fleurance et Associés, et Adivero.

4.2.1 L'analyse des besoins

4.2.1.1 La maquette financière du SGTM

L'objet de cette partie est de présenter la synthèse financière du SGTM. Après avoir analysé les conditions de constitution de la maquette et les limites de celle-ci, seront présentés successivement les enjeux financiers du Projet dans une logique analytique (en grandes masses et en détail, par périodes, ...) et les conditions du bouclage financier du projet.

4.2.1.1.1 Méthodologie d'élaboration de la maquette financière

La maquette financière du SGTM constitue la vision agglomérée de l'ensemble des fiches actions. Elle est construite à partir de différents inputs qui sont les suivants :

- Le chiffrage du coût des investissements
- Le chiffrage du coût d'exploitation, d'entretien ou de maintenance
 - ce chiffrage concerne tout à la fois les coûts nouveaux induits par les investissements réalisés et les coûts sur les infrastructures et/ou services existants (typiquement, coûts d'exploitation actuels des TC, coûts d'entretien de la voirie, charges supportées par l'ADANC relatives au financement des avions, coût de la suppression du péage ...).

A noter qu'en ce qui concerne les **coûts dans le domaine routier**, ils sont construits de la manière suivante : le coût est calculé à partir de l'application de ratios d'entretien au mètre linéaire selon les types de voiries concernées (RT, RP, voies communales revêtues, voies communales non revêtues ou routes rurales). Les dépenses d'entretien, maintenance, exploitation ont été définies comme suit :

- Un ratio moyen minimum / maximum a été proposé selon différents types de voies à partir d'un travail d'experts. La notion de " voies rurales " a, en particulier, été définie ; celles-ci n'induisent pas d'obligation. Ainsi, le ratio minimum pour les voies rurales est fixé à 0.
- La dissociation des voies communales et rurales a été réalisée à partir de l'existant (notamment des cartes) et en tenant compte des visites de terrain qui ont été menées par les experts.

Enfin pour ce qui concerne l'entretien des voiries urbaines neuves, construites dans la période du SGTM, les hypothèses suivantes de montée en charge des coûts d'entretien sont retenues : [N (année de mise en service) à N+2 : *coût d'entretien pratiquement nul pendant 2 ans*], [N+2 à N+5 : *coût d'entretien de 50% par rapport au coût standard appliqué aux voies existantes*], [au-delà de N+5 : *coût d'entretien de 100%*].

Par ailleurs, les coûts sur le domaine routier existant sont pour une grosse partie imputés en exploitation (régénération maintenance) alors que, dans les budgets des collectivités, ces coûts sont imputés en investissement. Cette différence d'approche est neutre sur le plan de l'équilibre global.

- Ces coûts ne comprennent pas les charges des exploitants ni dans le domaine aérien ni dans le domaine maritime (n'est imputé que le coût net pour la personne publique sous la forme d'une subvention forfaitaire d'équilibre, d'une aide au financement du prix du billet pour la continuité territoriale par exemple). Par analogie, les recettes des usagers versées aux exploitants ne sont pas prises en compte.
- **La temporalité** : elle est construite sur la base des échanges qui ont eu lieu entre les services des collectivités et les membres du Groupement d'étude. Cette temporalité est volontairement très optimiste et constituera un levier pour l'acceptabilité financière du SGTM. A noter qu'en matière d'exploitation, dès la livraison de l'ouvrage, celui-ci est mis en service et les coûts d'exploitation, entretien maintenance imputés à la mise en service.

Ces éléments sont présentés en annexe 8.3 ; à noter que le découpage proposé concerne 107 lignes dont certaines relèvent d'actions existantes (et donc non présentes dans les fiches actions techniques) et certaines sont dédoublées.

4.2.1.1.2 Maquette consolidée du SGTM

Principes méthodologiques généraux

La répartition des coûts dans le temps permet de dresser le bilan du SGTM dans ses aspects coûts totaux, coûts individuels et conditions de bouclage. En ce qui concerne l'analyse financière, à noter que la maquette en dépenses **en XPF constants, c'est-à-dire hors inflation**.

Par ailleurs, **les coûts présentés ne sont affectés d'aucune dérive** étant entendu que ces coûts sont calibrés de manière à couvrir à la fois l'évolution démographique de la Nouvelle Calédonie et son expansion économique.

Le SGTM est présenté sur une période de 20 ans en coût global (investissement + entretien, maintenance et exploitation) de 2015 à 2034. Les chiffrages produits sont estimés avec un aléa de +/- 20%.

Les résultats en vision consolidée

Le coût global du SGTM en vision consolidée est le suivant :

Budget Global du SGTM	Total période 2015 / 2034	Moyenne annuelle	2015-2021	2022-2028	2029-2034
Dépenses d'investissement	213 443	10 672	124 315	76 887	12 241
Dépenses d'exploitation maintenance	389 362	19 468	122 577	143 351	123 433
TOTAL	602 805	30 140	246 892	220 239	135 674

Tableau 1. Coût Global du SGTM – en Millions de XPF constants – estimation +/-20%

Ce coût est cohérent avec l'hypothèse retenue par le Comité de Pilotage à l'issue de la phase 2. Pour mémoire, le coût actuel des dépenses publiques dans le domaine de la voirie et des transports représente environ 16 Mds de XPF par an.

La mise en œuvre du SGTM représente un effort financier conséquent avec des volumes de dépenses importants à très court terme.

4.2.1.1.3 Maquette détaillée du SGTM

De la vision globale présentée ci avant, nous vous proposons d'aborder une vision analytique détaillée du SGTM selon deux angles :

- L'échéancier de mise en œuvre du SGTM
- L'analyse du SGTM par mode de transport

L'échéancier de mise en œuvre du SGTM

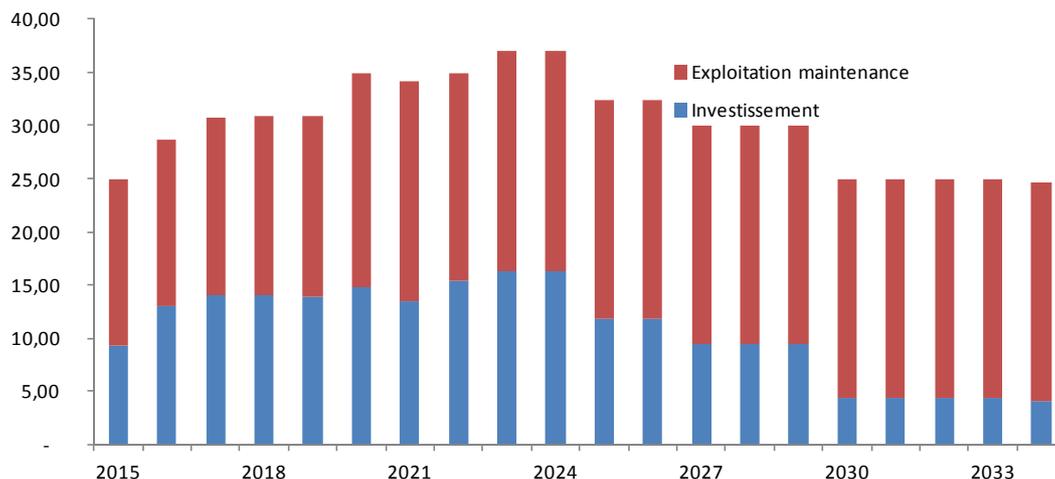


Tableau 2. Coût du SGTM décomposé en investissement/exploitation maintenance par année – en Mds de XPF constants

En investissement, le SGTM porte des volumes financiers très importants dès les premières années ; cet échéancier est le fruit d’une vision technique qui classe ces projets par priorité.

Cette vision n’est pas forcément cohérente, ni avec la capacité financière ni avec la capacité technique à réaliser ces projets.

Par ailleurs, cette vision correspond davantage à une logique opérationnelle qu’à une logique financière ; ainsi, les montants affichés ont plus valeur d’autorisations de programme que de crédits de paiement.

En lissant le calendrier global de 4 années (la date de fin de chaque action est repoussée de 4 ans), le profil de mise en œuvre du SGTM prend la forme suivante. Ce profil est sans doute plus réaliste pour un certain nombre d’opérations.

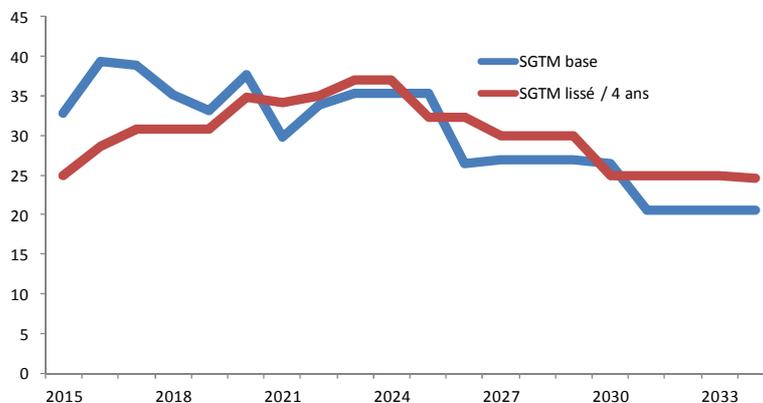


Tableau 3. Analyse d’un lissage du SGTM – en Mds de XPF constants

L'analyse du SGTM par mode de transport

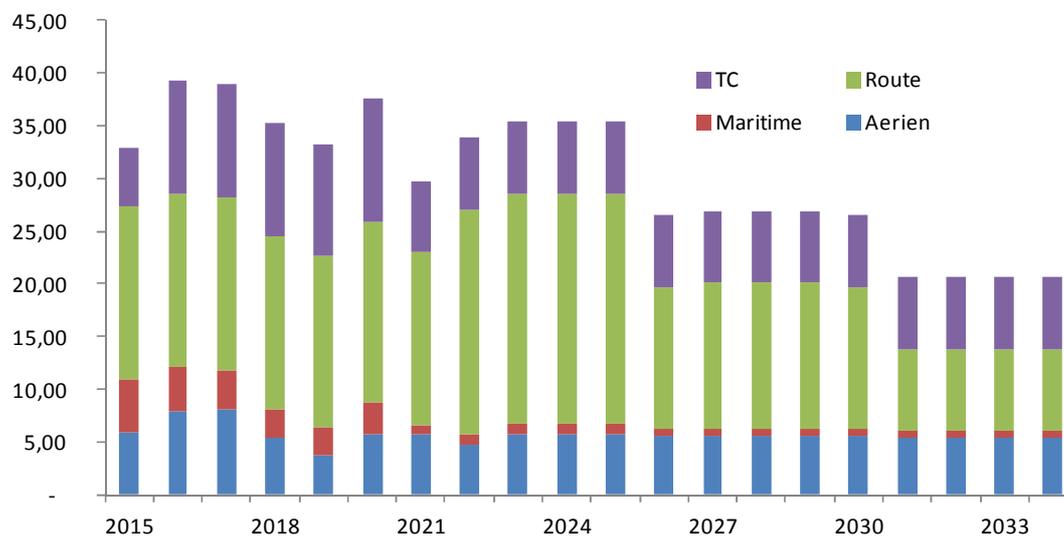


Tableau 4. Conditions de mise en œuvre du SGTM par mode de transport dans le temps – en Mds de XPF constants

Les interventions sur la route et les transports en commun sont celles qui vont mobiliser le plus de financements ; les enjeux dans le domaine aérien et maritime sont pour autant importants, notamment sur un plan stratégique.

Par mode de transport, et sur l'investissement seul, les principales opérations sont les suivantes (tableau 6).

	Coût global
AERIEN	Poids* dans l'aérien 99%
Développement du tourisme régional par Air Calin	8 000
Réalisation des investissements prévus sur les plate-formes aéroportuaires	3 600
Amélioration de la plate-forme de Koné	2 000
Acquisition d'un 4ème ATR par Air Calédonie	1 200
Contrôle d'approche commun	1 000
Transfert de Magenta horizon 2040	800
MARITIME	Poids* dans le maritime 96%
Construction des épis en grande rade pour les croisiéristes	9 000
Allongement du quai des conteneurs et amélioration du tirant d'eau	3 500
Port de pêche de Koumac	2 900
Wharf d'Ouvéa	2 000
Construction d'un dépôt de carburant à Népoui	1 000
Wharf de Bélep	596
Gare maritime à Lifou	550
Gare maritime de l'île des Pins	500
Wharf de Poum	500
Lancement de l'exploitation du port de Népoui	500
Gare maritime à Maré	500
Gare maritime à Ouvéa	500
ROUTE	Poids* dans la Route 82%
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	27 400
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	18 500
Amélioration de la liaison Paita-Tontouta	13 000
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	11 550
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	10 000
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	9 410
Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires	8 800
Mise à 2x2 voies liaison Paita-Tontouta	8 600
Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	7 040
10 créneaux de dépassement sur la RT1	5 000
TRANSPORTS EN COMMUN	Poids* dans les TC 100%
Néobus	26 000
Accompagner la mise en œuvre du réseau RAĪ (Réseau SMTI amélioré)	1 083
Mettre en place des réseaux communaux	490
Améliorer les transports collectifs sur VKP	338
Poids dans le SGTM	87%

Tableau 5. Investissements par mode de transport – en Mds de XPF constants

*Poids des investissements présents dans le total du mode concerné.

4.2.1.2 Analyse des conditions de bouclage du SGTM

Les volets précédents ont traité de l'ensemble des sujets relatifs aux aspects dépenses (coût global, calendriers de décaissements,). Ce volet traite des aspects de recettes, de bouclage et de net à financer

Eléments relatifs aux recettes existantes

Les recettes existantes sont estimées à 16 Mds de XPF environ réparties comme indiqué tableau 7. L'évolution de ces ressources est calée sur l'évolution du PIB par habitant, et de la population. Les recettes des usagers sont calées sensiblement sur l'évolution de la population. Les subventions sont directement attachées à la réalisation d'actions et ne sont pas calées sur des indices exogènes.

