AMO TRANSPORT SCOLAIRE – MISE EN ŒUVRE PLAN PLURIANNUEL

-

Etude de faisabilité d'un réseau scolaire interurbain territorial

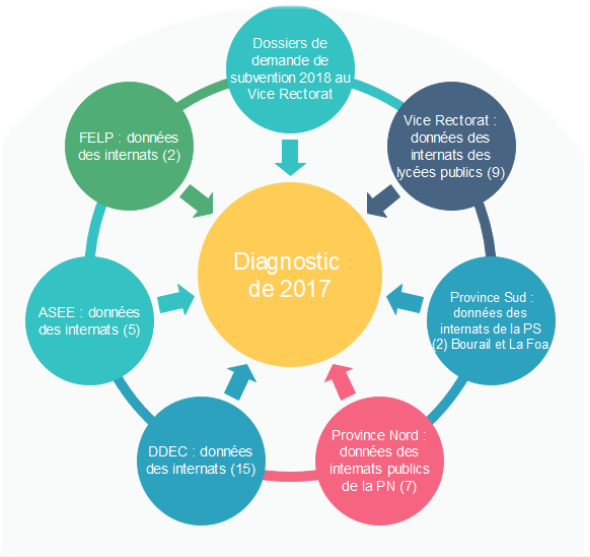
Version 2 du 09/09/2019

Sommaire

1. PREAMBULE 5
   1.1 OBJECTIFS ET PERIMETRE DE L'ETUDE 5
   1.2 METHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNEES 7
2. ETAT DES LIEUX 9
   2.1 IDENTIFICATION DE LA POPULATION SCOLAIRE CONCERNEE 9
   2.2 DEMANDE DE DEPLACEMENT SELON ORIGINE-DESTINATION DES 4 800 ELEVES CONCERNES .. 13
   2.3 OFFRE ET DEMANDE CONSTATEE SUR LES CIRCUITS DE TRANSPORTS SCOLAIRES ACTUELS 22
   2.4 COMPARAISON DES DONNES ET ESTIMATION DE LA DEMANDE REELLE 25
3. CONSTRUCTION D'UN RESEAU TERRITORIAL INDEPENDANT 27
   3.1 LE RESEAU JOURNALIER 27
   3.2 LE RESEAU HEBDOMADAIRE 30
4. FAISABILITE TECHNIQUE D'UNE BASCULE SUR LE RAÏ 39
   4.1 PREAMBULE – ANALYSE GENERALE 39
   4.2 PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT DE L'OFFRE RAÏ AFIN D'ABSORBER LA DEMANDE SCOLAIRE 40
5. COMPARAISON DES SCENARIOS ET MODES OPERATOIRES 47
   5.1 GOUVERNANCE ET MODES OPERATOIRES 47
   5.2 ANALYSE FINANCIERE DES SCENARIOS PROPOSES 49
   5.3 COMPARAISON ET SYNTHESE 50
6. ANNEXES 52
   6.1 ANNEXE N°1 : LISTE DES CIRCUITS DE TRANSPORT SCOLAIRE EXISTANTS ET RECENSES 53

Table des illustrations

Figure 1 : Carte de localisation des etablissements scolaires du secondaire publics et prives en 2018 (source : Vice-Rectorat). 8
Figure 2 : Repartition des eleves entre la Grand Terre et les Iles (source des donnees : Vice-Rectorat) 10
Figure 3 : Communes d'origine et de destination des eleves du secondaire scolarises sur la Grande Terre (source des donnees : Vice-Rectorat)..... 11
Figure 4 : Synthese de la repartition des 28 813 eleves scolarises 12
Figure 5 : Repartition des deplacements entre provinces (source des donnees : Vice-Rectorat, 2019) 13
Figure 6 : Nombre d'eleves par commune de residence (source des donnees : Vice-Rectorat, 2019)..... 15
Figure 7 : Nombre d'eleves par commune de scolarisation (source des donnees : Vice-Rectorat, 2019) 17
Figure 8 : Repartition des eleves internes par O/D (source des donnees : Vice-Rectorat, 2019)..... 19
Figure 9 : Repartition des eleves externes et demi-pensionnaires par O/D (source des donnees : Vice-Rectorat, 2019)..... 20
Figure 10 : Identification des trajets quotidiens impossibles car trop longs..... 21
Figure 11 : Recensement des circuits actuels selon donnees recoltees au cours de l'etude..... 22
Figure 12 : Vision synthetique de l'offre de transport scolaire actuelle sur la Grande Terre 24
Figure 13 : Comparaison des donnees relatives a la demande de transport scolaire interurbain 25
Figure 14 : Identification des 14 circuits de transport scolaire journalier interurbain connus aujourd'hui 28
Figure 15 : Reseau de transport scolaire interurbain journalier propose 29
Figure 16 : Travail d'optimisation des circuits de transport scolaire interurbains hebdomadaires actuels..... 31
Figure 17 : Reseau de transport scolaire interurbain hebdomadaire propose SCENARIO N°1..... 32
Figure 18 : Comparaison avant/apres SCENARIO N°1 33
Figure 19 : Travail de construction du reseau hebdomadaire renforce selon la demande 34
Figure 20 : Reseau de transport scolaire interurbain hebdomadaire propose SCENARIO N°2..... 36
Figure 21 : Comparaison avant/apres SCENARIO N°2 37
Figure 22 : Identification des circuits repondant aux besoins des differentes O/D..... 37
Figure 23 : Le reseau Raï en 2019 39
Figure 24 : Report sur le Raï – nouveaux circuits a destination de Bourail 41
Figure 25 : Report sur le Raï – nouveaux circuits a destination du Grand Noumea 42
Figure 26 : Report sur le Raï – nouveaux circuits a destination de Pouembout..... 43
Figure 27 : Report sur le Raï – nouveaux circuits a destination de Poindimie..... 44
Figure 28 : Report sur le Raï – nouveaux circuits a destination de Touho 45
Figure 29 : Report sur le Raï – nouveaux circuits vers les autres destinations 46
Figure 30 : Organisation actuelle des circuits de transport scolaire interurbains..... 47
Figure 31 : Illustration de la dispersion des tarifs payes par les parents d'eleves (source : Diagnostic, 2017)..... 49



1. PREAMBULE

1.1 OBJECTIFS ET PERIMETRE DE L'ETUDE

1.1.1 OBJECTIFS

La présente étude vise à faire l'état des lieux de **l'offre et de la demande de déplacement en transport scolaire interurbain et d'étudier la faisabilité de la création d'un réseau territorial à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie**.

Le terme « interurbain » désigne tous les déplacements qui sortent d'une commune pour aller dans une autre commune.

En effet, l'action n°5 du plan pluriannuel des transports scolaires de Nouvelle Calédonie, réalisé en 2018, prévoit la définition d'un **réseau de lignes structurantes territoriales**. Les dessertes intra communales sont exclues d'un tel réseau. L'étude ne concerne pas le Grand Nouméa, territoire sur lequel les réseaux sont gérés par une autorité organisatrice des transports spécifique, le SMTU.

Cette action est inscrite dans le plan pluriannuel des transports scolaires et fait suite au diagnostic des transports scolaires de 2017 qui a mis en exergue plusieurs points :

- la multiplicité des organisateurs actuels en matière de transport interurbain ;
- la disparité en termes de tarifs pratiqués et coûts tant pour les collectivités que pour les parents ;
- l'inégalité de traitement des élèves du fait de zones non desservies ou mal desservies ;
- la possibilité d'optimisation des lignes par un regroupement sur un réseau unique.

Les éléments techniques et financiers seront examinés ainsi que les modalités d'organisation de ce réseau, avec notamment le lien possible avec le réseau Raï géré à l'échelle du territoire.

Le rapport est structuré de la manière suivante :

Etat des lieux de l'offre et de la demande actuelle

⇨ Construction d'un nouveau réseau interurbain indépendant

⇨ Etude des possibilités techniques de bascule sur le réseau Raï

⇨ Comparaison des scenarios et modes opératoires

1.1.2 PERIMETRE

Il convient de bien définir le périmètre de l'étude.

L'objectif est de définir un **réseau de transport interurbain, à savoir des lignes de transport permettant de relier deux communes différentes**. Les trajets internes aux communes ne sont pas considérés. De ce fait **seuls les élèves scolarisés dans le secondaire** sont concernés.

Le cahier des charges précise également que cette première étude porte sur **les transports terrestres**. Ainsi ce double critère (interurbain et terrestre) conduit à travailler **sur l'ensemble du périmètre de la Grande Terre.** En effet les élèves des îles ne sortent pas de leur commune de résidence ou le font par voie maritime ou aérienne.

Enfin, **les trajets ayant pour origine <u>et</u> pour destination une commune du Grand Nouméa ne seront pas intégrés à l'étude** car ils relèvent du réseau de transport scolaire géré par le Syndicat Mixte des Transports Urbains, qui fait actuellement l'objet d'une étude d'optimisation avec transfert progressif des élèves sur les réseaux réguliers.

La réunion de lancement, le 19 avril 2019, a permis de confirmer les critères suivants :

	Fait partie du périmètre de l'étude	Ne fait partie du périmètre de l'étude
Secteur géographique :	**Trajets interurbains** (hors trajets internes au Grand Nouméa)	- Trajets intra-communaux - Trajets interurbains commençant loin d'un axe principal de circulation (tribu dans la chaîne) - Trajets internes au Grand Nouméa - Circuits très courts (5 km par exemple)
Niveau de scolarisation :	Secondaire	Primaire, Supérieur (BTS)
Type d'établissement :	Privés, publics	
Fréquence :	Hebdomadaire, Journalier	
Organisateur :	Communes, Province Nord, SIVM, Associations, Privés, Etablissement	
Autre critère :	Trajets non connus	- Trajets entre l'internat et l'établissement scolaire - Trajets comportant très peu d'élèves (<= 3 élèves)

1.2 METHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNEES

Le diagnostic des transports scolaires, réalisé en 2017, couvrait les volets organisationnels, réglementaires, techniques et financiers. Les circuits de transport scolaire avaient été recensés uniquement sur la base des dossiers de demande de subvention déposés auprès du Vice Rectorat et des informations délivrées par les communes dans le cadre d'une enquête.

Dans un 1er temps, nous avons mis à jour ces données d'après les dossiers de subvention déposés en 2018. Ce qui nous a permis de connaître les circuits mis en œuvre par les collectivités. Cette mise à jour était d'autant plus nécessaire que deux lycées ont ouvert ou sensiblement augmenté leurs effectifs ces deux dernières années (le lycée du Mont dore et le lycée de Pouembout).

L'étude a permis de vérifier que certains trajets n'avaient pas été recensés. Les différents internats et établissements ont donc été contactés pour connaître leurs effectifs et la provenance des élèves, ainsi que leurs horaires. Enfin, le vice rectorat a fourni les statistiques de la population scolaire, avec un détail par communes de résidence, par établissement et par régime (interne ou demi-pensionnaire/externe). Enfin certaines communes ont été contactées pour lever des incertitudes. La collecte des données est donc aujourd'hui exhaustive.

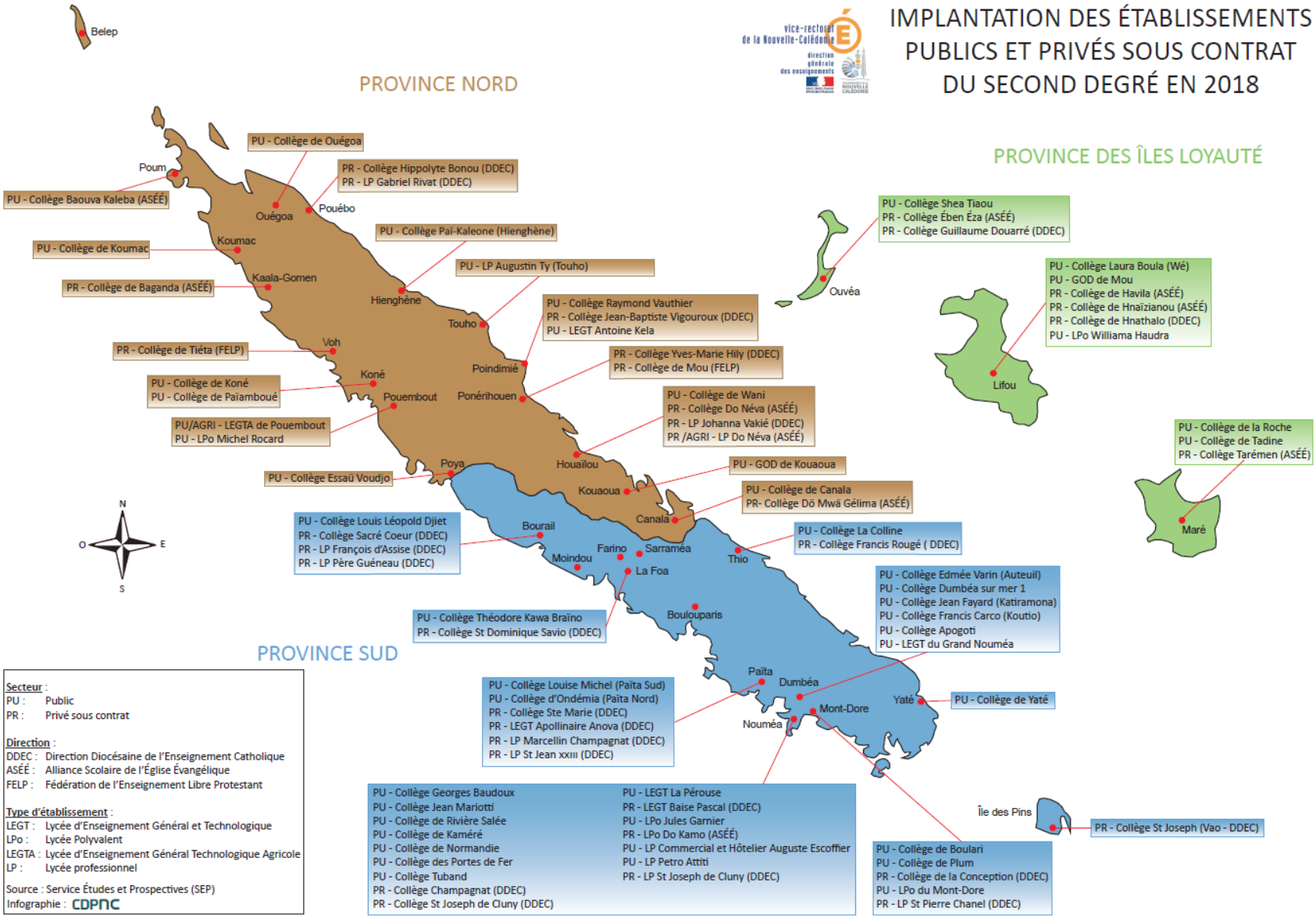


Figure 1 : Carte de localisation des établissements scolaires du secondaire publics et privés en 2018 (source : Vice-Rectorat)

2. ETAT DES LIEUX

2.1 IDENTIFICATION DE LA POPULATION SCOLAIRE CONCERNEE

Le premier travail consiste à identifier la population scolarisée et les déplacements engendrés concernés par le futur réseau scolaire interurbain territorial.