	Montant actuel estimé	Montant moyen sur la période	Evolution moyenne annuelle
Taxes dédiées	3 560	5 165	3,0%
Fiscalité non dédiée ou budget général	9 128	13 243	3,0%
Recettes des usagers (hors maritime, aérien et péage)	1 966	2 538	1,6%
Subventions extérieures au Territoire (hors flux croisés)	1 500	1 994	(nc)
Total	16 154	22 940	(nc)
Pour mémoire, volumes à financer	16 154	30 140	(nc)

Tableau 6. Volume des recettes actuelles et net à financer– en Mds de XPF constants

En grandes masses, il apparaît que le bouclage du plan de financement fait apparaître un net à financer moyen de 7,2 Mds de XPF par an, sur toute la période.

Le bouclage financier proposé

Les conditions du bouclage financier sont donc assises sur la mise en place d'une **fiscalité dédiée ou non au transport**, dont les modalités de mise en œuvre, l'assiette, ... seront à déterminer par les Autorités Politiques.

Cette fiscalité représente le net à financer évoqué ci avant, ce qui conduirait à **augmenter le taux de prélèvement obligatoire de 18,5% actuel (hors prélèvement sociaux) à 19,1% au terme du SGTM de manière à combler le net à financer sur toute la période**. Ce taux est calculé de telle sorte que le fonds de roulement (cash-flow net de trésorerie) soit égal à zéro avec une montée en charge des impôts nouveaux pendant 6 ans (taux appliqué à l'assiette), puis une évolution au rythme du PIB.

L'équation financière est par ailleurs assise sur les hypothèses suivantes : croissance du PIB / habitant de 1,9% par an (hors inflation), et croissance démographique de 1,2% par an.

Option n°1

Budget Global du SGTM	Total période 2015 / 2034	Moyenne annuelle	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2033	2034
Dépenses d'investissement	213 443	10 672	17 196	23 621	22 221	18 392	16 255	17 473	-	-
Dépenses d'exploitation maintenance	389 362	19 468	15 639	15 729	16 664	16 814	16 936	20 175	20 572	20 572
Remboursement de la charge d'emprunt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total dépenses	602 805	30 140	32 834	39 349	38 884	35 206	33 191	37 647	20 572	20 572
Fiscalité dédiée	103 301	5 165	3 788	3 907	4 030	4 156	4 287	4 422	6 615	6 823
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	17 410	871	638	658	679	701	723	745	1 115	1 150
<i>Taxe de Péage</i>	6 964	348	255	263	272	280	289	298	446	460
<i>Taxe de Péage</i>	1 741	87	64	66	68	70	72	75	111	115
<i>FIP Equipement + DETR</i>	7 544	377	277	285	294	304	313	323	483	498
<i>Taxe sur le fret aérien</i>	58 034	2 902	2 128	2 195	2 264	2 335	2 409	2 484	3 716	3 833
Ressources fiscales diverses	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
Autofinancement (fiscalité non dédiée - budget général)	253 248	12 662	9 285	9 577	9 879	10 190	10 510	10 841	16 217	16 727
Total ressources	368 156	18 408	13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Net à financer	234 649	11 732	19 336	25 426	24 523	20 393	17 911	21 887	3 003	- 3 745
Subventions Etat	39 887	1 994	2 297	2 944	2 914	2 798	2 611	2 717	859	859
Usagers	50 757	2 538	1 987	2 005	2 029	2 134	2 134	2 585	2 710	2 710
Ressources nouvelles à voter	144 005	7 200	15 051	20 477	19 580	15 461	13 166	16 585	6 571	- 7 313
Emprunt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiscalité	144 005	7 200	973	2 007	3 106	4 271	5 507	6 816	10 196	10 517
Fonds de roulement	-	-	- 14 078	- 18 470	- 16 474	- 11 190	- 7 659	- 9 769	16 767	17 830
Fiscalité transport existante			13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Fiscalité transport nouvelle à voter			973	2 007	3 106	4 271	5 507	6 816	10 196	10 517
PO			174 524	181 018	187 749	194 724	201 952	209 442	313 303	323 160
Population			251 378	254 369	257 396	260 459	263 559	266 695	311 031	314 732
PIB			938 112	967 628	998 073	1 029 476	1 061 867	1 095 277	1 638 413	1 689 964
Transports / PO			8,29%	8,80%	9,30%	9,80%	10,29%	10,78%	10,78%	10,78%
Transports / PIB			1,54%	1,65%	1,75%	1,85%	1,96%	2,06%	2,06%	2,06%
PO / PIB			18,60%	18,71%	18,81%	18,91%	19,02%	19,12%	19,12%	19,12%
PO / Hab			694 269	711 637	729 417	747 619	766 252	785 326	1 007 304	1 026 779

Tableau 7. Plan de financement d'ensemble avant emprunt- en Mds de XPF constants – option 1

Les résultats sont exposés ci-dessus ; un problème important subsiste dans ce plan de financement qui concerne le fonds de roulement par année. **Celui-ci ne peut pas être négatif et doit être comblé par de l'emprunt, ce qui paraît cohérent pour le financement d'investissements lourds.**

Dans ces conditions, le plan de financement avec emprunt présente le profil indiqué tableau 9. Il est précisé que les emprunts sont supposés être remboursés en totalité à l'issue du SGTM (ce qui constitue une hypothèse forte) ; ils portent intérêt à 5%. Le levier fiscal doit, dans cette hypothèse, être plus fortement mobilisé pour payer les frais financiers, mais moins vite dans le temps.

Option n°2

Budget Global du SGTM	Total période 2015 / 2034	Moyenne annuelle	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2033	2034
Dépenses d'investissement	213 443	10 672	17 196	23 621	22 221	18 392	16 255	17 473	-	-
Dépenses d'exploitation maintenance	389 362	19 468	15 639	15 729	16 664	16 814	16 936	20 175	20 572	20 572
Remboursement de la charge d'emprunt	236 220	11 811	-	1 128	2 726	4 303	5 553	6 583	20 735	20 735
Total dépenses	839 026	41 951	32 834	40 477	41 611	39 509	38 744	44 231	41 307	41 307
Fiscalité dédiée	103 301	5 165	3 788	3 907	4 030	4 156	4 287	4 422	6 615	6 823
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	17 410	871	638	658	679	701	723	745	1 115	1 150
<i>Taxe de Péage</i>	6 964	348	255	263	272	280	289	298	446	460
<i>Taxe de Péage</i>	1 741	87	64	66	68	70	72	75	111	115
<i>FIP Equipement + DETR</i>	7 544	377	277	285	294	304	313	323	483	498
<i>Taxe sur le fret aérien</i>	58 034	2 902	2 128	2 195	2 264	2 335	2 409	2 484	3 716	3 833
Ressources fiscales diverses	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
Autofinancement (fiscalité non dédiée - budget général)	253 248	12 662	9 285	9 577	9 879	10 190	10 510	10 841	16 217	16 727
Total ressources	368 156	18 408	13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Net à financer	470 869	23 543	19 336	26 554	27 249	24 696	23 464	28 471	17 732	16 991
Subventions Etat	39 887	1 994	2 297	2 944	2 914	2 798	2 611	2 717	859	859
Usagers	50 757	2 538	1 987	2 005	2 029	2 134	2 134	2 585	2 710	2 710
Ressources nouvelles à voter	380 226	19 011	15 051	21 605	22 306	19 765	18 719	23 169	14 164	13 422
Emprunt	170 426	8 521	13 634	18 681	17 781	13 542	10 696	13 238	-	-
Fiscalité	209 800	10 490	1 418	2 924	4 525	6 223	8 023	9 930	14 855	15 322
Fonds de roulement	0		-	-	-	-	-	-	691	1 900
Fiscalité transport existante			13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Fiscalité transport nouvelle à voter			1 418	2 924	4 525	6 223	8 023	9 930	14 855	15 322
PO			174 968	181 936	189 168	196 676	204 468	212 557	317 961	327 965
Population			251 378	254 369	257 396	260 459	263 559	266 695	311 031	314 732
PIB			938 112	967 628	998 073	1 029 476	1 061 867	1 095 277	1 638 413	1 689 964
Transports / PO			8,52%	9,26%	9,98%	10,70%	11,40%	12,09%	12,09%	12,09%
Transports / PIB			1,59%	1,74%	1,89%	2,04%	2,19%	2,35%	2,35%	2,35%
PO / PIB			18,65%	18,80%	18,95%	19,10%	19,26%	19,41%	19,41%	19,41%
PO / Hab			696 038	715 243	734 930	755 111	775 798	797 003	1 022 282	1 042 046

Tableau 8. Plan de financement d'ensemble après emprunt – en Mds de XPF constants – option 2

La contrainte imposée d'un remboursement de la totalité des emprunts au terme du SGTM a plus une valeur théorique, qui consisterait à savoir combien le SGTM génère de charges sur la période de sa mise en œuvre ; en pratique et en toute logique, les emprunts seront peu ou prou adossés sur les durées d'amortissement des équipements.

En prenant pour hypothèse prudente une durée d'amortissement des dettes à 20 ans en moyenne, le montant de ressources à dégager pour financer le SGTM s'en trouve allégé. Par contre, la charge du SGTM perdure, en investissement, au-delà du plan (tableau 9).

Option n°3

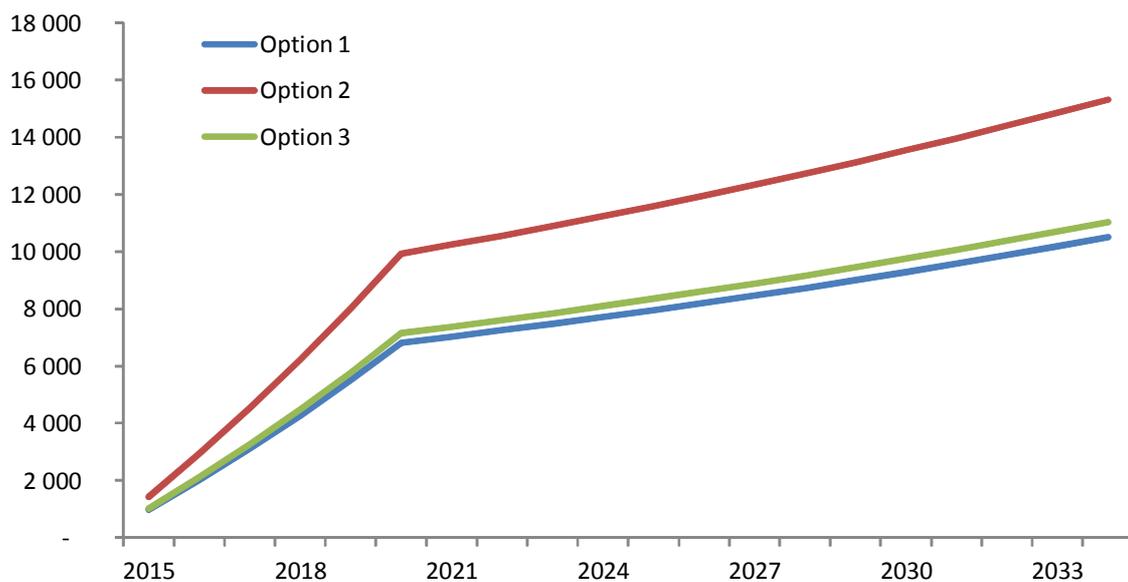
Budget Global du SGTM	Total période 2015 / 2034	Moyenne annuelle	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2033	2034
Dépenses d'investissement	213 443	10 672	17 196	23 621	22 221	18 392	16 255	17 473	-	-
Dépenses d'exploitation maintenance	389 362	19 468	15 639	15 729	16 664	16 814	16 936	20 175	20 572	20 572
Total dépenses	802 810	40 140	32 834	40 475	41 575	39 422	38 626	44 111	36 049	36 049
Fiscalité dédiée	103 301	5 165	3 788	3 907	4 030	4 156	4 287	4 422	6 615	6 823
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
<i>Taxe sur les Profits pétroliers</i>	17 410	871	638	658	679	701	723	745	1 115	1 150
<i>Taxe de Péage</i>	6 964	348	255	263	272	280	289	298	446	460
<i>Taxe de Péage</i>	1 741	87	64	66	68	70	72	75	111	115
<i>FIP Equipement + DETR</i>	7 544	377	277	285	294	304	313	323	483	498
<i>Taxe sur le fret aérien</i>	58 034	2 902	2 128	2 195	2 264	2 335	2 409	2 484	3 716	3 833
Ressources fiscales diverses	11 607	580	426	439	453	467	482	497	743	767
Autofinancement (fiscalité non dédiée - budget général)	253 248	12 662	9 285	9 577	9 879	10 190	10 510	10 841	16 217	16 727
Total ressources	368 156	18 408	13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Net à financer	434 653	21 733	19 336	26 552	27 213	24 609	23 346	28 351	12 474	11 733
Subventions Etat	39 887	1 994	2 297	2 944	2 914	2 798	2 611	2 717	859	859
Usagers	50 757	2 538	1 987	2 005	2 029	2 134	2 134	2 585	2 710	2 710
Ressources nouvelles à voter	344 010	17 200	15 051	21 603	22 270	19 677	18 601	23 049	8 906	8 164
Fiscalité	151 129	7 556	1 021	2 107	3 259	4 482	5 779	7 153	10 701	11 037
Fonds de roulement	0		-	-	-	-	-	-	1 795	2 873
Fiscalité transport existante			13 498	13 923	14 361	14 813	15 279	15 760	23 575	24 317
Fiscalité transport nouvelle à voter			1 021	2 107	3 259	4 482	5 779	7 153	10 701	11 037
PO			174 572	181 118	187 903	194 935	202 225	209 780	313 807	323 681
Population			251 378	254 369	257 396	260 459	263 559	266 695	311 031	314 732
PIB			938 112	967 628	998 073	1 029 476	1 061 867	1 095 277	1 638 413	1 689 964
Transports / PO			8,32%	8,85%	9,38%	9,90%	10,41%	10,92%	10,92%	10,92%
Transports / PIB			1,55%	1,66%	1,77%	1,87%	1,98%	2,09%	2,09%	2,09%
PO / PIB			18,61%	18,72%	18,83%	18,94%	19,04%	19,15%	19,15%	19,15%
PO / Hab			694 461	712 028	730 014	748 430	767 285	786 590	1 008 926	1 028 432

Tableau 9. Plan de financement d'ensemble après emprunt – en Mds de XPF constants – option 3

Si l'augmentation de la fiscalité apparaît mesurée eu égard aux volumes du SGTM, il n'en reste pas moins que cette dernière est nécessaire. Sa mise en œuvre sera forcément couplée avec des emprunts ; la mise en œuvre d'actions fortes en faveur d'une fiscalité lisible et dédiée sera un message fort et indispensable pour que ces prêteurs suivent la Nouvelle Calédonie dans son développement.

Selon les options, le besoin en fiscalité à créer prend la forme suivante, étant précisé que l’option 3 paraît la plus pertinente (la 2 étant inutilement contrainte et la 1 impossible à envisager sans emprunt).

Option 1 : sans emprunt (impossible à mettre en œuvre)
 Option 2 : avec emprunt ; emprunts remboursés à 100% sur la durée du SGTM
 Option 2 : avec emprunt ; emprunts remboursés sur 20 ans



(pour mémoire, hypothèses sous jacentes : mise en œuvre progressive avec croissance progressive du taux appliqué à l’assiette pendant 6 ans, puis hausse au rythme du PIB).

4.2.2 Les ressources mobilisables

Au-delà de la faisabilité globale du financement du SGTM, se pose le problème du comment et des nouvelles taxes auxquelles faire appel pour financer environ 7,6 Milliards XPF par an. C’ est à cette tâche que s’ est attachée une étude spécifique conduite, en parallèle au SGTM, par les Cabinets Calia Conseil, De Gaulle, Fleurance et Associés, et Adivero, entre aout 2014 et février 2015.

Cette étude, qui a fait l’ objet de trois rapports consultables auprès du SAP, a permis en particulier de préciser les sources disponibles pour le dégagement de nouvelles ressources fiscales.

En référence au tableau 11 ci-après, on notera en particulier :

- la taxe sur les salaires , envisagée à un niveau de 2% mais seulement sur les entreprises de taille significative, constitue un avatar du Versement Transport mis en œuvre en Métropole pour le financement des transports collectifs. Il peut sembler normal, à cet égard, que les entreprises soient mises à contribution pour financer les améliorations apportées au système de transport,

des améliorations qui contribueront à augmenter la productivité du travail, et à élargir leur accès à la clientèle. Pour autant, les « impacts collatéraux » de telles taxes devront être étudiés en détail.

- taxer les véhicules particuliers, en particulier ceux qui portent atteinte à l'environnement et consomment le plus d'énergie, sachant qu'ils contribuent tous à la congestion du Grand Nouméa, , paraît très logique ; reste à en définir les modalités, taxe à l'achat, ou vignette annuelle, par exemple.
- ajouter quelques centimes à la taxe sur les produits pétroliers (TPP) apparaît aussi comme une piste normale et logique, comme d'ailleurs dans beaucoup d'autres pays ; la Métropole a voté récemment, à cet égard, une taxe de 2c par litre de gasole pour financer ses projets de transport.
- l'autre source possible, susceptible par ailleurs de dégager des ressources importantes, est la TVA, en équivalent local, la future TGC.

Piste	Intitulé	Rendement espéré / an
1	Réévaluation du coût de l'abonnement (interurbain)	A préciser, limité
2	Restructuration du dispositif tarifaire aérien	85 millions de francs
3	Recettes publicitaires	20 à 30 millions de francs
4	Participation employeur au prix de l'abonnement (fonction du taux de pop. disposant d'un abonnement)	1 milliard de francs (sur taux 20 %)
5	Prélèvement sur la masse salariale (hors exonérations petites entreprises)	3 milliards par point
6	Cotisation foncière	100 millions de francs
7	Cotisation foncière entreprises desservies	A préciser, faible
8	Taxation de la circulation individuelle	De 600 millions à 1 milliard
9	Taxation des véhicules	Environ 1,6 milliards de francs
10	Taxation du stationnement	A préciser, faible
11	Taxe environnementale (+ 50 %)	Environ 100 millions de francs
12	Taxe sur les usagers portuaires	Taxation de la tonne de fret par tranche de 100 XPF : 520 millions de francs.
13	Taxe sur les pavillons maritimes	A préciser
14	Taxe additionnelle sur les produits pétroliers (+ 50 %)	Environ 1 150 millions de francs
15	Taxe générale sur les activités	1 point = 5,3 milliards

Tableau 10. Ressources mobilisables annuellement

Clairement, le dispositif le plus simple, pour dégager environ 7,6 milliards de XPF par an, consiste à mixer TPP et TGC, deux taxes qui existent ou existeront et qu' il sera donc plus facile d' ajuster, et à y ajouter quelques contributions complémentaires portant soit sur les bénéficiaires du nouveau système de transport, soit sur ceux qui contribuent à apporter des nuisances .

Ce sera aux Autorités Politiques du Pays de trancher in fine.

4.3 PLANNING DE PRINCIPE DE MISE EN ŒUVRE DU SGTM

La programmation détaillée des actions du SGTM, dans le cadre global défini par le Scénario dit « Médian », n'est pas du ressort de cette étude, au-delà des priorités plus ou moins marquées qui peuvent être indiquées pour les différents projets ou politiques envisagés et des indications globales qui peuvent être données. Cette programmation détaillée, à conduire en particulier sur les 5 et 10 prochaines années, est en effet largement dépendante des contraintes budgétaires et des priorités politiques qui seront agréées entre le Gouvernement et le Congrès, et résultera d'une démarche politique à conduire au-delà du SGTM, comme indiqué précédemment.

On n' a donc reporté , dans le présent chapitre, que la programmation souhaitable, compte tenu des urgences enregistrées, des actions proposées, classées par mode de transport.

Planning (transports collectifs et alternatifs)		Coûts											
		ETP	Investissement	exploitation	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 1 (Poursuivre la mise en œuvre du PDAN)	Action 1.1 Poursuivre la mise en œuvre des actions engagées du PDAN	0,5 ETP	24,1 à 25,7 millions	A déterminer									
Action 2 (Améliorer les liaisons interurbaines)	Action 2.1 Accompagner la mise en œuvre du réseau RA1	/	1 083 millions (déjà engagé)	800 millions									
	Action 2.2 Développer un service de navettes amélioré vers l'aéroport de la Tontouta	/	négligeable	couvert par les usagers									
Action 3 (Articuler les TC entre les services interurbain et urbain)	Action 3.1 Développer les schémas locaux de transport	0,4 ETP la première année, 0,2 ETP après	/	/									
	Action 3.2 Mettre en place des réseaux communaux	/	étude : 6 millions XPF/agglomération + investissement : 20 à 25 millions XPF/bus et 150 à 60 XPF/arrêt	220 XPF/km									
Action 4 (Améliorer les TC sur le Grand Nouméa)	Action 4.1 Poursuivre et réaliser le projet de Néobus	/	26 000 millions	1 100 millions									
	Action 4.2 Réorganiser les réseaux de transports collectifs dans le Grand Nouméa	/	1,5 à 3,5 millions	gain d'exploitation à priori									
Action 5 (Améliorer les TC sur VKP)	Action 5.1 Développer un réseau de transports collectifs performants sur VKP	/	280 et 338 millions	413 millions dont 140 pour la collectivité									
	Action 5.2 Organiser les déplacements vers l'usine de Nidcel	0,3 ETP la première année, 0,1 ETP après	/	/									
	Action 5.3 Assurer la densification urbaine du pôle VKP	/	/	/									
Action 6 (Développer des solutions alternatives en complément des TC)	Action 6.1 Consolider et structurer le transport à la demande dans les zones peu denses	/	3,5 millions	180 à 250 XPF/km									
	Action 6.2 Soutenir et promouvoir les solutions de covoiturage	1 jour ETP/mois	0,35 millions/place de parking	/									
Action 7 (Améliorer le Transport Scolaire)	Action 7.1 Organiser le transport scolaire en dehors du Grand Nouméa	1 ETP	/	économie d'exploitation									
	Action 7.2 Rationaliser le transport scolaire sur le Grand Nouméa	0,1 ETP	/	économie d'exploitation									
Action 8 (Développer les modes actifs)	Action 8.1 Réaliser un schéma directeur des modes actifs sur le Grand Nouméa	/	15 millions	frais d'entretiens supplémentaires									
	Action 8.2 Intégrer les prescriptions en faveur des vélos dans les projets d'aménagement routiers	/	+ 10% pour les projets routiers	frais d'entretiens supplémentaires									
	Action 9.1 Veiller à la mise en œuvre de la Centrale de mobilité	/	/	/									
Action 9 (Accompagner le développement des transports collectifs et alternatifs)	Action 9.2 Accompagner la mise en service de la Centrale de mobilité	1 ETP	A déterminer (Equipement en billettique)	/									

Illustration 1. PLANNING (TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS)

Planning transports maritimes		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
		Coûts												
ETP		Investissement	Exploitation											
Action 1 (Mise à niveau des infrastructures du PANC)	Action 1.1	3,5 milliards	/											
	Action 1.2	6,8 à 11 milliards	20 millions par an											
	Action 1.3		/											
Action 2 (Amélioration des infrastructures dans les îles)	Action 2.1	596 millions	5 millions par an											
	Action 2.2	2 milliards	5 millions par an											
	Action 2.3	0,5 milliard	5 millions par an											
	Action 2.4	2,9 milliards	15 millions par an											
	Action 2.5	200 millions	15 millions par an											
	Action 3.1	Gare Maritime de l'île des Pins	500 millions	50 millions par an										
Action 3 (Amélioration des services d'accueil dans les îles)	Action 3.2	/	/											
	Action 3.3	500 millions	80 millions par an											
	Action 3.4	A déterminer (proche de 500 millions)	50 millions par an											
Action 4	Action 3.5	A déterminer (proche de 500 millions)	50 millions par an											
			A déterminer en fonction du choix : plusieurs exemples de DSP maritime en France allant de 36 millions XPF par an à plusieurs centaines de millions XPF par an. Hypothèse retenue de 300 millions XPF par an											
			A déterminer											
Action 5 (Lancement du port de Népoui)	Action 5.1	A déterminer en fonction des services proposés	Pas d'investissement dans un 1er temps. Plus tard installation de grues (320 millions XPF) et d'entrepôts											
	Action 5.2	1 milliard	/											
	Action 6.1	200 millions	/											
Action 6 (Constitution de stocks de carburant dans les îles)	Action 6.2	200 millions	/											
	Action 6.3	200 millions	/											

Illustration 2. PLANNING (TRANSPORTS MARTIMES)

		Cots																		
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022										
Action 1 Améliorer les conditions de circulation des transports terrestres	Action 1.1	Etablir un plan des itinéraires routiers pour le transport terrestre de marchandises																		
	Action 1.2	Identifier et traiter les points durs du réseau																		
	Action 2	Promouvoir le développement de zones d'accueil d'activités en lien avec le réseau d'infrastructures																		
Action 2 Rationaliser le transport terrestre de marchandises par des mesures simples	Action 2.1	Definir une stratégie pour la logistique urbaine en vue de Reorganiser l'approvisionnement des centres-villes																		
	Action 2.2	Definir des normes pour améliorer la sécurité du transport de marchandises																		
Action 3 Faire évoluer la réglementation en matière de	Action 3.1	Mettre en œuvre une professionnalisation du secteur																		
	Action 3.2																			
		ETP																		
		Investissement																		
		exploitation																		

Illustration 5. PLANNING (TRANSPORT TERRESTRE ET DE MARCHANDISES)

4.4 ELEMENTS DE SUIVI DU SGTM

4.4.1 Mise en place d'un Observatoire des Déplacements

La connaissance des pratiques de mobilité au sein de la Nouvelle-Calédonie et la compréhension de leurs motifs est un enjeu important pour agir efficacement.

L'Enquête qui a été lancée en 2013 sur le territoire du Grand Nouméa a eu pour objectif de collecter les données relatives à la mobilité des habitants et salariés du territoire. Il s'agit là d'une démarche à encourager et qui doit être généralisée à l'ensemble du territoire. L'enrichissement et la poursuite de l'exploitation de ces données se fera par la réalisation d'études complémentaires. Le Gouvernement pourra solliciter l'aide des instances détachées sur le territoire, notamment le SMTI et le SMTU, qui capitaliseront un certain nombre d'observations sur le territoire.

Un **Observatoire dédié à la mobilité des habitants** et des salariés devra être mis en place pour assurer une mise à jour régulière des connaissances concernant les pratiques et les motifs de déplacements des usagers. L'objectif est de recueillir les informations nécessaires pour agir efficacement en lien avec l'évolution des habitudes de la population. L'observatoire sera une entité unique à part entière qui réalisera un suivi statistique des déplacements et des habitudes de la population.