Parmi les 33 communes de Calédonie, 5 sont en dehors du champ de l'étude : Bélep, Ile des Pins, Lifou, Maré, Ouvéa.

Comme le montre la carte ci-contre, parmi les **28 communes restantes, 4 n'ont pas du tout d'établissement du secondaire** : Boulouparis, Farino, Moindou, Sarraméa. **Une commune** (Kouaoua) ne dispose que d'un Groupe d'Observation Dispersé associé au collège de Canala. **Deux communes** (Touho et Pouembout) bénéficient d'un lycée mais pas de collège. Ainsi, de nombreuses communes ne disposent pas du double équipement collège+lycée publics ; les élèves sont donc souvent obligés de se rendre dans une autre commune que leur commune de résidence pour leur scolarité.

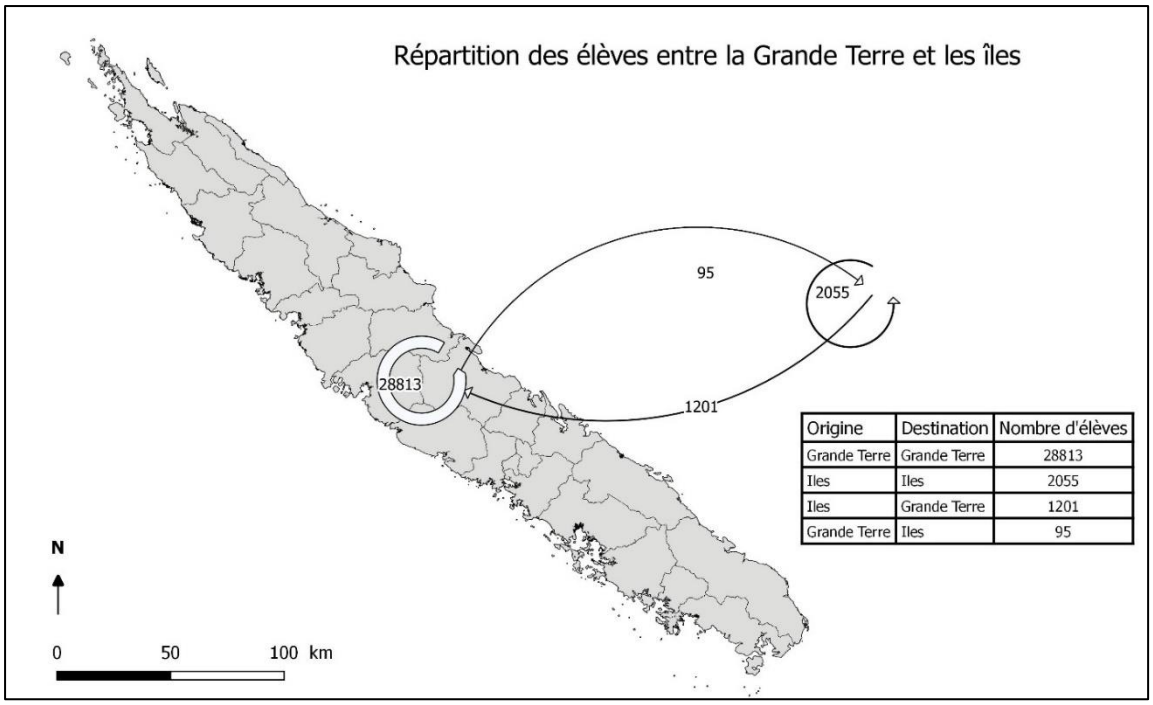
En complément se pose la question de la carte scolaire et l'importance de l'enseignement privé. Nous savons donc que des déplacements de scolaires sont également à attendre des communes ne disposant que de collèges publics vers des communes où se situent des collèges privés. Enfin, les SEGPA (Section d'Enseignement Général et Professionnel Adapté) et ALP (Antenne de Lycée Professionnel) ont parfois des zones de recrutement qui dépassent le périmètre « classique ».

En résumé : **toutes les communes de la Grande Terre sont bien concernées par l'étude** car elles sont toutes, soit émettrices, soir réceptrices d'élèves scolarisés pouvant effectuer des déplacements interurbains. Nous travaillerons donc sur la base de données complète du Vice-Rectorat.

Les chiffres pour 2019 sont les suivants :

En Nouvelle Calédonie : **32 000 élèves sont scolarisés dans le secondaire**, dont 30 000 dans des établissements sur la Grande Terre.

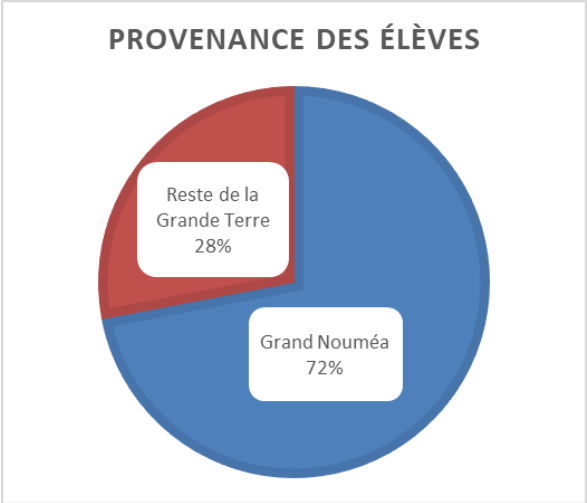
Parmi ces 30 000 élèves, 28 800 proviennent de la Grande Terre. Soit environ 90 % des élèves du secondaire.

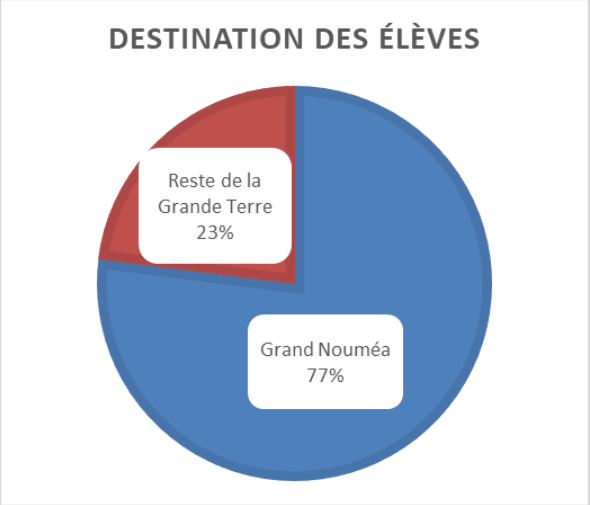


Origine	Destination	Nombre d'élèves
Grande Terre	Grande Terre	28813
Iles	Iles	2055
Iles	Grande Terre	1201
Grande Terre	Iles	95

Figure 2 : Répartition des élèves entre la Grand Terre et les Iles (source des données : Vice-Rectorat)

Sur les 28 800 élèves réalisant un trajet sur la Grande Terre : 72 % proviennent du Grand Nouméa. En destination les établissements scolaires du Grand Nouméa totalisent 77 % des élèves (43 % pour la seule commune de Nouméa).





Le tableau ci-dessous détaille les Origines / Destinations des 28 800 élèves du secondaire, scolarisés sur la Grande Terre et résidant sur la Grande Terre. En ligne se trouvent les communes de résidence, et en colonne les communes des établissements scolaires.
Exemple : sur la 1ère ligne nous lisons que 19 élèves de Boulouparis sont scolarisés à Bourail.

Origine / Destination	Bourail	Canala	Dumbéa	Hienghène	Houaïlou	Kaala-Gomen	Koné	Koumac	La Foa	Mont-Dore	Nouméa	Ouégoa	Païta	Poindimié	Ponerihouen	Pouébo	Pouembout	Poum	Poya	Thio	Touho	Voh	Yaté	Total
Boulouparis	19		28		1		2		141	7	77		41			1	8			1				326
Bourail	471		24				1	2	10	9	91		39	1		1	29			1	1			680
Canala	23	153	8		3				38	4	83		64	14			5			4	7			406
Dumbéa	19	3	2 451		4	1	1	1	5	*183*	*1 095*		*266*	1		1	3	1			3			4 038
Farino	5		1		1				25	2	9						2							45
Hienghène	9		2	103	6		1			4	35	1	6	46		19	4				32	1		269
Houaïlou	60	3	3	1	225		2	1		8	38		15	35	41	1	7				12	1		453
Kaala-Gomen	17	1	3		5	70		79		3	10		8	8			14				30	1		249
Koné	49		9		4		560	6		5	60		25	18		1	178				36	23		974
Kouaoua	14	60	4		5		4		15		28		20	12			3				2			167
Koumac	23	1	5			47		234		8	48	1	7	12	1	3	85				11	3		489
La Foa	57		25						229	6	87		39				13							456
Moindou	23		3		1				28		10		4	1		2	1				1			74
Mont-Dore	18		*355*		4	1	3	2	5	1 928	*751*		*124*	6			4				3	3	2	3 209
Nouméa	47	2	*919*	2	12	2	2	2	18	*328*	8 946	1	*547*	6	3	3	19			3	11	3	1	10 877
Ouégoa	11		2		5	1	1	27		3	14	109	10	7		32	8				16			246
Païta	27		*321*		4		3		15	*87*	*576*		1 686	3			5				1	3		2 731
Poindimié	31		4		10		3			5	40		17	407	7	1	17				38	1		581
Ponerihouen	26				13		2			1	14		16	84	79	3	9				22			269
Pouébo	9				2	2	1	3		2	29	16	11	14	1	164	12				32			298
Pouembout	16		3		1		163	1			21		5	6			70		2		6	1		295
Poum	6			1	3	4	1	37		2	12	2	4	7		7	15	58			13	7		179
Poya	70		10		3		18	5	1	2	31		14	10			42		135		4	3		348
Sarraméa	14		2		1				34	1	10		5											67
Thio	23		13		1		1		9	13	61		49				2			147				319
Touho	5			17	2		3			1	14		2	113		2	7				43	3		212
Voh	26		6		1	4	82	10	1		25		19	14			34				15	93		330
Yaté	1		8	1					2	25	47		31				1				2		108	226
Total	1 119	223	4 209	125	317	132	854	410	576	2 637	12 262	130	3 074	825	132	241	597	59	137	156	341	146	111	28 813

Figure 3 : Communes d'origine et de destination des élèves du secondaire scolarisés sur la Grande Terre (source des données : Vice-Rectorat)

Les nombres indiqués en rouge, dans ce tableau, correspondent à des trajets intra communaux ou à des trajets internes au Grand Nouméa (qui sont de la compétence du SMTU). Ces déplacements ne font pas partie du périmètre de l'étude. Ils totalisent un peu plus de 24 000 élèves, détaillés dans le tableau ci-après.

Type de déplacement	Nombre d'élèves	Pourcentage
Intra communal ou interne au Grand Nouméa	24 021	83
Intracommunal hors Grand Nouméa	*3 458*	*12*
Intracommunal au sein du Grand Nouméa	*15 011*	*52*
Interurbain sur le Grand Nouméa	*5 552*	*19*
Interurbain hors Grand Nouméa	4 792	17
Total	28 813	

SMTU

Figure 4 : Synthèse de la répartition des 28 813 élèves scolarisés

La majorité des déplacements sont internes à une commune qui ne fait pas partie du périmètre d'étude.