L'Observatoire de la mobilité agira ainsi comme un agrégateur d'informations et permettra d'avoir une vision d'ensemble du territoire. L'observatoire de la mobilité devra s'appuyer sur le réseau d'acteurs locaux existants pour étudier le plus finement possible les particularités de chaque secteur. Il concentrera l'ensemble des informations disponibles sur la mobilité des personnes et des marchandises en Nouvelle-Calédonie, et aura aussi la possibilité de lancer des enquêtes complémentaires pour compléter les éléments à sa disposition, afin d'améliorer la connaissance de la mobilité des habitants et salariés sur l'ensemble du territoire et de l'évolution des pratiques au cours du temps.

Le recueil des données pourra être effectué auprès des acteurs suivants : évaluation des performances du réseau de transports collectifs fournies par le SMTI et le SMTU, comptages routiers réalisés par les gestionnaires de voirie, statistiques de la sécurité routière fournies par les polices municipales, enquêtes et études menées par les communes... A l'échelle du Grand Nouméa, le SIGN sera l'acteur le mieux placé pour agréger l'ensemble des informations disponibles sur ce territoire grâce à sa connaissance acquise par le pilotage de l'enquête ménages-déplacements sur ce territoire et à ses échanges réguliers avec les acteurs territoriaux. Le SIGN pourra alors faire remonter l'information à l'Observatoire de la mobilité qui se chargera d'intégrer ces données à celles obtenues sur le reste du territoire.

La consultation régulière des associations et l'implication citoyenne (forums, réunions publiques, concertation, enquête publique...) permettra aussi de réaliser un suivi des problématiques de mobilité sur le territoire.

4.4.2 Suivi annuel de la mise en œuvre du SGTM

L'état de l'avancée des actions du SGTM sera évalué à l'aide :

- d'un tableau de bord qui permettra de faire un point sur l'état d'avancement de l'ensemble des actions (pourcentage d'achèvement, avancement par rapport aux jalons...);
- de la mise en place d'indicateurs de suivi et d'impacts comme énoncés dans les fiches actions qui permettront de vérifier le niveau de mise en œuvre de chaque actions ainsi que l'efficacité des actions et le respect des orientations mises en place.

Les indicateurs seront de trois types :

- Indicateurs d'avancement : ces indicateurs permettront de suivre l'état d'avancement de chaque action. Ces derniers seront destinés uniquement aux collectivités afin qu'elles puissent juger de la mise en œuvre des projets ;
- Indicateurs de suivi : basés sur des éléments chiffrables et mesurables, ils permettront de suivre la réalisation concrète des projets sur le territoire. Ces éléments devront être recueillis et communiqués par l'observatoire de la mobilité. Ils seront destinés à être diffusés auprès de la population pour attester de la politique menée en matière de mobilité ;
- Indicateurs d'impacts : indicateurs les plus globaux, ces derniers permettront de suivre l'évolution des pratiques de mobilité de la population. Ils offriront une vision générique des impacts des actions sur les habitudes de la population en matière de déplacement ou sur le transport de marchandises.

A titre d'exemple, pour l'action « Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa », les indicateurs retenus pourraient être les suivants :

- Indicateur d'avancement : état d'avancement du projet (phase étude, phase maîtrise d'œuvre, phase travaux), qui sera compilé dans le tableau de bord présenté annuellement ;
- Indicateur de suivi : nombre de kilomètres de site propre pour autobus mis en place ;
- Indicateur d'impact : évolution de la part modale des transports collectifs sur le Grand Nouméa.

○ Les indicateurs de suivi de chaque action :

Des indicateurs de suivi sont présentés dans le SGTM pour chaque thématique. Ces indicateurs pourront être mesurés chaque année pour préparer la Conférence Annuelle proposée au Congrès

Ce bilan annuel permettra d'orienter la poursuite de la mise en œuvre du SGTM en fonction des résultats obtenus :

- Si la progression dans la mise en œuvre du plan d'actions est conforme et les actions jugées efficaces, la politique du gouvernement devra alors être poursuivie suivant l'orientation qu'il s'était fixée ;

- Si un retard dans la mise en œuvre de certaines actions est constaté, les causes de ces retards devront être analysées afin que le gouvernement puisse recadrer le mode de mise en œuvre pour mener à bien cette action ou choisir de la réorienter ;
- Si des difficultés apparaissent, qu'elles soient d'ordre technique, financière ou d'acceptabilité, les raisons de ces difficultés seront analysées afin d'essayer d'y apporter, dans la mesure du possible, des solutions adaptées ;
- Si une action s'avérerait inefficace par rapport à l'implication qu'elle demande et aux résultats obtenus, elle pourrait être recadrée en conséquence que ce soit en termes de temporalité ou de moyens à y consacrer ;
- Si l'impossibilité de la réalisation de certaines actions est avérée, ces dernières devront être abandonnées avec une explication de leur suppression.

○ Les impacts du SGTM sur les pratiques de déplacements calédoniens : les indicateurs d'impact

Le SGTM doit répondre à des enjeux en termes de mobilité. Les indicateurs des impacts des actions du SGTM seront à mettre en place pour vérifier l'atteinte de ces objectifs. Ils permettront de constater l'évolution des pratiques en matière de mobilité et de vérifier la pertinence de la mise en œuvre des actions du SGTM par rapport aux objectifs que s'est fixés le gouvernement.

Les indicateurs d'impact seront fixés au début de chaque thématique du programme d'actions et seront définis de manière à être facilement déterminés et efficaces pour juger de l'efficacité des actions.

Pour suivre l'évolution des données de mobilité, l'observatoire de la mobilité devra évaluer les indicateurs d'impact à l'aide des informations qu'il récoltera auprès des acteurs locaux.

5. LES ACTIONS THEMATIQUES DU SGTM

5.1 Thématique 1 : les transports collectifs et alternatifs

Voir dossier 1 dans le dossier global « Fiches Actions »

5.2 Thématique 2 : les transports routiers

Voir dossier 2 dans le dossier global « Fiches Actions »

5.3 Thématique 3 : les transports maritimes

Voir dossier 3 dans le dossier global « Fiches Actions »

5.4 Thématique 4 : les transports aériens

Voir dossier 4 dans le dossier global « Fiches Actions »

5.5 Thématique 5 : le transport de marchandises

Voir dossier 5 dans le dossier global « Fiches Actions »

6. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET FINANCIERE DU SGTM

6.1 INTRODUCTION

Le SGTM va se traduire par un effort financier du Pays qui, même s'il reste dans des limites très comparables à d'autres Collectivités, et ne transgresse en rien le domaine du raisonnable, n'en sera pas moins conséquent, avec 213 milliards de XPF qui seront investis dans des projets ou des politiques de transport.

Cela interpelle très naturellement sur les contreparties que la Collectivité peut attendre d'un tel effort. Cette interpellation peut se décliner sous trois formes :

- le niveau macro-économique, l'impact des politiques
- le niveau micro-économique, l'impact des projets ou des services à la personne
- le niveau financier, l'impact sur les prélèvements obligatoires.

Le troisième niveau a déjà été bien cerné, dans cette partie, on va s'attacher à illustrer les deux premiers.

6.2 ASPECTS METHODOLOGIQUES

L' exercice n' est pas simple, pour les raisons suivantes :

- en termes proprement financiers, le SGTM va générer des dépenses supplémentaires, tant en investissement qu' en exploitation, sans que les recettes à attendre des usagers des nouvelles infrastructures ou des nouveaux services offerts ne représentent une part significative de ces dépenses ; il n' y a , en tout cas, aucun profit financier à en attendre, même si la Collectivité se doit, dans tous les cas, d' être très attentive au ratio recettes /dépenses, pour lequel, en particulier en transport collectif, une règle d' or d' un tiers minimum de dépenses couvertes par les recettes devrait être respectée.
- c' est la nature même du transport, qui n' est pas une fin en soi, mais un moyen pour réaliser des activités sociales et économiques, et dont, dans le jargon des économistes, les « effets externes » sont considérables, qu' ils soient positifs ou négatifs.
- ces effets externes concernent aussi bien le niveau macro-économique que le niveau micro-économique, et aussi bien des flux que des stocks : pour illustrer ce propos, ils vont de l' élargissement du marché du travail pour les entreprises (stock macro-économique) au gains de temps sur le trajet domicile-travail d' un employé (flux micro-économique).
 - la plupart d'entre eux ne s'expriment pas en argent, mais en données quantitatives (les gains de temps) ou qualitatives (amélioration de l' environnement) ; certains sont monétarisables, c' est à dire qu' on peut les transformer en argent via des couts unitaires reflète du marché et de l' attitude des consommateurs (gains de temps), d' autres pas.
 - certains effets sont liés directement à des projets clairement identifiables, d' autres à des politiques publiques plus globales.
 - au bout du bout, et malgré les efforts des économistes pour essayer de se rapprocher au plus près , dans cette sphère collective, de la micro-économie de l' entreprise , où tout commence et finit par un bénéfice/une perte et un taux de rentabilité, il n' y a pas , à ce jour, de méthode couvrant de manière exhaustive couts et avantages des investissements publics, transformés si besoin en argent, et passibles donc d' évaluation monétaire. A noter qu' avec les « économistes mathématiciens » dont la France est dotée, à l' image de notre dernier prix Nobel Jean Tirole, toute une école de pensée, sous l' impulsion en particulier de MM. Boiteux et Quinet, et plus particulièrement dans le domaine des transports, s' est attachée à ce problème, avec, pour dernier ouvrage en date sur la question , le rapport du groupe de travail présidé par M. Quinet , intitulé « Evaluation socio-économique des investissements publics », publié en septembre 2013.

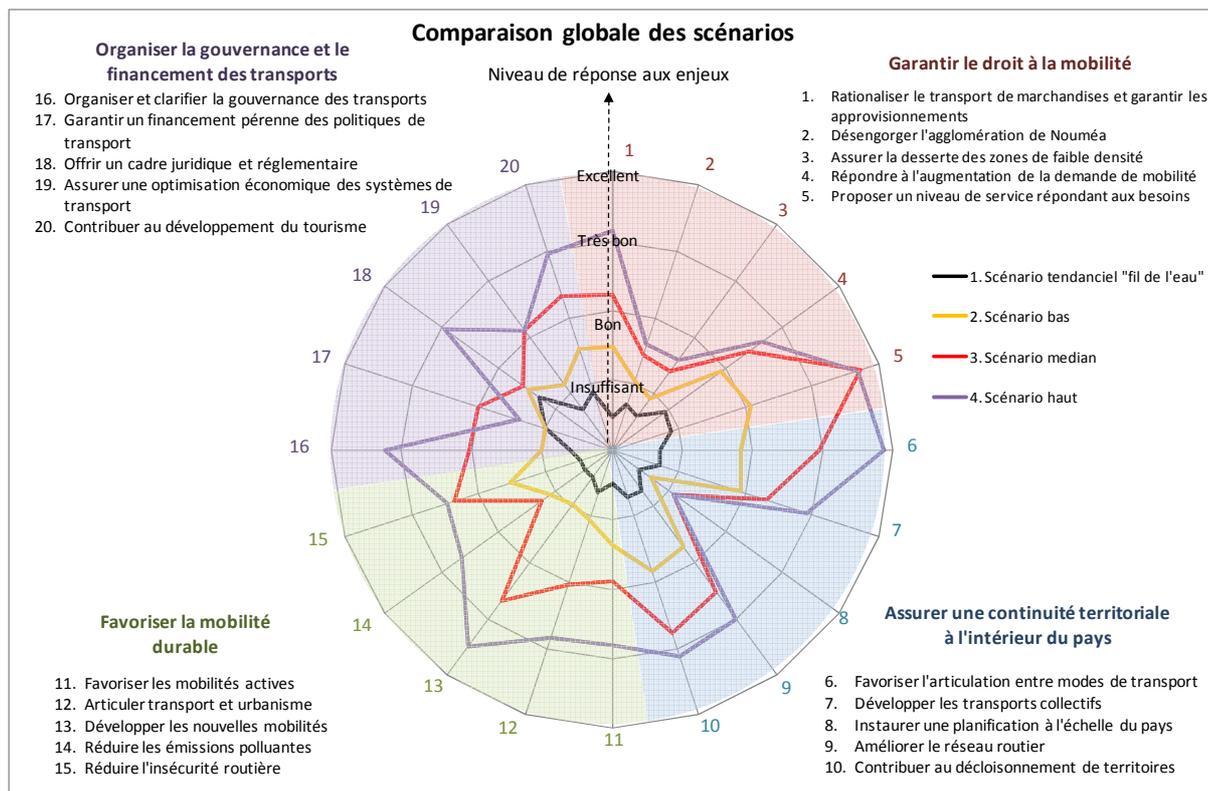
Le Groupement n' a donc pas prétention à aller au-delà de ce que ces experts recommandent, qui reste un exercice que certains pourront juger incomplet et non totalement satisfaisant, pour justifier en particulier un investissement de 213 milliards de XPF, mais nous avons choisi d' illustrer au maximum le propos, selon les deux angles d' attaque indiqués, le niveau macro-économique, et le niveau micro-économique.

6.3 LE NIVEAU MACRO-ECONOMIQUE

N’oublions pas, tout d’abord, que le Scénario Médian a déjà fait l’objet d’une analyse comparative avec les deux autres Scénarios en présence ; traduite graphiquement, cette analyse a montré que ce scénario répondait très bien, à un coût encore « mesuré », aux objectifs poursuivis par le SGTM (tableau et graphique joints), dont beaucoup ne peuvent s’exprimer que de manière qualitative:

- **Garantir le droit à la mobilité** : rationaliser le transport de marchandises et garantir les approvisionnements /désengorger l’agglomération de Nouméa/assurer la desserte des zones de faible densité/répondre à l’augmentation de la demande de mobilité/proposer un niveau de service répondant aux besoins
- **favoriser la mobilité durable** : favoriser les mobilités actives/articuler transport et urbanisme/développer les nouvelles mobilités/réduire les émissions polluantes/réduire l’insécurité routière
- **assurer une continuité territoriale à l’intérieur du Pays** : favoriser l’articulation entre les modes de transport/développer les transports collectifs/instaurer une planification à l’échelle du Pays/améliorer le réseau routier/contribuer au décloisonnement des territoires.
- **Organiser la Gouvernance et le financement des transports** : organiser et clarifier la gouvernance des transports/garantir un financement pérenne des politiques de transport/offrir un cadre juridique et réglementaire/assurer une optimisation économique et financière des systèmes de transport/contribuer au développement du tourisme.

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
	2. Désengorger l'agglomération de Nouméa						
	3. Assurer la desserte des zones de faible densité						
	4. Répondre efficacement 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 les modes de transport						Insuffisant
	7. Développer les transports collectifs						
	8. Instaurer une planification à l'échelle du pays						
	9. Améliorer le réseau routier						
	10. Contribuer au décloisonnement de certains territoires						
Favoriser la mobilité durable	11. Favoriser les mobilités actives						Bon
	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						Très bon
	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						



N'oublions pas, non plus, le Compte Transport qui a été développé dans le rapport Diagnostic ; celui-ci a montré, en particulier, que le coût des nuisances du système de transport pris dans son ensemble atteignait 16,5 milliards de XPF par an (2010).

Mais depuis ces calculs, effectués en 2013, les recommandations du Gouvernement ont changé, et le rapport Quinet précité a proposé une forte réévaluation des données de base pour la monétarisation de ces nuisances ; aujourd'hui, le même calcul donnerait 32 milliards de XPF au lieu de 16,5 milliards ; si le SGTM devait, comme on l'espère, permettre de diminuer de moitié ces nuisances, ou faire en sorte qu'elles n'augmentent pas plus vite que la population, ce qui a malheureusement été le cas depuis 10 ans, une économie annuelle de 16 milliards de XPF, sur 15/20 ans serait alors à mettre en face du coût d'investissement de 210 milliards de XPF ; **sans rentrer dans des calculs de rentabilité, il y aurait alors retour immédiat sur l'investissement, dans les seuls domaines de la sécurité, de la pollution de l'air, du bruit et des émissions de GES.**

N'oublions pas, effectivement, au passage, le « problème » de la situation de référence, non simulée et non simulable de manière simple à l'horizon 2030, dans l'hypothèse où la même politique, dans le même cadre de gouvernance et de financement, serait appliquée ; sans être grand clerc, il est

évident que la situation de « divergence » détectée dans le diagnostic, donnerait alors « toute sa mesure » :

- l'agglomération de Nouméa serait bloquée, tout en continuant à confisquer toute la croissance de la population.
- la population des îles serait fortement à la baisse, celle de la Province Nord au mieux stagnante.
- les frustrations sociales deviendraient insupportables
- le développement économique serait « engagé ».

Quelques éléments supplémentaires, au plan global, méritent aussi mention :

- le coût du transport en Nouvelle Calédonie est plus élevé qu'ailleurs, ainsi que l'a montré le Compte Transport : 19 % du budget des ménages, contre 15% en métropole.

Ceci est dû directement au fait que le système actuel est fondé sur la possession d'un parc important de véhicules particuliers : près de 45% des ménages ont deux voitures et plus à Nouméa, quand, pour des raisons économiques évidentes, la moitié au plus des ménages possède un véhicule particulier en zone tribale. Dans le premier cas, le coût d'achat et d'usage est très élevé, dans le second, c'est la mobilité qui est limitée. Développer fortement les services de transport conduira, dans le premier cas, à de très fortes économies (diminution du parc nécessaire) et, dans le second cas, à un élargissement considérable du « champ d'action », favorable directement au développement économique et social.

- Augmenter l'accessibilité de toutes les zones du Territoire aux zones clef au plan du travail, de l'éducation et de la santé, c'est une forme de redistribution des revenus, c'est aller contre les tensions qu'engendrent les inégalités, c'est aller in fine vers une société plus harmonieuse.
- Le Droit à la mobilité est fondé sur une Loi, il se conjugue avec la lutte contre les discriminations territoriales et contre les poches de pauvreté (17% de la population de Nouvelle Calédonie est considérée comme étant en dessous du seuil de pauvreté).
- Des expériences récentes, la plus significative est à cet égard le lancement du nouveau service SMTI, proprement victime de son succès, qui montre combien est importante la mobilité réfrénée dans les zones désavantagées.
- Au plan économique, c'est rapprocher les employés de leur lieu de travail, c'est fiabiliser leur temps de trajet, c'est réduire la fatigue des déplacements, et, au bout du compte, augmenter la productivité en amont pour les entreprises ; c'est aussi, en aval, élargir le champ de la clientèle pour toutes les activités commerciales. C'est, avec le programme d'investissements envisagé, promouvoir l'emploi.

C'est aussi lutter contre les ruptures d'approvisionnement dans les îles, ou contre la rareté des services qui empêche de se déplacer (en janvier 2014, il fallait attendre fin février pour trouver une place sur un aller-retour en avion à Maré).

- au plan éducatif, changer drastiquement les conditions du transport scolaire, c'est aller vers un meilleur bien-être des étudiants, c'est leur faciliter la tâche de l'étude, c'est changer l'ambiance dans bien des établissements scolaires, et éviter la « fuite des cerveaux » qui guette tout le temps le Pays.

- au plan de la santé, c' est donner à tous accès à des soins de qualité, et valoriser la dépense physique dans les zones urbaines, favorisant ainsi la qualité de vie et la santé ; de même pour la lutte contre les nuisances environnementales de toute nature et les Gaz à Effet de Serre (GES).

Si pour cet ensemble d' impacts, il est impossible d' établir, à horizon de 15/20 ans, une prédiction, n' oublions pas que le suivi prévu de la mise en œuvre du SGTM inclura le suivi d' un certain nombre de critères qui les traduiront directement : mobilité par zone, accessibilité aux zones d' emploi, aux équipements d' éducation, de santé, trafics par mode et parts modales, degrés de pollution, degrés de congestion de la voirie, nombre de victimes de la route, évolution de la motorisation et du parc automobile, évolution des trafics de marchandises terrestres, évolution des trafics de voyageurs aériens et maritimes, cout global et subventions apportées au système de transport, globalement et composante par composante, évolution de l' intermodalité, etc....

6.4 LE NIVEAU MICRO-ECONOMIQUE

On est là soit au plan de l' individu, soit à celui de projets clairement individualisés.

- Notons tout d' abord que le **plan de l'individu** représente, en Nouvelle Calédonie, des éléments forts ; quelques exemples :
 - **Un habitant de Plum (Mont-Dore) mais travaillant au centre-ville de Nouméa** fait un trajet quotidien de plus de 40 kms. Le temps qu' il passe dans les transports sur ce parcours est d' environ 70 minutes selon les aléas, peu importe le moyen de déplacement utilisé (véhicule personnel, bus, voire future navette maritime). La population globale de Plum est de 2975 habitants au RGP 2009.

La première trentaine de kilomètres est une voie littorale supportant tous types de déplacements. Des événements réguliers tels qu' inondations, accidents ou autres interrompent la circulation plusieurs fois par an. Elle sature de temps en temps. Sa fluidité de déplacements va en décroissant. La séquence urbaine mesure environ 10 kms et offre deux grands choix de parcours possibles, mesurant la même distance. Ces 10 kms urbains saturent tous les jours de la semaine aux heures de pointe, du fait des migrations pendulaires. Pour se rendre sur son lieu de travail l' habitant doit prendre son véhicule en l' absence d' offre de transport en commun suffisante, elle-même mal calibrée par rapport à la faible population des quartiers étendus le long du littoral.

AVEC NEOBUS, et le réseau restructuré de transport collectif, il aura une autre alternative à sa disposition ; s' il n' abandonne pas son véhicule automobile, les membres de sa famille pourront en tout cas se déplacer sans faire appel à son aide.

Lorsqu' il se rend dans le Nord à VKP, le trajet sur la RT1 s' avère long (environ 3h30), fatigant et assez dangereux : les vitesses pratiquées sur cet axe à deux voies simples, la

configuration de certains passages tel le col de la Pirogue, autant de facteurs qui ne sont pas étrangers à l'important taux de mortalité routière constaté sur le territoire.

Avec la RT1 prolongée à deux fois deux voies à la Tontouta, et les aménagements de sécurité développés tout au long de la RT1, il aura un parcours à la fois plus sûr et plus régulier, et arrivera en bien meilleure « forme » pour conduire ses activités.

- **Un habitant de la tribu de Tibarama (Houaïlou) voulant se rendre sur VKP** pour travailler passe normalement par la Koné-Tiwaka. En voiture particulière c'est un trajet d'environ une heure trente. La traversée de la chaîne est dangereuse car c'est une route de montagne sinueuse. De plus, la route de la côte Est requiert une faible vitesse de circulation compte tenu de son gabarit.

Pour se rendre sur le pôle de VKP, et en l'absence de véhicule privé, cet habitant ne peut effectuer de trajets quotidiens pour rentrer chez lui le soir. Il est donc contraint de trouver à se loger sur place la semaine durant et à ne rentrer que les week-ends. Souvent, il doit compter sur des membres de sa famille vivant à VKP. Le déplacement se fait en covoiturage et parfois en profitant de la maigre offre de Transport Collectif, tels les minibus privés.

Avec le développement d'une offre de transports internes à Houaïlou, et celle d'un réseau de transport collectif à l'échelle de la Province Nord, il circulera dans de meilleures conditions, sans toujours avoir à compter sur les membres de sa famille. A plus long terme, il pourra peut-être rentrer chez lui plus d'une fois par semaine.

- **Un habitant de la tribu de Bwaa à Houaïlou vivant de l'agriculture vivrière et cherchant à écouler ses surplus** aura pour principale difficulté de se déplacer avec sa production. S'il ne possède pas de voiture particulière, il n'aura d'autres solutions que de trouver un covoiturage. En effet, si des transports en communs passent sur la RT3, encore faut-il pouvoir faire le trajet jusqu'à cet axe. Par ailleurs, il faut que les passages du car permettent de se rendre aux marchés de proximités, ce qui est difficile car il n'y a qu'un seul aller/retour par jour. Et, pour ne pas oublier l'essentiel, ces cars ne sont pas aménagés pour le transport de marchandises...

S'il ne souhaite pas se déplacer avec sa production, il existe trois solutions : actionner la chaîne de solidarité, faire appel à un des transporteurs privés de la place ou vendre sa production en bord de route. La première est aléatoire, la seconde est onéreuse, la troisième implique une inversion du déplacement : de l'acheteur vers le producteur.

Avec le développement des Plans de Déplacement locaux, des solutions seront recherchées pour répondre à son besoin, qui n'a rien de particulier.

- **Un loyaltien qui se fait soigner à Nouméa** n'aura le choix de son transport que si sa pathologie le lui permet. En cas de maladie grave requérant une hospitalisation en

urgence, seule une évacuation sanitaire par hélicoptère lui sera possible (Evasan). Si sa maladie demande une hospitalisation rapide, mais qu'il peut se déplacer de lui-même, il aura la possibilité de prendre la liaison aérienne normale qui assure un aller-retour par jour à destination de Nouméa. En cas de pathologie bénigne, en plus de l'avion, un trajet en bateau avec le Betico (s' il est bien en service ce jour-là) pourra être envisagé. Notons toutefois que seule la liaison aérienne vers Magenta assure une desserte quotidienne, et qu'il est difficile d'improviser un vol le jour même.

Une fois arrivé à Nouméa se pose le problème du rabattement vers l'hôpital Gaston Bourret. A partir du quai du Betico, il se fait en cinq minutes de marche à pied. Par contre, de Magenta le patient aura plusieurs alternatives plus ou moins rapides : taxi, solidarité familiale, bus, ambulance. Cette problématique de rabattement sera bouleversée à moyen terme par le déménagement des services de soins au médipôle de Koutio.

Dans le futur, ce patient pourra rejoindre directement par avion, dont les services auront été développés, l'aéroport de la Tontouta, d'où des services de transport collectif rejoindront directement le Médipole.

- **Cet habitant de Nouméa**, avec ses deux enfants, habite les quartiers Sud ; pour assurer le transport de tout le monde, il a dû acquérir deux voitures pour faire face à tous les besoins, car il confisque une voiture pour se rendre au travail.

Avec le développement du réseau de transport collectif, qui permet aussi d'offrir de bonnes dessertes des établissements scolaires, il a décidé de ne pas renouveler sa deuxième voiture, ce qui constitue une grosse économie, à l'achat, mais aussi à l'usage ; pour fêter l'évènement, la famille a décidé de répondre favorablement à l'offre promotionnelle de Air Calédonie pour Vanuatu, au départ de la Tontouta..

- **un habitant de Belep**, qui doit se rendre à Nouméa, a manqué la correspondance entre le bateau et l'autobus, il est obligé de passer la nuit à Koumac pour prendre l'autocar le lendemain, et ce sera pareil dans l'autre sens.

Avec les mesures systématiques prises en matière d'intégration modale, les horaires de bateau et d'autocars ont été ajustés, et notre habitant gagne une journée sur son trajet. S'il a un accès à internet, il pourra le vérifier, avant de partir de Belep, sur le site web mis en place par la Centrale de Mobilité.

- **un élève du Lycée Jules Garnier, dont les parents habitent à Dumbéa**, est obligé de partir très tôt le matin avec son père, qui va travailler au centre de Nouméa, et veut à tout prix éviter les embouteillages.