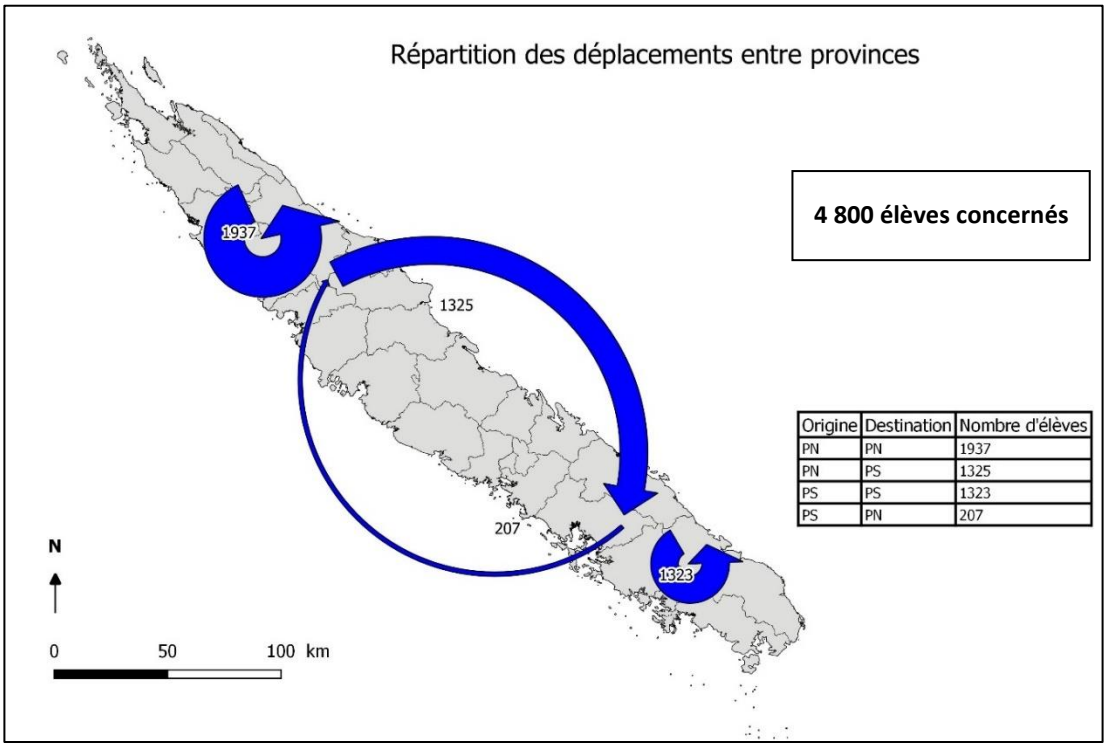
Le nombre d'élèves concernés par la présente étude est donc de 4 792 élèves scolarisés en 2019.

Synthèse intermédiaire :

2.2 DEMANDE DE DEPLACEMENT SELON ORIGINE-DESTINATION DES 4 800 ELEVES CONCERNES

Près de 4 800 élèves de la Grande Terre sont donc scolarisés sur la Grande Terre dans un établissement hors de leurs communes. Cependant, certains peuvent venir à pied ou en vélo (notamment sur la zone VKP) ou être déposés par leurs parents sans que cela soit vécu comme une contrainte. Le nombre de 4 800 élèves à transporter est donc l'estimation haute et sera comparé (§2.4) aux autres données récoltées.

2.2.1 REPARTITION PAR PROVINCE



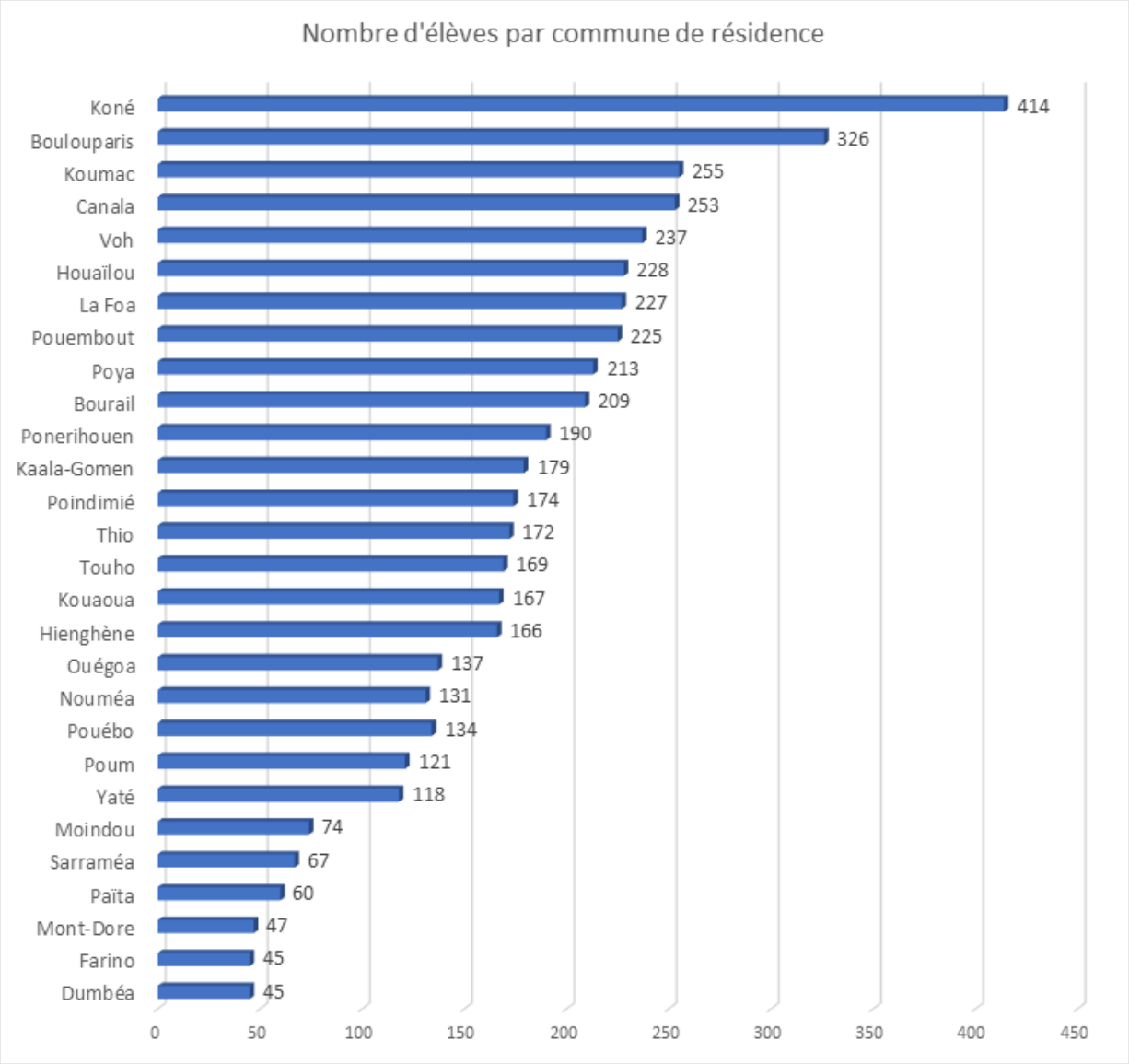
Origine	Destination	Nombre d'élèves
PN	PN	1937
PN	PS	1325
PS	PS	1323
PS	PN	207

Figure 5 : Répartition des déplacements entre provinces (source des données : Vice-Rectorat, 2019)

Parmi les 4 800 élèves concernés par le réseau de transport interurbain, près de 2 000 effectuent un trajet interne à la province Nord, environ 1 300 élèves vont de la province Nord vers la province Sud, autant effectuent un trajet interne à la province Sud, et seulement 200 se rendent de la province Sud vers la province Nord. Ce sont donc 1 500 élèves qui changent de province.

2.2.2 REPARTITION PAR COMMUNE

Les graphiques ci-dessous concernent toujours uniquement les élèves concernés par le sujet de l'étude, c'est-à-dire les 4 800 élèves qui effectuent un trajet vers l'extérieur de leur commune et non compris dans le périmètre du Grand Nouméa ni des îles.



Les deux communes le plus génératrices de demandes sont les communes de Koné et de Boulouparis.

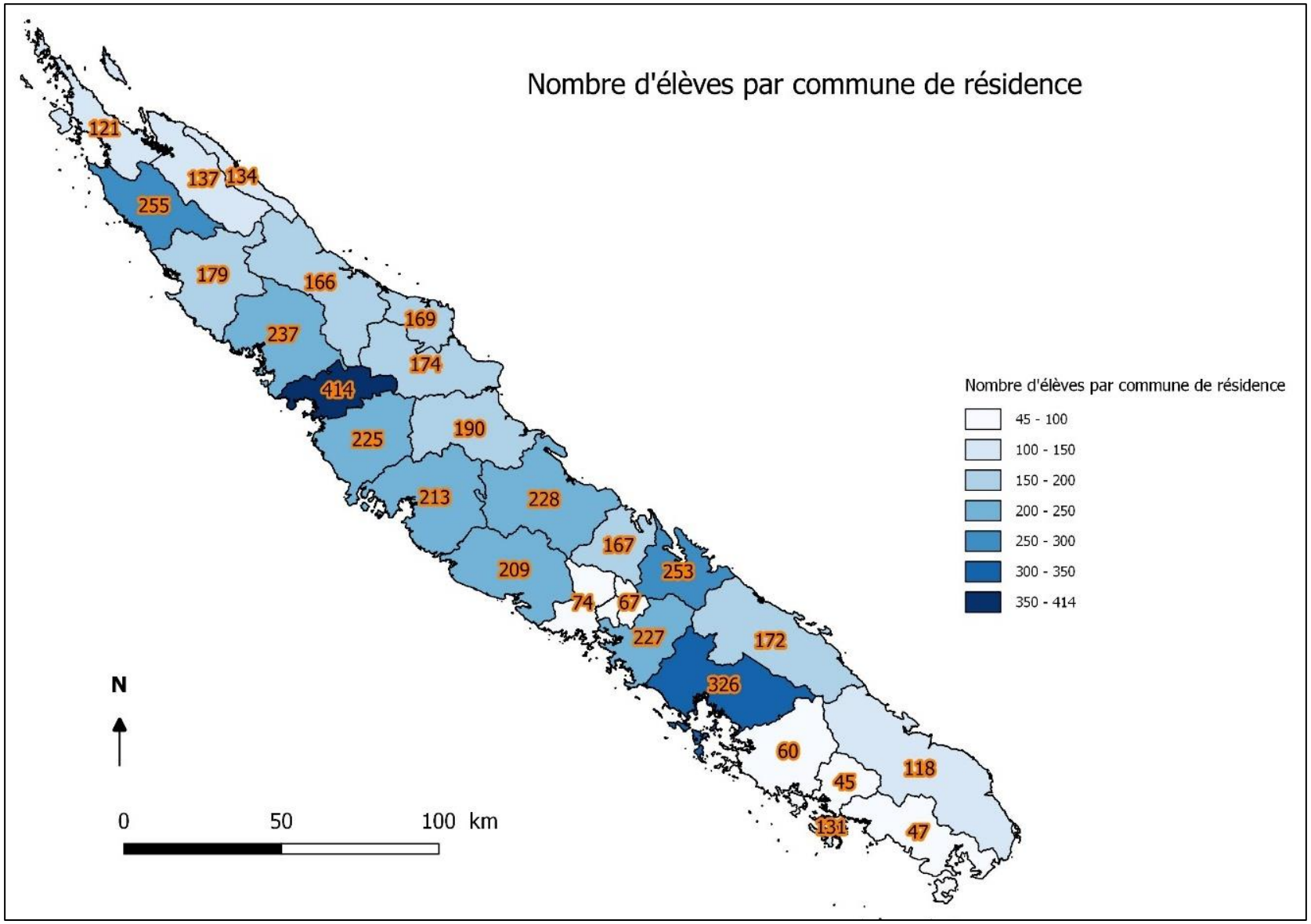
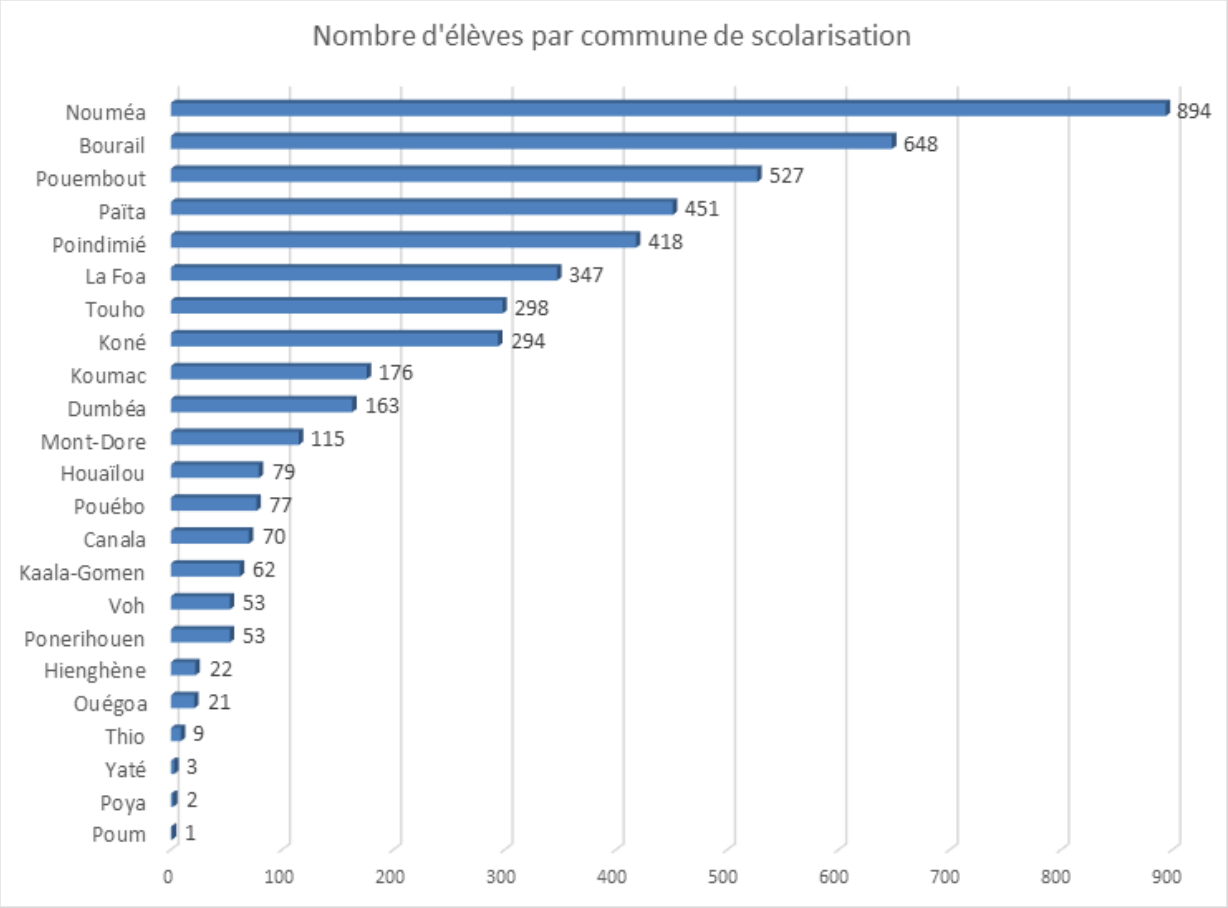


Figure 6 : Nombre d'élèves par commune de résidence (source des données : Vice-Rectorat, 2019)

La répartition selon les destinations est différente avec une plus forte concentration sur quelques communes (les communes équipées de lycées notamment).



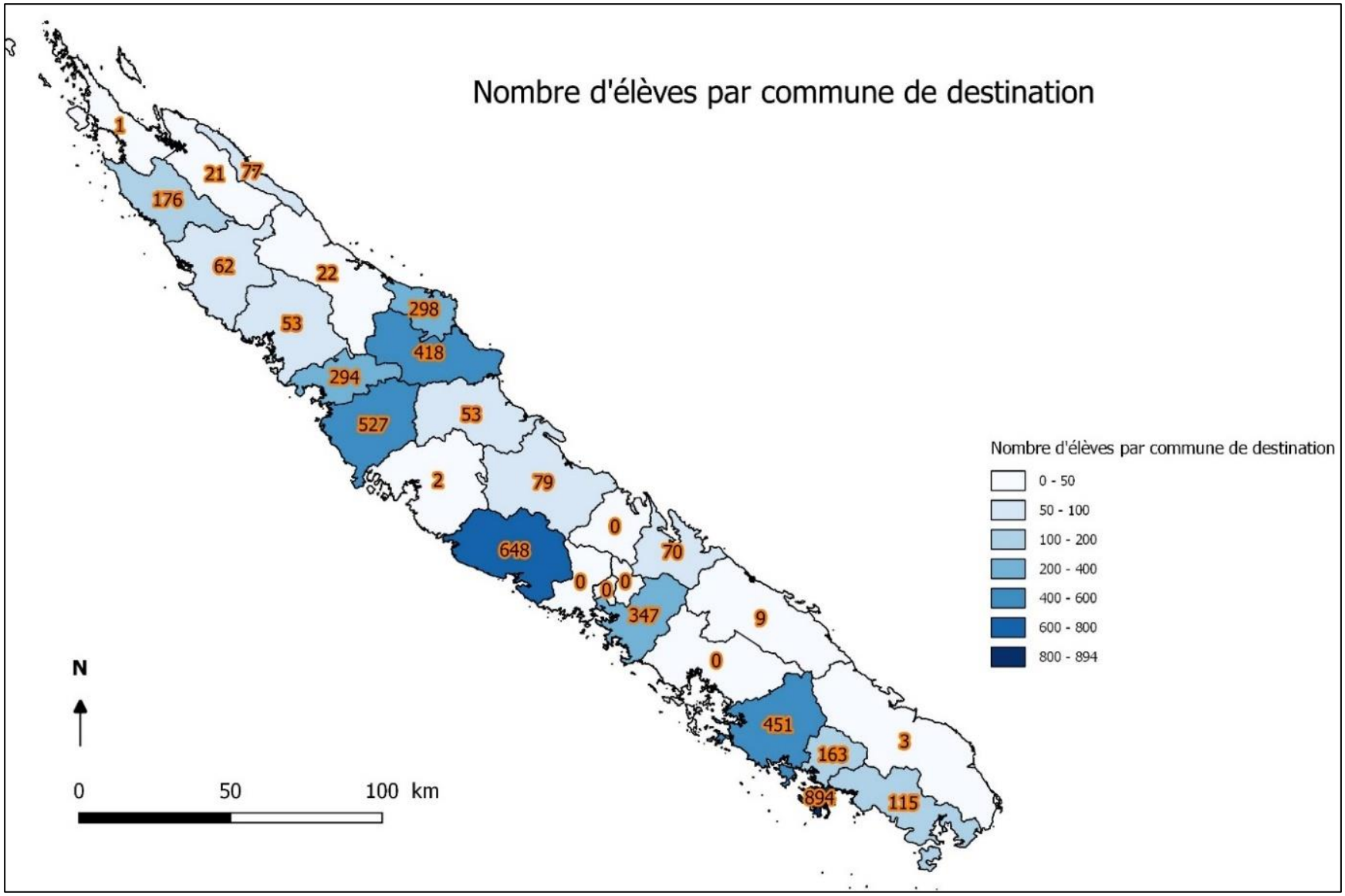
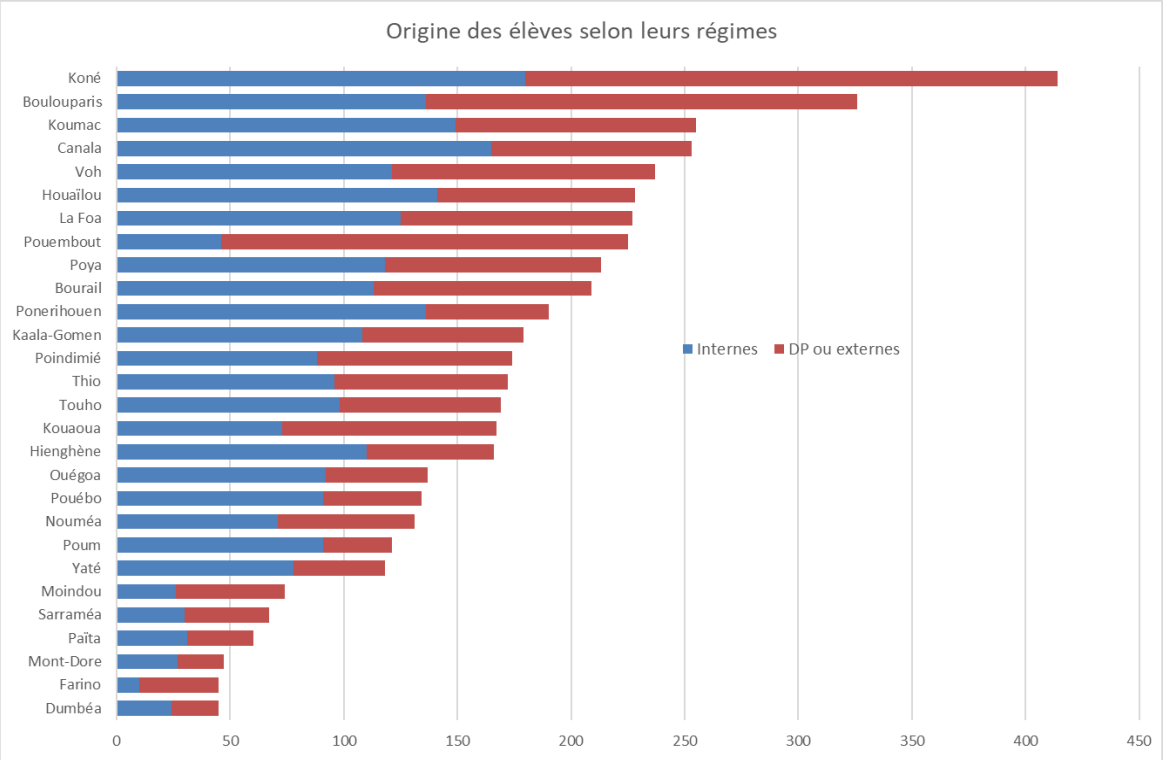


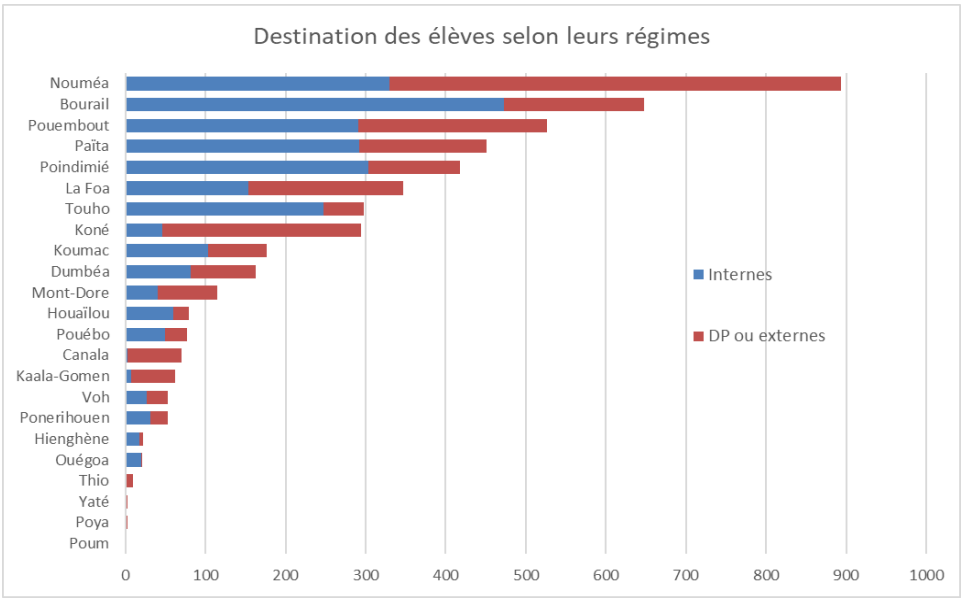
Figure 7 : Nombre d'élèves par commune de scolarisation (source des données : Vice-Rectorat, 2019)

2.2.3 AUTANT D'ELEVES INTERNES QU'EXTERNES

Parmi ces **4 800 élèves, il y 2 600 internes et 2 200 élèves externes ou demi-pensionnaires.**

La répartition est variable selon les communes, comme le montrent les graphiques ci-dessous.





Le nombre élevé (plus de 500), d'élèves non internes à destination de la commune de Nouméa est surprenant. Tous ces élèves provenant de l'extérieur du Grand Nouméa, il est impossible qu'ils effectuent le trajet quotidiennement. Ces élèves sont probablement logés dans leur famille ou dans des foyers sur la capitale. En semaine ils se déplacent en interne à l'agglomération du Grand Nouméa puis, le week-end, vers l'extérieur.

- *« Externe »* ne signifie pas un déplacement quotidien vers sa commune d'origine telle que donnée dans les fichiers d'inscription du vice-rectorat.
- *« Interne »* ne signifie pas non plus systématiquement un déplacement hebdomadaire car certains élèves ne rentrent chez eux que pour les vacances scolaires par exemple.

Dans la suite de ce document, ces éléments sont mis en corrélation avec les éléments recueillis auprès des internats et des communes, afin d'obtenir un diagnostic le plus fiable possible.

A l'avenir, afin de prévoir les besoins en déplacements, il serait pertinent de compléter la base de données du Vice-Rectorat avec l'information du lieu exact d'hébergement de chaque élève la semaine.

2.2.4 O/D DES ELEVES INTERNES

Nous avons fait l'exercice de répertorier les Origines / Destinations des élèves internes et imaginer le type de véhicule qui serait nécessaire pour transporter tout le monde.

ELEVES INTERNES INTERURBAINS

Origine / Destination	Bourail	Canala	Dumbéa	Hienghène	Houaïlou	Kaala-Gomen	Koné	Koumac	La Foa	Mont-Dore	Nouméa	Ouégoa	Païta	Poindimié	Ponerihouen	Pouébo	Pouembout	Touho	Voh	Total
Boulouparis	14		15		1				51		28		19				8			136
Bourail			13					1	7	3	33		30			1	24	1		113
Canala	23		6		2				37		31		42	13			5	6		165
Dumbéa	10						1	1	1					1		1	2	3		20
Farino	2		1		1						4						2			10
Hienghène	9		1		6						5	1	5	39		11	4	28	1	110
Houaïlou	49		1	1				1		2	13		7	27	26		5	9		141
Kaala-Gomen	15	1			5			31			1		4	7			14	30		108
Koné	41		4		4			5		1	21		14	14		1	24	35	16	180
Kouaoua	10	1	2		5		1		14		10		16	11			1	2		73
Koumac	12		2			4				2	22		4	12		2	76	11	2	149
La Foa	28		14							2	41		27				13			125
Moindou	7		2		1				5		6		2			1	1	1		26
Mont-Dore	15								4								4	3	1	27
Nouméa	33			2				1	9			1		4		2	9	9	1	71
Ouégoa	6				5			19		2	3		3	7		24	8	15		92
Païta	19								7					1			3	1		31
Poindimié	28		1		8		1				16		10		5		14	5		88
Ponerihouen	25				9					1	3		7	58		3	8	22		136
Pouébo	8				2	1	1	2			5	16	8	10			9	29		91
Pouembout	12		1		1		11	1			7		1	6				5	1	46
Poum	6			1	3	1		31			5	2	2	7		2	14	13	4	91
Poya	40		5		3		8	5	1		14		8	8			21	4	1	118
Sarraméa	12		1						9	1	3		4							30
Thio	19		6		1				6	3	25		35				1			96
Touho	5			13	2						5		1	65		1	6			98
Voh	24		1		1	1	23	5	1		8		16	13			14	14		121
Yaté	1		5	1					2	19	21		27				1	1		78
Total	473	2	81	18	60	7	46	103	154	36	330	20	292	303	31	49	291	247	27	2570

Légende :

Nombre d'élèves par O/D	Nombre d'O/D concernées	Nombre d'élèves concernés	Véhicules nécessaires
Entre 1 et 4	111	198	Véhicules particuliers ou regroupement d'OD
Entre 5 et 20	102	997	Cars de petite capacité ou regroupement d'OD
Entre 21 et 35	31	836	Cars de moyenne capacité ou regroupement d'OD
Entre 36 et 53	8	340	Cars de 53 places (comme ceux du Raï)
Plus de 53	3	199	Plusieurs véhicules

Figure 8 : Répartition des élèves internes par O/D (source des données : Vice-Rectorat, 2019)

Ces 2 600 élèves totalisent 255 O/D différentes, soit une moyenne de 10 élèves par O/D. Mais ce nombre moyen cache de grandes disparités, comme le montre le tableau ci-dessus.