Avec le service offert maintenant par le réseau de l'agglomération, à travers en particulier Néobus, il pourra partir une heure plus tard, et disposer d'une heure de sommeil supplémentaire.

- **Un habitant de Païta** doit se rendre souvent dans la zone de VKP et, à la demande insistante de son épouse, a fini par arrêter de faire des aller-retour dans la journée, car jugé trop dangereux, et est donc amené à rester une nuit sur place.

Maintenant, avec l'aménagement de l'aéroport de Koné, et l'augmentation des services de Air Calédonie au départ de la Tontouta, il peut plus souvent prendre l'avion et faire l'aller-retour dans la journée, au grand plaisir de sa femme et de ses enfants.

- **Ce résident de La Foa**, a été muté récemment à Nouméa ; pour se rendre à son travail, il est obligé de prendre sa voiture, ce qui a obligé sa famille à en acquérir une deuxième ; il doit, en plus, partir très tôt pour éviter les embouteillages et trouver une place de stationnement.

Depuis qu'il s'est inscrit dans le système de co-voiturage mis en place par sa Société avec l'aide des pouvoirs publics, il n'a plus ce souci, car il peut accéder aux voies réservées aux voitures transportant trois passagers ou plus sur l'ancienne autoroute, et il dispose d'une place de stationnement réservée. Il envisage d'ailleurs, de ne pas renouveler sa deuxième voiture.

- **Cet habitant de Canala** est amené, pour ses affaires personnelles, à se rendre souvent à Nouméa. Il ne pouvait que prendre sa voiture, car l'aller-retour par car dans la journée était impossible.

Avec le succès du réseau SMTI, et le très fort développement de l'offre de services qui s'en est suivi, il peut maintenant prendre le car le matin, et revenir le soir même. Il fait en plus de grosses économies.

- **Cette habitante de Maré** doit se rendre à Nouméa de temps en temps, mais avait toujours beaucoup de mal à trouver de la place sur les avions et ne pouvait pas revenir le jour même.

Maintenant, avec le développement de Air Calédonie et la possibilité alternative de prendre un service par bateau sûr et fiable, les choses sont beaucoup plus simples.

- En 2014, à la suite d'une épreuve qualificative, **2 élèves (14 ans) scolarisés en 4ème au collège de Pouebo** ont été sélectionnés pour participer à la finale d'un concours de Mathématiques. La finale se déroulait un mercredi de 8h à 12h à Nouméa. Pour

participer à cette finale les deux élèves ont dû quitter le collège de Pouébo le mardi midi et se rendre par leur propre moyen (pas de bus ce jour-là) à Koumac pour prendre un vol Koumac-Nouméa qui partait à 16h30. Les jeunes sont arrivés à Nouméa à 17h30 et ont été pris en charge par de la famille ou des amis qui résident sur Nouméa. Le lendemain ils ont participé à la finale et sont restés sur Nouméa le soir car le vol retour Nouméa – Koumac était prévu le jeudi matin. Jeudi matin, le vol a été annulé (aucun autre vol n'était programmé avant le mardi suivant) et les jeunes ont dû attendre le vendredi pour prendre le bus à 11h30 à Nouméa. Le bus est arrivé à Pouébo à 18h45.

- Ainsi pour participer à une finale d'un concours sur Nouméa qui a duré 4 heures, ces élèves ont dû être absents de leur collège du mardi midi au vendredi soir : il a fallu qu'ils s'organisent pour se loger sur Nouméa mardi, mercredi et jeudi soir et les jeunes auront passé près de 12h dans des transports.

Comme ces élèves sont mineurs et qu'il fallait les accompagner de Pouébo à Koumac, il a fallu mobiliser un adulte. Cet adulte les a accompagnés pendant tout le périple. Le coût du transport en voiture Pouébo – Koumac a été pris en charge par la famille. Les frais d'avion pour les 2 élèves et l'accompagnateur se sont élevés à 60 960 F et l'annulation du vol retour a engendré un remboursement de 19 515 F et les frais de transports en bus Nouméa Pouébo ont coûté 5 355 F. Hors-Pouébo Koumac le coût total a été de 46 800 F.

- Autre exemple pour un **autre concours de mathématiques qui réunit sur Nouméa 25 classes de 6ème** (580 enfants de 11 ans) de tout le territoire. Si pour les élèves du grand Nouméa la participation à la finale qui se déroule un jeudi de 9h à 15h ne pose aucun problème la situation est différente pour les classes finalistes des provinces Nord et des Iles :
Pour les classes de la province Nord la venue sur une journée étant quasi impossible en raison des temps de transport, les enseignants s'organisent autour d'un projet pédagogique pour passer en moyenne trois nuits sur Nouméa. Pour les lauréats de Lifou et d'Ouvéa (si un jour une classe de Maré, gagne, le problème sera différent, car il n'y a pas d'avion Maré – Nouméa - Maré le jeudi) l'association finance le déplacement des élèves et de deux accompagnateurs : en 2014 le transports de 26 élèves et deux accompagnateurs du collège d'Ouvéa a coûté 345 700 F de billets d'avion et 12 880 F de bus Aéroport – site de la finale soit un coût total de 358 580 F.

Dans tous ces cas, que l'on pourrait multiplier à l'envi, le SGTM va apporter de changements « dramatiques », dans le bon sens anglais du terme, rendre possible ce qui ne l'a pas été dans le passé, et ouvrir de larges champs nouveaux à des populations aujourd'hui désavantagées ou amenées à dépenser des sommes importantes pour le transport.

- Au plan ensuite des projets, il existe des méthodes précises, validées par le CGEDD, pour évaluer les projets de transport .

Ces méthodes font appel à des **études de faisabilité des projets**, qui en détaillent toutes les caractéristiques physiques , de trafic (appel à des modèles de prévision) en particulier, sur la base souvent d' enquêtes lourdes, et les couts et les avantages . Dans le cadre du SGTM, il n' est évidemment pas question de conduire autant d' études de faisabilité qu' il y a de projets.

A titre d' exemple, une évaluation complète a été menée pour le projet Néobus, dans le cadre défini par l' Etat ; son bilan sur 30 ans s' établit à :

- gains de temps : 60 milliards XPF
- gains de cout de transport usagers : 10 milliards XPF
- gains de décongestion de la voirie : 7 milliards XPF
- gains d' entretien de la voirie et des parkings : 3,5 milliards XPF
- gains de sécurité : 2,3 milliards XPF
- gains environnementaux : 2,2 milliards XPF

Au total 85 milliards XPF sur 30 ans, à mettre en regard d' un coût total (investissement +exploitation) sur 30 ans de 85 milliards XPF, conduisant à un bénéfice actualisé de 33 milliards XPF et à un taux de rentabilité interne socio-économique de 9,1%, très largement supérieur au taux minimum de 4% recommandé par l' Etat.

Il serait très utile que cette approche socio-économique sur les projets soit systématiquement conduite, dans les limites bien sûr de la méthodologie développée, en particulier pour l'ensemble des projets de voirie, qui pourraient être utilement classés de la sorte.

En ce qui concerne les projets en matière maritime ou aérienne, au-delà de l'évidence que constitue la nécessaire amélioration de toutes les infrastructures terminales, l'accent devrait en revanche être mis sur une approche plus multicritères, incluant les conditions d' accessibilité aux différentes zones clef ou points clef du Pays, en parallèle à des analyses proprement financières.

7. CONCLUSION

A l' issue de deux ans de travaux, le Schéma Global des Transports et de la Mobilité, tel que détaillé dans ce rapport, va constituer le socle exhaustif et cohérent, sur lequel il reste maintenant au Pays à développer, en concertation, le détail de la mise en œuvre d'une politique nouvelle, qui s' inscrit en rupture avec le passé.

Il n' y a pas d' autre alternative, et pas de temps à perdre pour ce faire.

8. ANNEXE

8.1 Variantes de Gouvernance



Date : 16 septembre 8 h - 9 h 45 / 10 h 15 - 12 h
 Type : atelier tournant en groupes
 Animateurs : Hugues Georgelin, direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres (DITTT) du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (hugues.georgelin@gouv.nc), Lucien Pommiez, Syndicat mixte des transports urbains du grand Nouméa (SMTU, lucien.pommiez@sm tu.nc).
 Nombre de participants : deux ateliers de 30 à 40 personnes



Une vue globale de la gouvernance actuelle des transports permet d'identifier les forces et les faiblesses de chaque mode de transports (terrestres, aériens et maritimes). L'objectif de cet atelier a été, d'une part, de proposer des optimisations du schéma de gouvernance et, d'autre part, d'offrir une visibilité sur les problématiques de l'intermodalité.

A. Enjeux et questions sous-jacentes

- Faut-il un échelon stratégique ?
- Quel niveau stratégique décisionnel semble pertinent ?
- Comment améliorer le système pour mieux coordonner les offres de transports et les différents modes ?
- Comment mieux appréhender les besoins en mobilité des habitants ?

B. Méthodologie

Après une présentation de la gouvernance actuelle, les participants ont été invités à réfléchir en sous-groupes de 5 à 10 personnes afin d'élaborer un nouveau schéma de gouvernance. Ils ont eu carte blanche pour placer les échelons institutionnels et les différents acteurs dans chaque niveau de compétence.

Suite à cette réflexion, une restitution du travail des sous-groupes a eu lieu. Trois scénarios de gouvernance en sont ressortis. Le premier est celui qui a été le plus souvent exprimé. Il formalise les manques de

la gouvernance actuelle, mais reste encore assez cloisonné dans son fonctionnement. Les deux autres scénarios proposés sont plus originaux et vont plus loin, en sortant véritablement de ce qui existe pour le moment.

Le schéma vierge soumis aux participants compte cinq niveaux de compétence, en sachant que certains niveaux peuvent se recouper.

Les transports sont répartis par type, mais les participants ont été invités à réfléchir en matière d'intermodalité dès que possible.

- **Le niveau stratégique** : il s'agit du niveau macro, du moteur central. Il désigne l'acteur qui a une vision globale des systèmes de transport à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie, celui qui définit les grandes orientations.
- **Le niveau financier** : il désigne celui qui finance, qui rémunère le service, mais aussi qui prélève l'argent pour ensuite le redistribuer. Ce niveau peut rejoindre le niveau stratégique ou non.
- **Le niveau régulateur** : il désigne celui qui fixe et fait appliquer les règles en matière de sûreté avec une notion de contrôle administratif. Il peut s'agir de la délivrance d'autorisations d'exploitation, de l'application de règles internationales, etc.
- **Le niveau planificateur** : il désigne celui qui met en œuvre les orientations définies au niveau stratégique. Il les rend opérationnelles et fixe les paramètres d'exploitation (horaires, jours de service, amplitude...), ainsi que les besoins humains et matériels.
- **Le niveau opérationnel** : il désigne celui qui exécute le service, en lien avec le niveau planificateur. Il doit travailler sur la base d'un cahier des charges précis.



Ruançons dans le bon sens.

31



C. Synthèse des réflexions de l'ensemble des sous-groupes

1. Scénario de gouvernance 1

Gouvernance	Transports terrestres	Transports aériens	Transports maritimes
> Niveau stratégique (définit les orientations)	Direction des transports (Pilotage, validation et suivi du SGTM, évolutions éventuelles) Contractualisation avec les autres collectivités afin de favoriser les différents projets ou actions en cohérence avec le SGTM / Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) au niveau transport pour les autres collectivités. / Instance de coordination et de validation des différents projets		
> Niveau financier (paie, subventionne)	En fonction du projet, chaque collectivité garde sa compétence		
> Niveau régulateur (fixe et applique les règles)	Nouvelle-Calédonie ou équivalent : fait appliquer les normes (Exemple : direction des Transports avec les autres collectivités (avis de la DDT))		
> Niveau planificateur (définit les paramètres d'exploitation)	Structure Transversale		
	Opérateur, expert ou collectivités	Opérateur, expert (CCI) ou collectivités	Opérateurs, expert (PANC) ou collectivités
> Niveau opérationnel (effectue les services)	Privés contractualisent avec la collectivité référente	Privés contractualisent avec la collectivité référente	Privés contractualisent avec la collectivité référente

Ce scénario de gouvernance centralise le niveau stratégique et régulateur, avec le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie comme pilote. Ainsi, il prévoit la création d'une direction des Transports qui définit les orientations stratégiques et coordonne les différents projets, sans véritablement les impulser. Les projets de transport font l'objet de contractualisation avec

les autres collectivités qui gardent leurs prérogatives, notamment en matière de financement. C'est un fonctionnement encore assez cloisonné.

Dans ce schéma, on sent le besoin d'une structure transversale pour planifier les services, quel que soit le type de transport. Par contre, le lien entre cette structure et les autres niveaux n'a pas été défini.