Bourail est de loin la commune qui attire le plus d'élèves internes.

2.2.5 O/D DES ELEVES EXTERNES OU DEMI-PENSIONNAIRES

Le même exercice a été réalisé pour les élèves externes ou demi-pensionnaires.

Origine / Destination	Bourail	Canala	Dumbéa	Hienghène	Houaïlou	Kaala-Gomen	Koné	Koumac	La Foa	Mont-Dore	Nouméa	Ouégoa	Païta	Poindimié	Ponerihouen	Pouébo	Pouembout	Poum	Poya	Thio	Touho	Voh	Yaté	Total
Boulouparis	5		13				2		90	7	49		22			1				1				190
Bourail			11				1	1	3	6	58		9	1			5			1				96
Canala			2		1				1	4	52		22	1						4	1			88
Dumbéa	9	3			2	1			4								1	1						21
Farino	3								25	2	5													35
Hienghène			1				1			4	30		1	7		8					4			56
Houaïlou	11	3	2				2			6	25		8	8	15	1	2				3	1		87
Kaala-Gomen	2		3					48		3	9		4	1								1		71
Koné	8		5					1		4	39		11	4			154				1	7		234
Kouaoua	4	59	2				3		1		18		4	1			2							94
Koumac	11	1	3			43				6	26	1	3		1	1	9					1		106
La Foa	29		11							4	46		12											102
Moindou	16		1						23		4		2	1		1								48
Mont-Dore	3					1	3	2	1					6								2	2	20
Nouméa	14	2			6	2	2	1	9					2	3	1	10			3	2	2	1	60
Ouégoa	5		2			1	1	8		1	11		7			8					1			45
Païta	8				3		3		8					2			2					3		29
Poindimié	3		3		2		2			5	24		7		2	1	3				33	1		86
Ponerihouen	1				4		2				11		9	26			1							54
Pouébo	1					1		1		2	24		3	4	1		3				3			43
Pouembout	4		2				152				14		4						2		1			179
Poum						3	1	6		2	7		2			5	1					3		30
Poya	30		5				10			2	17		6	2			21					2		95
Sarraméa	2		1		1				25		7		1											37
Thio	4		7				1		3	10	36		14				1							76
Touho				4			3			1	9		1	48		1	1					3		71
Voh	2		5			3	59	5			17		3	1			20				1			116
Yaté			3							6	26		4								1			40
Total	175	68	82	4	19	55	248	73	193	75	564	1	159	115	22	28	236	1	2	9	51	26	3	2209

Légende :

Nombre d'élèves par O/D	Nombre d'O/D concernées	Nombre d'élèves concernés	Véhicules nécessaires
Entre 1 et 4	151	307	Véhicules particuliers ou regroupement d'OD
Entre 5 et 20	62	558	Cars de petite capacité ou regroupement d'OD
Entre 21 et 35	16	411	Cars de moyenne capacité ou regroupement d'OD
Entre 36 et 53	8	361	Cars de 53 places (comme ceux du Raï)
Plus de 53	6	572	Plusieurs véhicules
Total	243	2 209	

Figure 9 : Répartition des élèves externes et demi-pensionnaires par O/D (source des données : Vice-Rectorat, 2019)

Comme vu au §2.2.3, de nombreux élèves, scolarisés dans l'agglomération sont répertoriés comme demi-pensionnaires ou externes mais ne peuvent effectuer de manière quotidienne les allers – retours. C'est par exemple le cas d'un trajet Dumbéa / Poum où l'on a un élève inscrit. Il est probable que cet élève soit effectivement non – interne, et qu'il réside chez un correspondant ou chez de la famille. Les données proviennent des établissements par l'intermédiaire du Vice Rectorat.

Ces élèves se déplacent au quotidien soit par leurs propres moyens, soit sur le réseau de transport scolaire du SMTU ou le réseau urbain.

En revanche, le week-end ils peuvent utiliser un service de transport scolaire pour rentrer chez eux. Nous avons donc effectué une analyse complémentaire ci-dessous afin de les recenser spécifiquement et pouvoir les intégrer dans le futur réseau interurbain.

Le tableau ci-dessous détaille **les trajets des 737 élèves recensés :**

TRAJETS QUOTIDIENS interurbains - Seules les longues distances ont été conservées (trajets non réalisables de manière journalière) - demande supérieure à 3 élèves							
Origine / Destination	Bourail	Grand Nouméa				Pouembout	Total
		Dumbéa	Mont-Dore	Nouméa	Païta		
Bourail		11	6	58	9		84
Canala			4	52	22		78
Dumbéa	9						9
Farino				5			5
Hienghène			4	30			34
Houaïlou			6	25	8		39
Kaala-Gomen				9	4		13
Koné	8	5	4	39	11		67
Kouaoua	4			18	4		26
Koumac	11		6	26		9	52
Moindou				4			4
Nouméa	14					10	24
Ouégoa				11	7		18
Païta	8						8
Poindimié			5	24	7		36
Ponerihouen				11	9		20
Pouébo				24			24
Pouembout	4			14	4		22
Poum				7			7
Poya		5		17	6		28
Sarraméa				7			7
Thio	4	7	10	36	14		71
Touho				9			9
Voh		5		17			22
Yaté				26	4		30
Total	62	33	45	469	109	19	737

Figure 10 : Identification des trajets quotidiens impossibles car trop longs

Il est également possible que ces élèves n'effectuent pas les trajets toutes les semaines, mais ne rentrent, par exemple, uniquement lors de ponts ou lors des vacances scolaires, en raison du coût du trajet mais aussi de sa durée.

2.3 OFFRE ET DEMANDE CONSTATEE SUR LES CIRCUITS DE TRANSPORTS SCOLAIRES ACTUELS

Le paragraphe précédent a permis de recenser les besoins en déplacement interurbains des élèves sur la Grande Terre selon les données d'inscription auprès du Vice-Rectorat. Cette donnée comporte certains biais précédemment cités. Une autre source de donnée est donc utilisée : il s'agit des données issues des circuits de transport scolaire existants et leur fréquentation. Cette nouvelle donnée donne une estimation de la demande réelle minimale à satisfaire.

La demande réelle se situera entre ces deux fourchettes :

Demande constatée sur les circuits de transport scolaire actuels **< DEMANDE REELLE <** **Trajets recencés selon inscriptions des élèves (Vice-Rectorat)**

Comme précisé en introduction du rapport, le recensement des circuits a été fait sur la base des dossiers de demande de subvention déposés auprès du Vice Rectorat en 2017 ou 2018, par les communes, associations, transporteurs privés, syndicats mixtes, et la province Nord, et d'autre part d'appels d'offres publiés par les communes. Un listing des circuits actuels et du nombre d'élèves transportés a été établie en annexe n°1[1].

Le tableau ci-dessous synthétise ces données selon l'organisme organisateur.

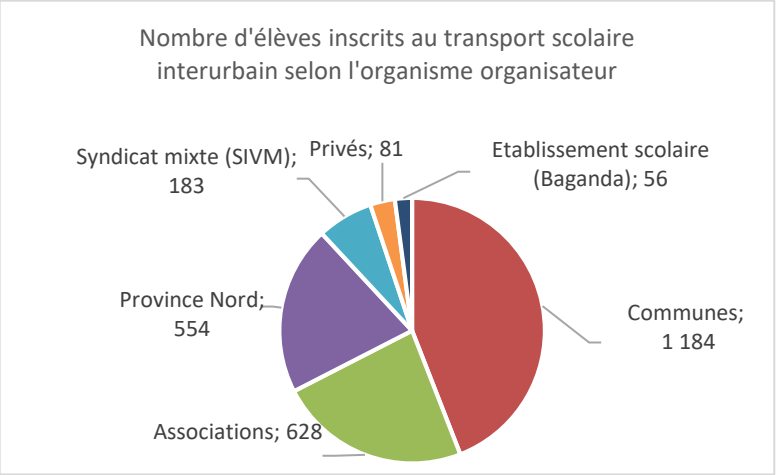
Type d'organisme	Nombre d'entités	Nombre de circuits	Nombre d'élèves	Kilométrage unitaire	Kilométrage annuel	Nombre moyen d'élèves par circuit
Communes	17	44	1 184	4 633	381 694	27
Associations	5	18	628	2 425	200 520	35
Province Nord	1	14	554	1 525	107 712	40
Syndicat mixte (SIVM)	1	4	183	442	31 824	46
Privés	4	8	81	295	86 040	10
Etablissement scolaire (B	1	2	56	84	18 144	28
Total	**29**	**90**	**2 686**	**9 404**	**825 934**	**30**

Figure 11 : Recensement des circuits actuels selon données récoltées au cours de l'étude

Remarque : lorsque deux véhicules sont nécessaires pour effectuer un service, il a été comptabilisé comme 2 circuits dans le tableau ci-dessus.

[1] Sont considérés uniquement les circuits effectués sur la Grande Terre qui sortent de leur commune d'origine (dits « interurbains ») et hors circuits internes au Grand Nouméa.
A noter que tous les circuits existants ne sont pas forcément connus ou recensés. En effet des associations, des établissements ou des transporteurs privés, effectuent des circuits sans demandes de subvention. Aucune déclaration officielle n'était obligatoire auprès des collectivités il est difficile de connaitre l'exhaustivité de l'offre. Nous avons mené des investigations poussées auprès des communes et des établissements afin de nous approcher au maximum de l'objectif d'exhaustivité.

Environ 2 700 élèves sont inscrits sur ces 90 circuits, soit une moyenne de 30 élèves par circuit.



Le tableau ci-dessous distingue la répartition des circuits par type (journalier ou hebdomadaire).

Fréquence	Nombre de circuits	Nombre d'élèves	Kilométrage unitaire	Kilométrage annuel	Nombre moyen d'élèves par circuit
Hebdomadaire	76	2 338	8 880	637 294	31
Journalier	14	348	524	188 640	25
Total	**90**	**2 686**	**9 404**	**825 934**	**30**

La majorité des élèves inscrits au transport scolaire interurbain effectue des trajets hebdomadaires (87 %). Il s'agit d'un service de transport qui s'effectue deux fois dans la semaine en période scolaire : le dimanche soir au départ du domicile vers l'établissement scolaire ou l'internat et le vendredi soir pour le retour vers le domicile.

L'offre de transport scolaire interurbain peut être représentée par le tableau suivant :

Commune d'origine \ Commune de destination	Bourail	Dumbéa	Hienghène	Houailou	Kaala-Gomen	Koné	Koumac	La Foa	Mont-Dore	Nouméa	Paita	Poindimié	Pouebo	Pouembout	Touho
Boulouparis	ARSEP	SIVM						APETB		SIVM	SIVM			SIVM	
Bourail		AVSB							AVSB	AVSB	AVSB				
Canala	c/h			c/h				c/h		c/h	c/h	c/h		c/h	c/h
Dumbéa	ARSEP														
Farino								c/j							
Hienghène	c/h			PN								c/h	P	PN	c/h
Houailou	c/h									c/h	c/h	c/h			c/h
Kaala-Gomen				PN			c(h+j)					PN		PN	PN
Koné	c/h			PN						c/h	c/h	PN		PN	PN
Kouaoua	c/h	c/h		c/h				c/h		c/h	c/h	c/h			c/h
Koumac	Y			PN	Baganda					Y	Y	PN		PN	PN
La Foa	ARSEP	SIVM								SIVM	SIVM			SIVM	
Moindou	c(h+j)	SIVM						c(h+j)		SIVM	SIVM			SIVM	
Nouméa	ARSEP														
Ouégoa	c + a			PN			c/h			c + a	c + a	PN	c/h	PN	PN
Paita	ARSEP														
Poindimié				PN										PN	p/j
Ponerihouen	c/h			PN								c/h		c+PN	c/h
Pouebo				PN								PN		PN	PN
Pouembout	c/h			PN		c(h+j)				c/h					
Poum				c+PN								c+PN		c+PN	c+PN
Poya	c/h	c/h		c+PN		c/h		c/j		c/h	c/h	c+PN		c+PN	c+PN
Sarraméa	SIVM							c/j		SIVM	SIVM	c/h		c/h	c/h
Thio	c/h							c/h		c/h	c/h				
Touho			c/h	PN								c/h		PN	
Voh				PN		c/h						PN		PN	PN
Yaté		c/h							c/h	c/h	c/h				

Légende :		
	PN	assuré par la province Nord en hebdomadaire
	c/h	assuré par la commune d'origine en hebdomadaire
	c/j	assuré par la commune d'origine en journalier
	c(h+j)	assuré par la commune d'origine en journalier et en hebdomadaire
	c+PN	trajet commençant avec un service communal puis la province Nord
	c + a	trajet commençant avec un service communal puis une association
	ARSEP	association de ramassage des école privées de Bourail
	AVSB	association des voyages scolaires de Bourail
	APETB	association des parentes d'élèves de Tomo et Boulouparis
	P	association Paloma
	Y	association Yagtchelawo
	Baganda	Etablissement de Baganda
	p/j	trajet assuré par un privé en journalier
	◥	en complément du transport hebdomadaire, transport journalier assuré par un privé

Figure 12 : Vision synthétique de l'offre de transport scolaire actuelle sur la Grande Terre

A noter que : plusieurs communes n'effectuent pas du tout de transport interurbain. La province Nord et le SIVM, des associations et des privés complètent l'offre mais ne couvrent pas tous les trajets. **L'offre publique ne permet pas à tous les élèves de se rendre dans leurs établissements.**

A titre d'exemple, le lycée Vakié à Houaïlou nous a signalé des difficultés de transport rencontrées par les élèves en provenance de la province Sud : *« Fort taux d'absentéisme au retour des week-ends. Certains élèves regagnent le lycée en milieu de semaine avec le Raï. La direction de l'établissement se met en accord avec un transporteur local privé pour véhiculer nos élèves du sud mais le tarif est élevé pour les familles. »* (ndlr : tarif = 3 000 F l'AR).

Il peut sembler étonnant qu'il n'y ait pas d'élèves du Grand Nouméa vers la brousse (hormis Bourail) : ce constat confirme le fait que le recensement ne soit pas exhaustif car toutes les offres des transporteurs privés ou des associations ne sont pas déclarées ou enregistrée (aucune obligation en ce sens sur le territoire).

Rendre obligatoire la déclaration d'une activité de transport scolaire en début de chaque année serait nécessaire.

2.4 COMPARAISON DES DONNES ET ESTIMATION DE LA DEMANDE REELLE

Deux méthodes différentes d'estimation de la demande de déplacements ont été utilisées. Ces données sont comparées ici, afin de définir une fourchette du nombre d'élèves à transporter dans le réseau scolaire interurbain, selon le régime/fréquence du trajet.

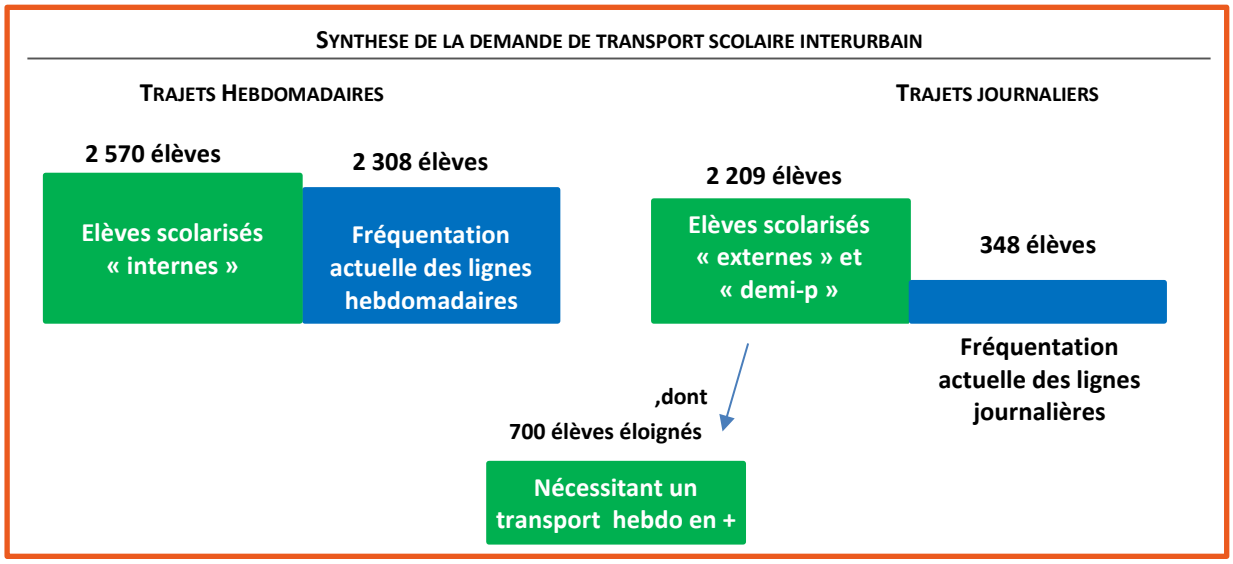


Figure 13 : Comparaison des données relatives à la demande de transport scolaire interurbain

Pour les trajets journaliers l'écart entre les deux chiffres est très significatif : **84%.**

Cet écart s'explique d'une part par plusieurs facteurs :

- Les élèves peuvent se faire amener en voiture par leurs parents ou effectuer certains trajets à pied ou en vélo sur certaines distances.
- Parmi les 2 209 élèves recensés une partie sont en fait logés chez de la famille sur leur commune de scolarisation et peuvent ainsi se rendre dans leur établissement soit via le réseau scolaire du SMTU, soit via le réseau urbain (cf. §2.2.3).
- Le recensement n'est pas exhaustif du fait de la non exhaustivité des données et du fait que nous ne considérons pas les circuits sortant des grands axes de circulation (exemple des petites lignes qui desservent les quartiers entre Koné et Pouembout et peuvent transporter plusieurs centaines d'élèves entre les deux communes).

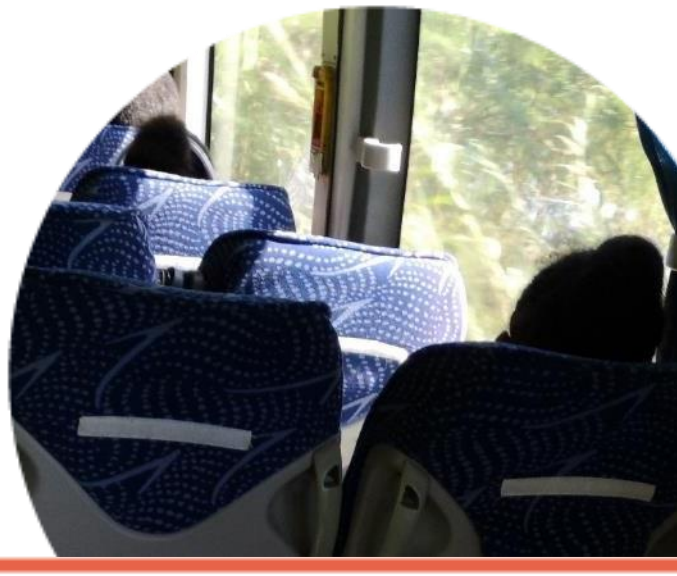
Pour la définition des circuits journaliers du réseau de transport scolaire : seules les données de la fréquentation des circuits scolaires actuels seront utilisées.

Pour les trajets hebdomadaires l'écart entre les deux chiffres est faible : **10%**

Ce faible écart montre que la grande majorité des élèves internes compte aujourd'hui sur le transport scolaire pour rejoindre son lieu de scolarité. Dans le détail : par origine/destination les écarts peuvent être non négligeables car les 700 élèves « externes » et « demi-pensionnaires » utilisent également les lignes de transport scolaire hebdomadaire. Nous proposerons donc, dans le chapitre suivant deux scenarios :

- **Scenario 1 (§3.2.1) : réseau s'appuyant sur la reprise des circuits actuels et le nombre d'élèves actuellement transportés avec optimisation des lignes par meilleur remplissage des cars.**

- **Scenario 2 (§3.2.2) : offre construite à partir des inscriptions du vice Rectorat afin d'offrir une meilleure couverture du territoire et répondre à une volonté d'égalité de traitement des élèves.** Cette offre sera construite en comptant les 2 570 élèves « internes » et en ajoutant les 700 élèves « externes » qui, vraisemblablement ont des besoins de déplacements pour rentrer à leur domicile.



3. CONSTRUCTION D'UN RESEAU TERRITORIAL INDEPENDANT

Les circuits étant recensés et les origines destinations des élèves étant connues, il est désormais possible de construire un réseau de lignes territoriales structurantes. Par le regroupement des lignes aujourd'hui organisées par des structures différentes des optimisations de l'offre doivent pouvoir être proposées.

Le présent chapitre traite de **la construction de l'offre nécessaire au transport des élèves** (tracés, kilométrages et informations techniques). Les différentes lignes listées ci-après dans ce réseau devront, pour être mise en place, être officiellement définies en tant que nécessité de service public puis pourront faire l'objet, selon la volonté de l'autorité organisatrice, d'une organisation en régie, en délégation de service publique ou en marché public.

Deux réseaux sont travaillés séparément dans ce chapitre :

- le réseau journalier (§3.1)
- le réseau hebdomadaire (§3.2)

Ces deux réseaux peuvent être mis en place de façon indépendante sans impact sur l'un ou l'autre.

3.1 LE RESEAU JOURNALIER

14 circuits journaliers interurbains ont été recensés. Ils concernent 348 élèves.

Nom de l'organisme	Commune d'origine	Commune des établissements	Nombre d'élèves	Kilométrage unitaire	Kilométrage annuel
Commune de Farino	Farino	La Foa	22	25	9 000
Commune de Sarraméa	Sarraméa	La Foa	34	15	5 400
Commune de Moindou	Moindou	Bourail	12	37	13 320
Commune de Moindou	Moindou	La Foa	33	20	7 200
Commune de Kaala Gomen	Kaala Gomen	Koumac	33	70	25 200
APETB, association des parents d'élèves de Tomo et Boulouparis	Boulouparis	La Foa	55	45	16 200
APETB, association des parents d'élèves de Tomo et Boulouparis	Boulouparis	La Foa	51	45	16 200
Etablissement de Baganda	Koumac	Kaala Gomen	50	42	15 120

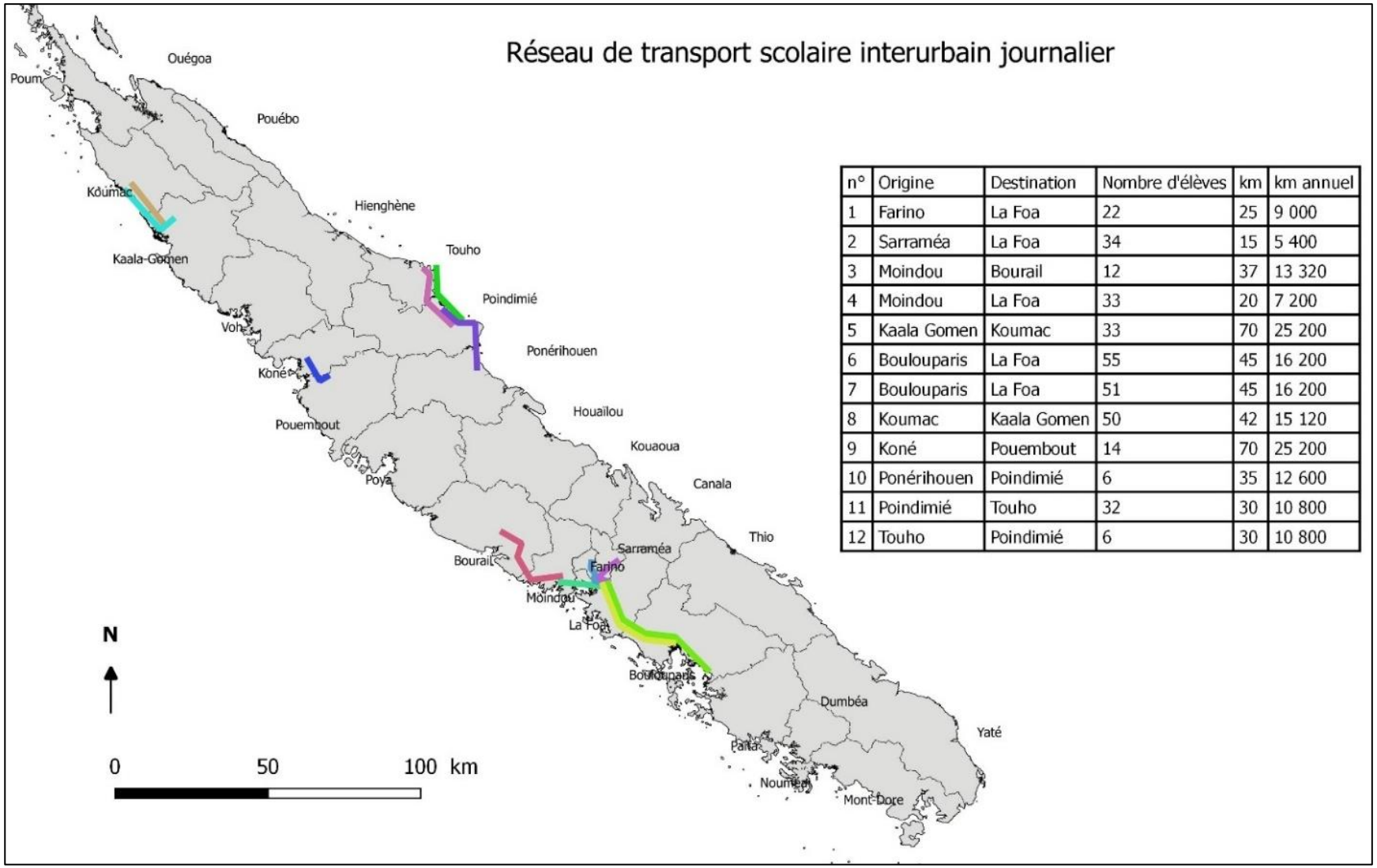
Lyne transport SARL	Koné	Pouembout	14	70	25 200
Paola Simon	Ponérihouen	Poindimié	6	35	12 600
Poadae Claude	Touho	Poindimié	6	30	10 800
Poadae Claude	*Poindimié*	*Touho*	16	30	10 800
Poadae Claude	*Poindimié*	*Touho*	8	30	10 800
Poadae Claude	*Poindimié*	*Touho*	8	30	10 800

Figure 14 : Identification des 14 circuits de transport scolaire journalier interurbain connus aujourd'hui

La majorité des circuits ne présente pas de possibilité d'optimisation du fait de leur positionnement géographique, seuls les 3 derniers circuits peuvent être regroupés dans le cadre d'un réseau territorial unifié.