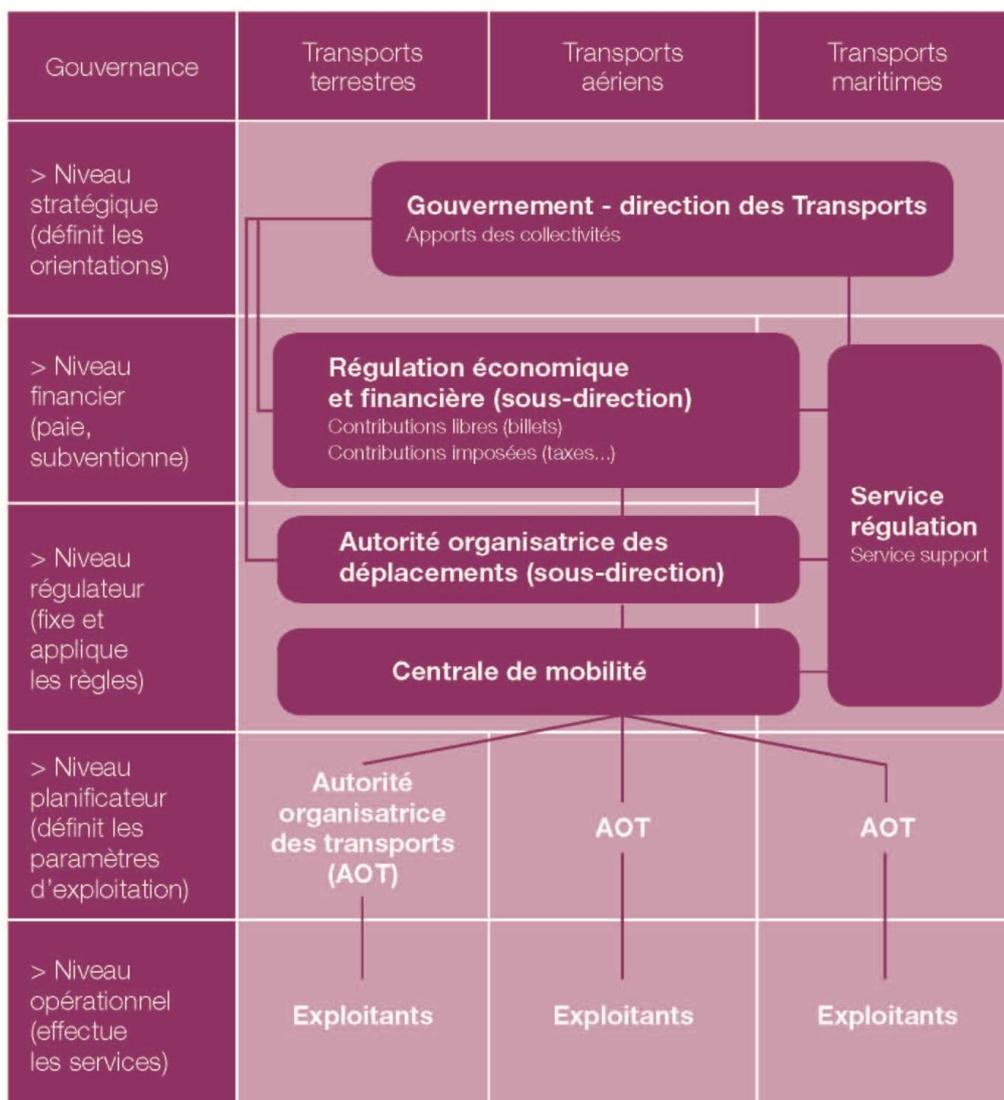
Avançons dans le bon sens.

33

Est-elle rattachée à la direction des Transports ou à chaque collectivité ? Dans tous les cas, cette structure est accompagnée par des experts dans chaque mode de transport qui peuvent être consultés et donner leur avis sur les différents projets (opérateurs ou collectivités, Chambre de commerce et d'industrie,

Port autonome de Nouvelle-Calédonie). Ce besoin d'expertise publique, hors bureaux d'étude privés, est ressorti dans les trois schémas produits lors de l'atelier. Enfin, au niveau opérationnel, les opérateurs privés sont directement sous contrat avec la collectivité référente.

2. Scénario de gouvernance 2



Ce scénario de gouvernance est centralisé sur le gouvernement. Celui-ci y joue directement un rôle central au niveau stratégique, financier et régulateur. À la tête de ces trois niveaux, on retrouve une direction

des Transports, émanation du gouvernement, qui a en charge de gérer les transports de bout en bout, grâce à des sous-directions ou des pôles. Les collectivités peuvent faire remonter leurs besoins auprès de

la direction des Transports qui prend ensuite les décisions et les met en œuvre. Ce schéma propose également une régulation économique et financière assurée par une sous-direction qui fixe les tarifs des déplacements avec une notion de tarification intégrée (qui concerne toute la chaîne de transports). Les sources de financement sont les recettes des usagers (contributions libres) et les taxes dédiées aux transports (contributions imposées).

Dans ce scénario, le niveau régulateur n'a pas été tout à fait bien interprété. Les participants l'ont utilisé pour placer un besoin d'expertise de la part des collectivités qui n'est pas satisfait pour l'instant. Ainsi, il prévoit la création d'une autorité organisatrice des déplacements (AOD) qui évoque bien la notion

d'intermodalité puisqu'elle aurait une vision globale sur l'ensemble des transports. Cette AOD aurait un rôle de conseil et d'expertise technique. De même, une centrale de mobilité permet de centraliser toutes les informations concernant les transports. Normalement, cette structure s'adresse plutôt aux usagers afin de les aider à organiser et planifier leurs déplacements.

Cette organisation centralisée permet de financer des autorités organisatrices des transports (AOT) pour gérer le niveau planificateur et définir, pour chaque type de transport, les besoins en fonction des grandes orientations. Enfin, les exploitants sont sous contrat avec les AOT pour effectuer les services.



3. Scénario de gouvernance 3

Gouvernance	Transports terrestres	Transports aériens	Transports maritimes
> Niveau stratégique (définir les orientations)	Organisme unique : à définir (Syndicat Mixte / EPCA) (Nouvelle-Calédonie, 3 provinces, SIGN et SMTU fusionnés, VKP)		
> Niveau financier (paie, subventionne)	Agence de financement dédiée (investissement : route, matériel roulant...)		
	Autorité organisatrice des déplacements (AOD) : ressource levée directement		
> Niveau régulateur (fixe et applique les règles)	Régulateur stratège entre tous les modes		
	Outil : Centrale de mobilité Expertise technique		
> Niveau planificateur (définir les paramètres d'exploitation)	SMTI (configuration actuelle) Agence territoriale des routes (financement entretien des routes) AOD dans les agglomérations (Grand Nouméa et VKP) Chaque commune gère son propre réseau	AOD	AOD (Affaires maritimes)
> Niveau opérationnel (effectue les services)	SMTI Grand Nouméa : SEM / SPL (gère l'ensemble des transports terrestres) VKP SEM / SPL (gère l'ensemble des transports terrestres) Entretien des routes : Agences des routes ou services actuels	Compagnies aériennes privées actuelles À terme une compagnie unique «Air-NC»	Relation contractuelles : SEM / DSP... à définir

Ce scénario de gouvernance repose sur la collégialité avec, à sa tête, un organisme supra qui regroupe tout le monde : Nouvelle-Calédonie, provinces, syndicats, agglomérations... Sa forme n'est pas encore définie : cela peut-être un syndicat mixte ou un établissement public. Cet organisme a des services et des sous-directions pour prendre en charge la question des transports de bout en bout.

Ce schéma prévoit la création d'une agence de financement dédiée, dépendante de l'organisme supra ou complètement indépendante, qui sous-entend une notion de contrôle des versements. À la manière de l'AFD, elle étudie les projets – d'investissement uniquement (infrastructures, matériel roulant...) – et débloque les fonds nécessaires en fonction de leur intérêt. À côté de cette agence, une autorité organisatrice des déplacements (AOD), par type de transport, finance l'exploitation des services, sous la forme de subventions par exemple. Le principe de ressource levée directement évoque une taxe dédiée qui entre directement dans les caisses des AOD.

Pour fixer et appliquer les règles, un régulateur stratège entre tous les modes est proposé, mais son lien avec l'organisme supra n'est pas précisé. Dans ce schéma, le niveau régulateur a également prêté à confusion et a été utilisé pour évoquer le besoin d'expertise de la part des collectivités. Ainsi, il propose la création d'une centrale de mobilité permettant de centraliser toutes les informations concernant les transports. Enfin, les opérateurs qui effectuent les services passent des contrats avec les AOD. En marge des opérateurs privés, la création d'un acteur public, l'agence des routes, est suggérée pour gérer l'entretien des routes.

D. Conclusion

Les enjeux liés à l'intermodalité et à la gouvernance n'ont aucunement freiné le déroulement de cet atelier qui a été constructif. Les discussions ont été riches, même si certains participants ont eu du mal à embrasser la globalité de la thématique. Pour contourner cet obstacle, ils se sont appuyés sur des exemples concrets et ont été amenés à réfléchir sur un sujet en particulier.

Par rapport à la gouvernance actuelle, les réflexions ont montré qu'il est primordial de bien définir le niveau stratégique, financier et régulateur, et de formaliser ces trois niveaux en précisant leurs liens. Concernant l'échelon stratégique, deux extrêmes peuvent être envisagés : une gouvernance centralisée, au travers de la Nouvelle-Calédonie, ou une gouvernance collégiale qui réunit toutes les collectivités concernées. Où mettre le curseur entre ces deux positions ? De même, la question du financement a été soulevée : qui collecte les ressources, les gère et les verse ?

Pendant l'atelier, un besoin de centralisation de l'information concernant les transports est remonté, ainsi qu'un besoin d'expertise publique, à l'image des services proposés par les Centres d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) aux collectivités en Métropole.

À l'issue de l'atelier, une réunion rassemblant les élus concernés par les transports a été jugée nécessaire afin de trancher sur ces questions.



Fiches actions du SGTM en correspondance avec cet atelier

Thématique II : le transport routier

Action 6 : Création d'une agence routière calédonienne

Thématique IV : les transports aériens

Action 3.4 : Rapprochement des compagnies Aircalin et Air Calédonie

Action 3.5 : Cohérence et complémentarité des actions aériennes et maritimes dans les relations inter-îles.

8.2 Exemple de contenu d'un Code des Transports

De manière générale, la codification a pour objectif de faciliter la mise en œuvre du principe selon lequel « nul n'est censé ignorer la loi » et permettre aux citoyens, aux élus, aux fonctionnaires, aux entreprises de mieux connaître leurs droits et obligations. La méthode retenue est généralement, pour débiter, celle de la codification du droit existant, dite « à droit constant ». Les textes épars sont rassemblés et organisés de façon cohérente autour d'un plan conçu à l'attention des justiciables : leur rédaction est, le cas échéant, harmonisée et actualisée. La règle de droit devient ainsi plus facilement accessible.

La codification va ainsi plus loin que la technique de la consolidation, qui consiste simplement en une technique de présentation des textes dans leur version actualisée : plutôt que de juxtaposer le texte initial et ceux qui l'ont ensuite modifié. La consolidation permet de présenter une version à jour, mais sans valeur officielle, intégrant les modifications successives conformément aux vœux du législateur et aisément consultable. C'est une amélioration pour l'accès au droit, mais plus limitée que la codification.

En Nouvelle-Calédonie, les travaux de codification sont aussi complexes que féconds. Ainsi, en abordant une matière nouvelle il convient, par exemple, d'ajouter à la démarche menée en métropole les préalables suivants:

1. examiner en premier la question de la répartition des compétences et de son éventuelle évolution dans le temps (passé et futur), ainsi que celle des frontières avec les compétences voisines ;
2. rechercher et extraire, de l'ensemble des sources internationales applicables en République française, celles qui s'appliquent en Nouvelle-Calédonie ;
3. lister à l'aide de moteurs de recherche tous les articles de codes et textes cités, pour les passer eux-mêmes à la moulinette de la répartition des compétences et rechercher leur rédaction applicable en Nouvelle-Calédonie en retrouvant les textes modificateurs ;
4. établir un tableau de correspondance entre autorités émettrices et autorités compétentes aujourd'hui ;
5. établir un tableau doté d'autant de « colonnes de droit » qu'il y a de collectivités concernées ;
6. rechercher les anomalies (erreurs de renvoi, oublis, dispositions obsolètes...) qui ne peuvent être rétablies sans modification de l'état de droit : la seule solution est alors d'en proposer l'abrogation et la reprise à « droit constant intelligent », etc.

En métropole, le droit couvert par l'objet du SGTM est codifié essentiellement dans le code des transports (découlant de la LOTI) au premier chef, le code de voirie, le code général des propriétés de l'Etat, le code du travail maritime, et le code de l'aviation civile, en cours d'intégration dans le code des transports.

La réalisation / rédaction d'un tel code doit être envisagée en considérant les 3 temps suivants :

- Consolidation (recensement et consolidation des textes existants tant en droit international qu'en droit local; compilation des répartitions de compétences successives : action à court terme (2 ans),

- Codification (élaboration d'un plan intermodal et commun aux différents producteurs de droit en Nouvelle-Calédonie ; codification d'abord à droit constant puis évolutif ; maintenance et suivi) : action à moyen terme (3 à 5 ans),
- Inventaire des normes techniques applicables, et identification corrélative des manques ; maintenance et suivi : action à moyen terme (3ans).