Le nouveau réseau optimisé serait ainsi composé de **12 lignes journalières :**

- ☐ *Farino – La Foa départ 6h15 et retour de La Foa à 16h (sauf vendredi 15h et mercredi 12h45), capacité 30 places*
- ☐ *Sarraméa – La Foa départ vers 6h15 et retour de La Foa à 16h (sauf vendredi 15h et mercredi 12h45), capacité 40 places*
- ☐ *Moindou – Bourail départ vers 6h et retour de Bourail vers 17h (sauf le mercredi : 12h30, et le vendredi 15h30), capacité 20 places*
- ☐ *Moindou – La Foa départ vers 6h30 et retour de La Foa à 16h (sauf vendredi 15h et mercredi 12h45), capacité 40 places*
- ☐ *Kaala Gomen - Koumac départ vers 6h30 et retour de Koumac vers 16h (sauf mercredi 12h30 et vendredi 15h), capacité 53 places*
- ☐ *Tomo – La Foa départ vers 6h15 et retour de La Foa à 16h (sauf vendredi 15h et mercredi 12h45), capacité 53 places*
- ☐ *Boulouparis – La Foa départ vers 6h30 et retour de La Foa à 16h (sauf vendredi 15h et mercredi 12h45), capacité 53 places*
- ☐ *Koumac - Kaala Gomen (collège de Baganda) départ vers 6h30 et retour de Kaala Gomen vers 16h (sauf mercredi 12h30), capacité 53 places*
- ☐ *Koné - Pouembout départ vers 6h et retour de Pouembout vers 17h (sauf mercredi 12h30), capacité 20 places*
- ☐ *Poindimié – Touho départ vers 6h et retour de Touho à 17h (sauf mercredi : 15h et vendredi 12h30), capacité 40 places*
- ☐ *Touho – Poindimié départ vers 6h et retour de Poindimié vers 17h (sauf mercredi 12h30, et vendredi 15h30), capacité 20 places*
- ☐ *Ponérihouen – Poindimié départ vers 6h et retour de Poindimié vers 17h (sauf mercredi 12h30 et vendredi 15h30), capacité 20 places*



n°	Origine	Destination	Nombre d'élèves	km	km annuel
1	Farino	La Foa	22	25	9 000
2	Sarraméa	La Foa	34	15	5 400
3	Moindou	Bourail	12	37	13 320
4	Moindou	La Foa	33	20	7 200
5	Kaala Gomen	Koumac	33	70	25 200
6	Boulouparis	La Foa	55	45	16 200
7	Boulouparis	La Foa	51	45	16 200
8	Koumac	Kaala Gomen	50	42	15 120
9	Koné	Pouembout	14	70	25 200
10	Ponérihouen	Poindimié	6	35	12 600
11	Poindimié	Touho	32	30	10 800
12	Touho	Poindimié	6	30	10 800

Figure 15 : Réseau de transport scolaire interurbain journalier proposé

Le kilométrage annuel total de ce réseau de transport scolaire interurbain journalier est de 167 000 km, contre 188 000 km actuellement (soit -12%).

3.2 LE RESEAU HEBDOMADAIRE

3.2.1 SCENARIO 1 : RESEAU EXISTANT AVEC OPTIMISATION DES CIRCUITS PAR MUTUALISATION

76 circuits hebdomadaires ont été recensés. Ils concernent 2 338 élèves. Certains circuits peuvent être fusionnés car les véhicules ne sont pas pleins et empruntent les mêmes itinéraires. D'autres seront conservés tels quels.

Sur les 76 circuits recensés, dans le nouveau réseau proposé :

- 39 circuits sont conservés sans changement
- 19 circuits sont conservés et accueilleront des élèves transférés depuis d'autres circuits
- 18 circuits sont supprimés

Circuit optimisé	Nom de l'organisme	Commune d'origine	Commune des établissements	Nombre d'élèves Avant	Nombre d'élèves Après
H1 conservé	Yaté	Yaté	Paita Mont Dore Nouméa	47	47
H2 conservé	Yaté	Yaté	Dumbéa Nouméa	48	48
H3 conservé + 15 élèves de Kouaoua	**Canala**	**Canala**	Houaïlou Poindimié Touho	**19**	34
H4 conservé	**Canala**	**Canala**	La Foa Bourail	**29**	29
H5 conservé + 30 élèves de La Foa	**Canala**	**Canala**	Paita Mont Dore	**19**	49
H6 conservé + 30 élèves de La Foa	**Canala**	**Canala**	Nouméa	**17**	47
H7 conservé	Kaala Gomen	Kaala Gomen	Koumac	37	37
H8 conservé + 33 élèves de Bourail	**Houaïlou**	**Houaïlou**	Paita Nouméa Dumbéa	**19**	52
H9 conservé + 43 élèves de Ponérihouen	**Houaïlou**	**Houaïlou**	Touho	**10**	53
H10 conservé + 8 élèves du privé Paola Simon	**Houaïlou**	Houaïlou	Poindimié	**26**	34
H11 conservé + 48 élèves de Bourail	**Houaïlou**	Houaïlou	Pouembout	**7**	55
H12 conservé	Voh	Voh	Koné	17	17
H13 conservé	**Hienghène**	**Hienghène**	Touho	**42**	42
H14 conservé	**Hienghène**	**Hienghène**	Poindimié	**56**	56
H15 conservé + 44 élèves de Poya	**Hienghène**	**Hienghène**	Bourail	**12**	56
H16 conservé + 17 élèves de Pouembout	Koné	Koné	Bourail	32	49
H17 conservé + 11 élèves de Moindou et 10 de Bourail	Koné	Koné	Paita Nouméa Dumbéa	31	52
H18 conservé	AVSB	Bourail	Nouméa	46	46
H19 conservé + 15 élèves de La Foa	Kouaoua	Kouaoua	Paita Dumbéa Nouméa	28	43
H20 conservé, + 20 élèves de La Foa	Kouaoua	Kouaoua	La Foa Bourail	15	35
H21 conservé	SIVM	La Foa	Dumbéa Nouméa	54	54
H22 conservé	SIVM	La Foa	Paita Nouméa	54	54
H23 conservé + 16 élèves de Houaïlou	Ponérihouen	Ponérihouen	Bourail	37	53
H24 conservé + 32 élèves de Poya	Pouembout	Pouembout	Nouméa	14	46
H25 conservé	Poya	Poya	Pouembout Poindimié Touho Houaïlou	50	50
H26 conservé	Thio	Thio	Nouméa	49	49
H27 conservé, + 20 élèves de Boulouparis	Thio	Thio	La Foa Bourail	25	45
H28 conservé	Thio	Thio	Paita	42	42
H29 conservé	Touho	Touho	Hienghène	25	25
H30 conservé	Touho	Touho	Poindimié	54	54
H31 conservé	Touho	Touho	Poindimié	37	37
H32 conservé, + 11 élèves de Paloma	Ouégoa	Ouégoa	Pouébo	11	22
H33 conservé	Ouégoa	Ouégoa	Koumac	12	12
H34 conservé	PN	Koumac	Pouembout	40	40
H35 conservé	PN	Koumac	Pouembout	40	40

H36 conservé	PN	Koumac	Pouembout	40	40
H37 conservé	PN	Koumac	Pouembout	40	40
H38 conservé	PN	Pouembout	Touho	56	56
H39 conservé	PN	Pouembout	Touho	57	57
H40 conservé	PN	Pouembout	Poindimié	57	57
H41 conservé	PN	Touho	Pouembout	40	40
H42 conservé	PN	Ouégoa	Koumac	30	30
H43 conservé	PN	Ouégoa	Poindimié	37	37
H44 conservé	PN	Ouégoa	Poindimié	38	38
H45 conservé	PN	Touho	Pouébo	23	23
H46 conservé	PN	Poindimié	Houaïlou	46	46
H47 conservé	PN	Ponérihouen	Houaïlou	10	10
H48 conservé	Yagtchelawo	Koumac	Bourail	49	49
H49 conservé	Yagtchelawo	Koumac	Bourail	49	49
H50 conservé + 12 élèves	Yagtchelawo	Koumac	Nouméa	9	21
H51 conservé	Paloma Pouébo	Hienghène	Pouébo	24	24
H52 conservé	ARSEP	Nouméa	Bourail	75	53
H53 conservé	ARSEP	Dumbéa	Bourail	54	54
H54 conservé + 22 élèves de Nouméa + 2 Moindou	ARSEP	Paita	Bourail	24	48
H55 conservé, + 14 élèves	APETB	Boulouparis	La Foa	24	38
H56 conservé le dimanche mais mutualisé avec le journalier le vendredi	Etablissement de Baganda	Koumac	Kaala Gomen	6	6
H57 conservé le dimanche mais mutualisé avec le journalier le vendredi	Moindou	Moindou	La Foa	3	3
H58 conservé	Privé	Pouébo	Ouégoa	15	15
Supprimé, élèves transférés sur H54	Moindou	Moindou	Bourail	2	
Supprimé, élèves transférés sur H17	Moindou	Moindou	Paita Dumbéa Nouméa	11	
Supprimé, élèves transférés sur H10	Paola Simon	Ponérihouen	Poindimié	8	
Supprimé, élèves transférés sur H23	Houaïlou	Houaïlou	Bourail	16	
Supprimé, élèves transférés sur H11	AVSB	Bourail	Pouembout	48	
Supprimé, élèves transférés sur H50	Yagtchelawo	Koumac	Paita	12	
Supprimé, élèves transférés sur H18 et H8	AVSB	Bourail	Paita Dumbéa	43	
Supprimé, élèves transférés sur H3	Kouaoua	Kouaoua	Houaïlou Poindimié Touho	15	
Supprimé, élèves transférés sur H6, H5 et H19	SIVM	La Foa	Nouméa	54	
Supprimé, élèves transférés sur H6, H5 et H19	SIVM	La Foa	Dumbéa Nouméa	21	
Supprimé, élèves transférés sur H9	Ponérihouen	Ponérihouen	Poindimié Touho	43	
Supprimé, élèves transférés sur H16	Pouembout	Pouembout	Bourail	17	
Supprimé, élèves transférés sur H24	Poya	Poya	La Foa Paita Dumbéa Nouméa	32	
Supprimé, élèves transférés sur H15	Poya	Poya	Bourail	44	
Supprimé, élèves transférés sur H32	Paloma Pouébo	Ouégoa	Pouébo	11	
Supprimé, élèves transférés sur H27	ARSEP	Boulouparis	Bourail	20	
Supprimé, élèves transférés sur H20	ARSEP	La Foa	Bourail	20	
Supprimé, élèves transférés sur H55	APETB	Boulouparis	La Foa	14	

Figure 16 : Travail d'optimisation des circuits de transport scolaire interurbains hebdomadaires actuels

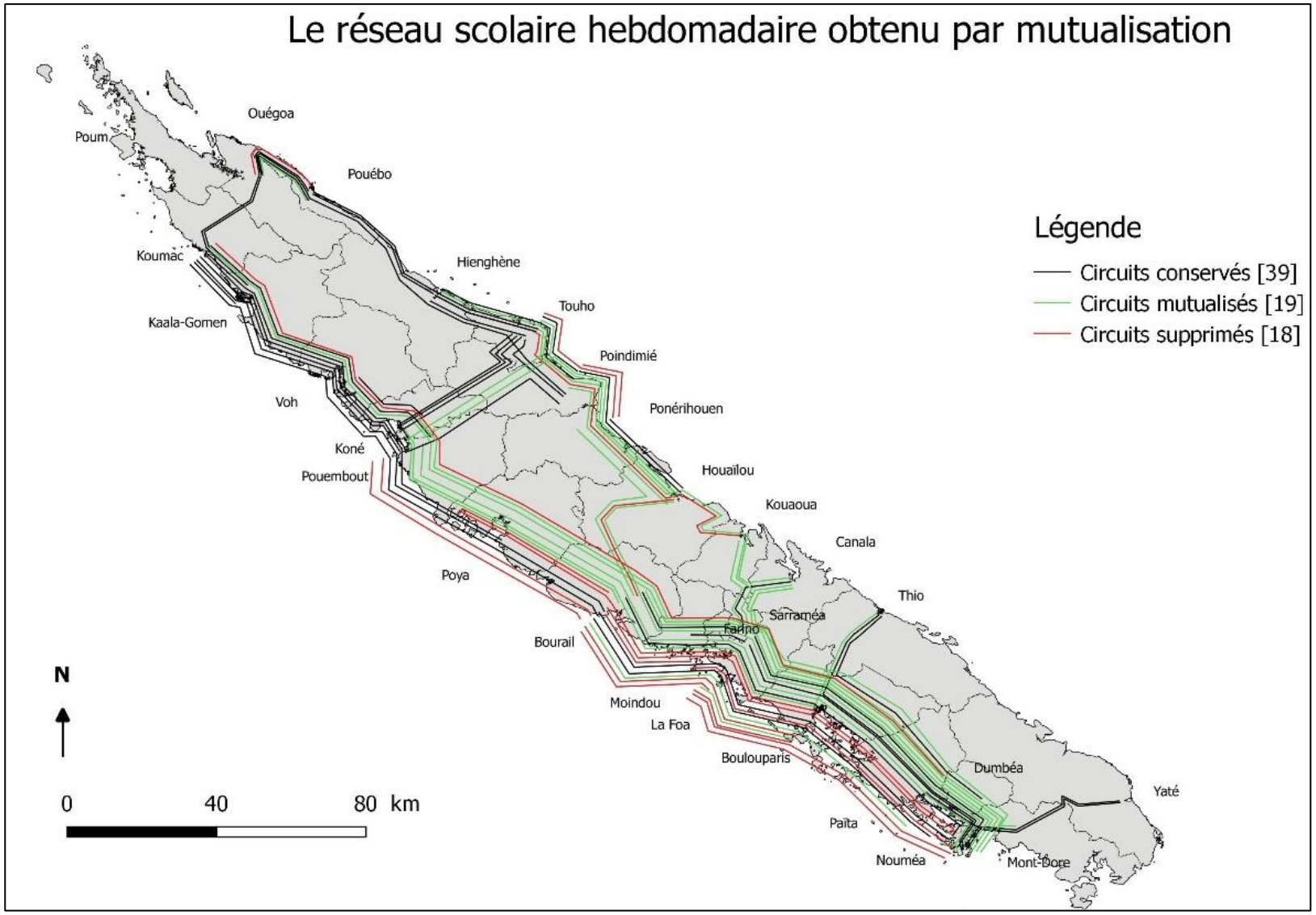


Figure 17 : Réseau de transport scolaire interurbain hebdomadaire proposé SCENARIO N°1

	Situation actuelle (selon recensement)	**Scenario 1**	Variation	Ecart en pourcentage
Nombre de circuits	76	**58**	-18	-24%
Kilométrage annuel	637 294	**492 106**	-145 188	-23%

Figure 18 : Comparaison avant/après SCENARIO N°1

L'optimisation des circuits par mutualisation permet d'économiser 145 000 km, soit 23% du kilométrage annuel.