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE IER : LE DROIT AU TRANSPORT

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

LIVRE III : REGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT

LIVRE IV : LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT

LIVRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX INFRASTRUCTURES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX MATERIELS

LIVRE VI : SURETE ET SECURITE DES TRANSPORTS

LIVRE VII : AUTRES DISPOSITIONS GENERALES

LIVRE VIII : DISPOSITIONS PROPRES A L'OUTRE MER

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

QUATRIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE Ier : LE DROIT AU TRANSPORT

TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier : Principes

Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport

Chapitre III : L'accès des personnes défavorisées aux transports

Chapitre IV : Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien

TITRE II : LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

LIVRE III : RÉGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT

LIVRE IV : LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT

LIVRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX INFRASTRUCTURES, AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX MATÉRIELS

LIVRE VI : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DU TRANSPORT

LIVRE VII : AUTRES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

8.3 Hypothèses financières relatives aux opérations

Hypothèses financières relatives aux opérations

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)
1	Amélioration des infras	Aerien	Réalisation des investissements prévus sur les plate-formes aéroportuaires	Nouméa, Lifou, Koné, Maré, Ouvéa	2016	2018	3 600,00	0
2	Amélioration des infras	Aerien	Amélioration de la plate-forme de Koné	Koné	2016	2018	2 000,00	0
3	Stratégie intérieure	Aerien	Acquisition d'un 4ème ATR par Air Calédonie	Toutes	2015	2016	1 200,00	0
4	Gouvernance du transport aérien	Aerien	Clarification des principes de gouvernance	Toutes	2015	2017	0,00	30
5	Gouvernance du transport aérien	Aerien	Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces	Toutes	2017	2019	0,00	400
6	Stratégie intérieure	Aerien	Développement du trafic inter-iles par Air Loyauté	Toutes	2015	2016	0,00	0
7	Stratégie internationale	Aerien	Politique tarifaire d'AirCalin offensive	Toutes	2015	2017	8 000,00	0
8	Stratégie internationale	Aerien	Politique tarifaire d'AirCalin offensive	Toutes	2015	2017	0,00	2000
9	Stratégie intérieure	Aerien	Rapprochement Air Calédonie - Air Loyauté	Toutes	2015	2016	0,00	-350
10	Stratégie intérieure	Aerien	Mise en œuvre de nouvelles dessertes internes à la Nouvelle Calédonie par Air Calédonie	Toutes	2018	2025	0,00	2100
11	Stratégie internationale et intérieure	Aerien	Contrôle d'approche commun	Toutes	2020	2025	1 000,00	0
12	Stratégie internationale et intérieure	Aerien	Contrôle d'approche commun	Toutes	2020	2025	0,00	-400
13	Transfert de Magenta	Aerien	Transfert de Magenta horizon 2040	Nouméa	2025	2030	800,00	0
14	Stratégie internationale	Aerien	Etude de l'avenir à long terme de l'aéroport de Lifou (coût de construction estimé à : 1,2Mds XPF)	Lifou	2020	2025	36,00	0
15	Stratégie intérieure	Aerien	Etude de l'avenir à long terme du site de la Plaine des Gaïacs	Koné	2020	2020	54,00	0

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)
16	Continuité Territoriale	Aerien	Contintuité Iles	Toutes	2015	(so)	0,00	700
17	Financement matériel	Aerien	Financement avions	Toutes	2015	(so)	0,00	2000
18	Amélioration des infras du PANC	Maritime	Allongement du quai des conteneurs et amélioration du tirant d'eau	Nouméa	2015	2017	3 500,00	0
19	Amélioration des infras du PANC	Maritime	Construction des épis en grande rade pour les croisiéristes	Nouméa	2017	2020	9 000,00	0
20	Amélioration des infras du PANC	Maritime	Construction des épis en grande rade pour les croisiéristes	Nouméa	2017	2020	0,00	20
21	Amélioration des infras du PANC	Maritime	Aménagement de l'anse du Tir	Nouméa	2020	2020	0,00	0
22	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime de l'île des Pins	Ile des Pins	2015	2016	500,00	0
23	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime de l'île des Pins	Ile des Pins	2015	2016	0,00	15
24	Amélioration des services maritimes	Maritime	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Ile des Pins	2015	2020	0,00	10
25	Amélioration des infras en PN	Maritime	Wharf de Bélep	Bélep	2015	2014	596,00	5
26	Amélioration des infras en PN	Maritime	Wharf de Poum	Poum	2015	2016	500,00	5
27	Amélioration des infras en PN	Maritime	Port de pêche de Koumac	Koumac	2015	2016	2 900,00	0
28	Amélioration des infras en PN	Maritime	Port de pêche de Koumac	Koumac	2015	2016	0,00	15
29	Amélioration de la desserte maritime	Maritime	Lancement de l'exploitation du port de Népoui	Poya	2015	2020	500,00	0
30	Amélioration des infras en PN	Maritime	Construction d'un dépôt de carburant à Népoui	Poya	2015	2020	1 000,00	0
31	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Wharf d'Ouvéa	Ouvéa	2015	2016	2 000,00	5
32	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Dépôt de carburant de Maré	Maré	2022	2025	200,00	0
33	Amélioration de la desserte maritime	Maritime	DSP globale	Ouvéa, Maré, Lifou	2016	2020	0,00	300
34	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Lifou	Lifou	2015	2020	550,00	0
35	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Lifou	Lifou	2015	2020	0,00	15
36	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Maré	Maré	2020	2025	500,00	0
37	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Maré	Maré	2020	2025	0,00	15

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)
38	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Ouvéa	Ouvéa	2020	2025	500,00	0
39	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Gare maritime à Ouvéa	Ouvéa	2020	2025	0,00	15
40	Amélioration des infras dans les îles	Maritime	Dépôt de carburant d'Ouvéa	Ouvéa	2022	2025	200,00	0
41	Amélioration des services maritimes	Maritime	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Lifou	2015	2020	0,00	10
42	Amélioration des services maritimes	Maritime	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Maré	2015	2020	0,00	10
43	Amélioration des services maritimes	Maritime	Mise en place de services d'accueil dans les îles	Ouvéa	2015	2020	0,00	10
44	Voirie communale revêtue existante 2012	Route	Voirie communale revêtue en Province Sud	Toutes	2015	(so)	0,00	490,00
45	Voirie communale non revêtue existante 2012	Route	Voirie communale non revêtue en Province Sud	Toutes	2015	(so)	0,00	432,00
46	RT existante 2012	Route	RT en Province Sud	Toutes	2015	(so)	0,00	792,00
47	RP existante 2012	Route	RP en Province Sud	Toutes	2015	(so)	0,00	1 026,00
48	Voirie Grand Nouméa	Route	Suppression des péages de Koutio et Tina	Grand Nouméa	2015	2015	100,00	850,00
49	Voirie Grand Nouméa	Route	Amélioration du maillage local de la voirie	Grand Nouméa	2015	2020	4 265,00	0,00
50	Amélioration RT	Route	Amélioration de la liaison Paita-Tontouta	Paita	2015	2025	13 000,00	18,00
51	Amélioration RT	Route	10 créneaux de dépassement sur la RT1	Plusieurs	2015	2020	5 000,00	0,00
52	Amélioration RP	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2020	9 410,00	0,00
53	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2025	2 700,00	0,00
54	Voirie Grand Nouméa	Route	Mise en place du schéma de hiérarchisation du PDGN	Grand Nouméa	2015	2020	0,00	0,00
55	Amélioration RT	Route	Mise à 2x2 voies liaison Paita-Tontouta	Paita	2023	2025	8 600,00	0,00
56	Amélioration RP	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	Plusieurs	2020	2030	7 040,00	0,00

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)
57	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations	Plusieurs	2020	2030	1 800,00	0,00
58	Voirie communale revêtue existante 2012	Route	Voirie communale revêtue en Province Nord	Toutes	2015	(so)	0,00	392,00
59	Voirie communale non revêtue existante 2012	Route	Voirie communale non revêtue en Province Nord	Toutes	2015	(so)	0,00	540,00
60	RT existante 2012	Route	RT en Province Nord	Toutes	2015	(so)	0,00	1 152,00
61	RP existante 2012	Route	RP en Province Nord	Toutes	2015	(so)	0,00	1 620,00
62	Amélioration RP	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2020	11 550,00	0,00
63	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2025	4 200,00	0,00
64	Amélioration RT	Route	5 créneaux de dépassement sur la RT1	Plusieurs	2015	2020	2 500,00	0,00
65	Amélioration RP	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	Plusieurs	2020	2030	10 000,00	0,00
66	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations	Plusieurs	2020	2030	2 800,00	0,00
67	Maillage voirie Province Nord	Route	Contournement KP - Phase 1	Pouembout	2017	2020	4 000,00	36,00
68	Maillage voirie Province Nord	Route	Pont sur la Ouaième	Hienghène	2023	2025	1 350,00	3,60
69	Voirie communale revêtue existante 2012	Route	Voirie communale revêtue en PIL	Toutes	2015	(so)	0,00	98,00
70	Voirie communale non revêtue existante 2012	Route	Voirie communale non revêtue en PIL	Toutes	2015	(so)	0,00	108,00
71	RT existante 2012	Route	RT en PIL	Toutes	2015	(so)	0,00	79,20
72	RP existante 2012	Route	RP en PIL	Toutes	2015	(so)	0,00	158,40
73	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2025	400,00	0,00
74	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations	Plusieurs	2020	2030	277,00	0,00
75	Amélioration RT	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2020	18 500,00	0,00

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)
76	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : opérations prioritaires	Plusieurs	2015	2025	8 800,00	0,00
77	Sécurité routière	Route	Mise en place d'une politique très volontariste de sécurité routière	Plusieurs	2015	(so)	0,00	18,00
78	Amélioration RT	Route	Améliorations chaussées et ouvrages d'art : opérations non prioritaires	Plusieurs	2020	2030	27 400,00	0,00
79	Sécurité routière	Route	Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain : autres opérations	Plusieurs	2020	2030	2 200,00	0,00
80	Gouvernance route	Route	Lancement d'une réflexion sur la domanialité des routes	Plusieurs	2015	2020	0,00	0,00
81	Gouvernance route	Route	Création d'une agence routière calédonienne	Plusieurs	2015	2020	0,00	0,00
82	Transport collectif urbain sur le Grand Nouméa	TC	Néobus	Grand Nouméa	2016	2020	26 000,00	0
83	Transport collectif urbain sur le Grand Nouméa	TC	Néobus	Grand Nouméa	2017	(so)	0,00	1100
84	Solutions alternatives en complément des TC	TC	Consolider et structurer le Transport à la Demande dans les zones peu denses - Transport à la Demande	Plusieurs	2017	(so)	0,00	0
85	Solutions alternatives en complément des TC	TC	Consolider et structurer le Transport à la Demande dans les zones peu denses - Transport à la Demande	Plusieurs	2017	(so)	0,00	300
86	Articulation entre réseaux interurbain et urbain	TC	Mettre en place des réseaux communaux	6 communes à tendance urbaine	2020	2030	490,00	0
87	Articulation entre réseaux interurbain et urbain	TC	Mettre en place des réseaux communaux	6 communes à tendance urbaine	2020	(so)	0,00	154
ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv. Retenu (MXPF)	Total fonctionnement retenu (MXPF)

ID	Axe	Type	Nom du projet	Commune(s)	Début	Fin	Coût inv.	Total
88	Transport scolaire	TC	Organiser le Transport Scolaire en dehors du Grand Nouméa	Toutes hors Grand Noumea	2017	(so)	0,00	-38
89	Transport scolaire	TC	Rationaliser le transport scolaire du Grand Nouméa	Grand Nouméa	2017	(so)	0,00	-2
90	Solutions alternatives en complément des TC	TC	Soutenir et promouvoir les solutions de covoiturage - Capitalisation des solutions de covoiturage existantes et promotion	Plusieurs	2016	2025	61,00	0
91	PDAN	TC	Poursuivre la mise en œuvre du PDAN (Actions du PDAN actuellement engagées)	Grand Nouméa	2015	2020	24,90	0
92	PDAN	TC	Poursuivre la mise en œuvre du PDAN (Actions du PDAN actuellement engagées)	Grand Nouméa	2015	2020	0,00	0
93	Transport collectif urbain sur le Grand Nouméa	TC	Réorganisation des réseaux de TC dans le Grand Nouméa	Grand Nouméa	2017	2020	3,50	0
94	Transport collectif urbain sur le Grand Nouméa	TC	Réorganisation des réseaux de TC dans le Grand Nouméa	Grand Nouméa	2017	(so)	0,00	0
95	Articulation entre réseaux interurbain et urbain	TC	Développer des schémas locaux de transport	Toutes hors Grand Noumea	2020	(so)	0,00	0
96	Développement des modes actifs	TC	Schéma directeur modes actifs du Grand Nouméa	Grand Nouméa	2018	2020	15,00 (intégrer dans le financement du PDAN)	0
97	Développement des modes actifs	TC	Schéma directeur modes actifs du Grand Nouméa	Grand Nouméa	2018	(so)	0,00 (intégrer dans le financement du PDAN)	0
98	Amélioration des liaisons interurbaines	TC	Accompagner la mise en œuvre du réseau RAÍ (Réseau SMTI amélioré)	Toutes	2015	2018	1 083,00	0

							Retenu (MXPF)	fonctionnement retenu (MXPF)
99	Amélioration des liaisons interurbaines	TC	Accompagner la mise en œuvre du réseau RAÏ (Réseau SMTI amélioré)	Toutes	2015	(so)	0,00	800
100	Transport collectif urbain sur VKP	TC	Améliorer les transports collectifs sur VKP	VKP	2016	2020	338,00	0
101	Transport collectif urbain sur VKP	TC	Améliorer les transports collectifs sur VKP	VKP	2016	(so)	0,00	90
102	Accompagnement du développement des TC et des modes alternatifs	TC	Mette en œuvre et accompagner la mise en service de la Centrale de Mobilité - Actions relatives à la Centrale de Mobilité	Toutes	2016	2025	0,00	0
103	Développement des modes actifs	TC	Intégration de prescriptions vélo "bandes et pistes cyclables" dans les projets d'aménagement routier	Plusieurs	2020	(so)	0,00	0
104	Amélioration des liaisons interurbaines	TC	Service de navette vers Tontouta amélioré	Plusieurs	2020	(so)	0,00	0
105	Transport urbain	TC	Transport urbain existant Grand Noumea	Grand Nouméa	2015	(so)	0,00	4050
106	Transport scolaire	TC	Transport scolaire existant Grand Noumea	Grand Nouméa	2015	(so)	0,00	100
107	Transport scolaire	TC	Transport scolaire existant hors Grand Noumea	Toutes hors Grand Noumea	2015	(so)	0,00	190