Les optimisations sont notamment conséquentes en direction de Bourail et de Nouméa.

3.2.2 SCENARIO N°2 - CREATION D'UN NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORT SCOLAIRE INTERURBAIN PLUS ETOFFE

Pour mémoire : ce deuxième scenario vise à créer un réseau qui couvre mieux l'ensemble de la demande, y compris des axes aujourd'hui non desservis par le transport scolaire public sur lesquels les scolaires éprouvent des difficultés pour rentrer chez eux ou retourner en cours le lundi matin.

Pour définir ce réseau hebdomadaire, nous sommes repartis des données du vice rectorat concernant l'ensemble des élèves scolarisés. Pour rappel : nous avions construit un tableau détaillé qui récapitule les origines/destinations des **2 600 élèves** internes concernés (tableau de la page 16) ainsi qu'un tableau des origine/destination des **700 élèves** externes recensés comme étant scolarisé loin de leur domicile et nécessitant donc un retour pour le week-end ou les vacances scolaires (tableau de la page 17).

Il n'est toutefois pas certain que tous ces élèves souhaitent utiliser le réseau de transport scolaire.

Afin de définir le réseau idéal nous avons utilisé trois données différentes :

- « Nombre d'élèves min » : le nombre d'élèves minimum pouvant emprunter ce circuit d'après les données des élèves internes fournies par le Vice Rectorat.
- « Nombre d'élèves max » : le nombre d'élèves maximum pouvant emprunter ce circuit d'après les données des élèves scolarisés fournies par le Vice Rectorat (internes + demi-pensionnaires + externes).
- « Nombre d'élèves recensés » : le nombre d'élèves recensés sur des circuits scolaires existants aujourd'hui.

Ces trois données ont ensuite conduit au calcul d'une moyenne : « Nombre moyen d'élèves ».

Dans le tableau suivant, l'ensemble des circuits nécessaires est présenté.

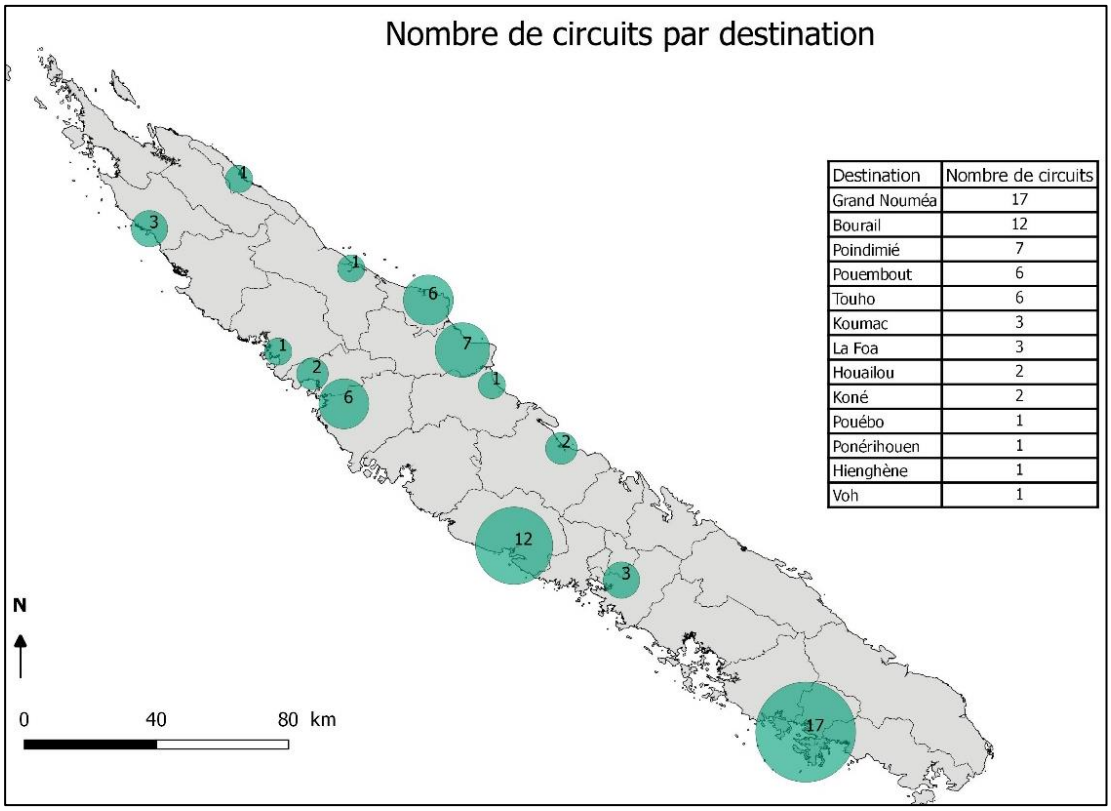
62 circuits sont ainsi nécessaires pour acheminer tous les élèves.

			Nombre d'élèves					
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne	Remarques	Kilométrage annuel
C21	Mont Dore	Bourail	44	61	66	57	15 Mont Dore + 10 à 19 Dumbéa	12384
C22	Nouméa	Bourail	40	54	67	54	33 à 47 de Nouméa + 7 Moindou	11 736
C23	Paita	Bourail	42	42	60	48	28 La Foa + 19 à 27 Paita	10 080
C24	Houailou	Bourail	49	49	16	38		5 040
C25	Pouébo	Bourail	47	63	98	69	Pouébo 8, Ouégoa entre 6 et 11 , Koumac 12 à 23, KG 15, et 6 Poum	22 104
C26	Poindimié	Bourail	53	53	37	48	28 Poindimié, 25 Ponérihouen	10368
C27	Hienghène	Bourail	64	64	91	73	9 Hienghène, 5 Touho, 40 Poya, 4 Hienghène et 6 Touho vers Pouembout, max 54	15696
C28	Voh	Bourail	36	40	17	31	Voh 24, Pouembout 12 à 16	10 368
C29	Koné	Bourail	41	49	32	41		7 488
C5	Thio	Bourail	39	51	45	45	dont 14-19 de Boulouparis	9 864
C50	Kouaoua	Bourail	47	57	50	51	Farino, Saraméa et Kouaoua vers La Foa et Bourail	8856
C8	Canala	Bourail	60	61	49	57	23 pour Bourail 37 pour La Foa	7 920
C1	Yaté	Paita	53	64	47	55		6 480
C2	Yaté	Nouméa	26	47	48	40		5 400
C30	Kouaoua	Nouméa	50	50	28	43	28 de Kouaoua + 9 Sarraméa, 5 Farino, + 8 Boulouparis	13536
C31	Houailou	Nouméa	50	50	34	45	23 de Houailou + 30 de Bourail	17 280
C32	Pouébo	Nouméa	50	50	46	49	13 Pouébo, 8 Ouégoa, 30 de Koumac	32 688
C33	Koumac	Nouméa	50	50	45	48	5 Kaala Gomen + 25de Voh+de Koné + de Pouembout	26 496
C34	Voh	Nouméa	50	50	46	49	3 de Pouembout + 27 de Poya + 23 de Bourail	24 768
C35	Bourail	Nouméa	50	50	50	50	Bourail et Moindou	9 144
C36	Bourail	Nouméa	50	50	50	50	Bourail	9 144
C37	La Foa	Nouméa	50	50	53	51		8 064
C38	Hienghène	Nouméa	49	49	35	44	5 Hienghène, 6 Touho, 27 Poindimié, 11 Ponérihouen	24 840
C39	Koné	Nouméa	50	50	31	44		21 888
C4	Thio	Paita	35	49	42	42		7 416
C6	Thio	Mont Dore	24	61	0	28	dont 15-37 de Boulouparis	10 080
C3	Thio	Nouméa	36	61	49	49		10 080
C10	Canala	Mont Dore	42	68	19	43	42-64 Paita 0-4 Mont Dore	10 368
C9	Canala	Nouméa	37	92	17	49	6 -9 Dumbéa 31-83 Nouméa	12 240
C53	Pouébo	Pouembout	54	58	96	69	9 pouébo, 8 ouégoa, + koumac	13536
C54	Poum	Pouembout	53	58	71	61	14 Poum, Koumac	12456
C55	Kaala Gomen	Pouembout	52	52	37	47	14 KG, 14 Voh, 24 Koné	6912
C56	Mont Dore	Pouembout	47	47	0	31		19296
C57	Moindou	Pouembout	46	46	35	42	1 Moindou, 24 Bourail, 21 Poya	9576
C58	Houailou	Pouembout	27	27	40	31	5 Houailou, 8 Ponérihouen, 14 Poindimié	10944
C42	Ouégoa	Poindimié	29	52	14	32	7 Ouégoa, 10 Pouébo, + qq Touho car 65 ou 91	13 608
C43	Hienghène	Poindimié	39	56	56	50		5 184
C44	Touho	Poindimié	53	53	91	66		2088
C45	Houailou	Poindimié	42	39	56	46	27 Houailou et 15 Ponérihouen	5 472
C46	Canala	Poindimié	24	24	17	22	13 Canala, 11 Kouaoua	12744
C47	Koumac	Poindimié	53	56	56	55	7 KG, 14 Koné, 12 Koumac, 7 Poum, 13 Voh	13752
C48	Ponérihouen	Poindimié	43	43	22	36	sur les 58 Poénrihouen une partie va sur le circuit de houailou	2 520
C11	Canala	Touho	44	48	49	47	2 de Kouaoua, 9-12de Houailou, 22 de Ponérihouen et 5 de Poindimié	13 824
C16	Nouméa	Touho	47	56	27	43	POUR TOUHO : 3 Mont Dore, 9 néa, 3 dbéa, 1 paita, 1 bourail, 1 moindou, 4 poya, 5 pouembout, POUR POINDIMIE : 1 Dumbéa, 4 Nouméa, 1 Paita, 6 Pouembout, 8 Poya (6 Mont Dore)	24840
C17	Voh	Touho	49	51	50	50	14 Voh, 35 Koné	8568
C18	Koumac	Touho	54	54	51	53	13 Poum, 11 koumac, 30 KG	13752
C19	Ouégoa	Touho	68	68	57	64	15 Ouégoa, 29 Pouébo et 24 Ouégoa vers Pouébo, Ok max 44, horaires compatibles	5 688
C20	Hienghène	Touho	28	28	42	33		4 320
C40	Ouégoa	Houailou	32	32	32	32	4 Ouégoa, 1 Pouébo, 8 Hienghène, 2 Touho, 7 Poindimié, 10 Ponérihouen	19 512
C15	Koumac	Houailou	17	17	24	19	3 Poum 5KG, 1 Vo, 4 Koné, 1 PB, 3 Poya	19224
C12	Pouebo	Koumac	36	46	27	36	16 Pouébo vers Ouégo et 2 Pouébo Koumac et 19 Ouégoa Koumac	5 760
C13	Poya	Koumac	47	53	37	46	5 Poya, 1 pouembout, 5- Koné, 5-10 Voh, 31 KG	11376
C14	Poum	Koumac	31	37		34	Déjà sur le Rai d'après l'internat	4104
C59	Voh	Koné	23	23	17	21		2 880
C60	Poya	Koné	19	19	0	13	8 Poya et 11 Pouembout	4176
C61	Bourail	La Foa	12	12	3	9	7 Bourail 5 Moindou	4 032
C62	Mont Dore	La Foa	21	21	0	14	4Mont Dore, 9 Néa, 1 Déba 7 Paita	8352
C7	Boulouparis	La Foa	51	51	38	47		3 240
C51	Touho	Hienghène	13	17	25	18		3240
C49	Hienghène	Pouébo	11	11	24	15	11 Hienghène	4320
C41	Houailou	Ponérihouen	26	26	0	17		3 816
C52	Koné	Voh	16	16	0	11		2 880

Figure 19 : Travail de construction du réseau hebdomadaire renforcé selon la demande

Les cases rouges représentent des trajets qui sont probablement couverts par des transports privés ou des associations non recensées dans les dossiers du vice-rectorat.

Parmi ces 62 circuits, 17 sont à destination du Grand Nouméa, 12 à destination de Bourail. Ces deux destinations représentent près de la moitié des circuits.



Destination	Nombre de circuits
Grand Nouméa	17
Bourail	12
Poindimié	7
Pouembout	6
Touho	6
Koumac	3
La Foa	3
Houailou	2
Koné	2
Pouébo	1
Ponérihouen	1
Hienghène	1
Voh	1

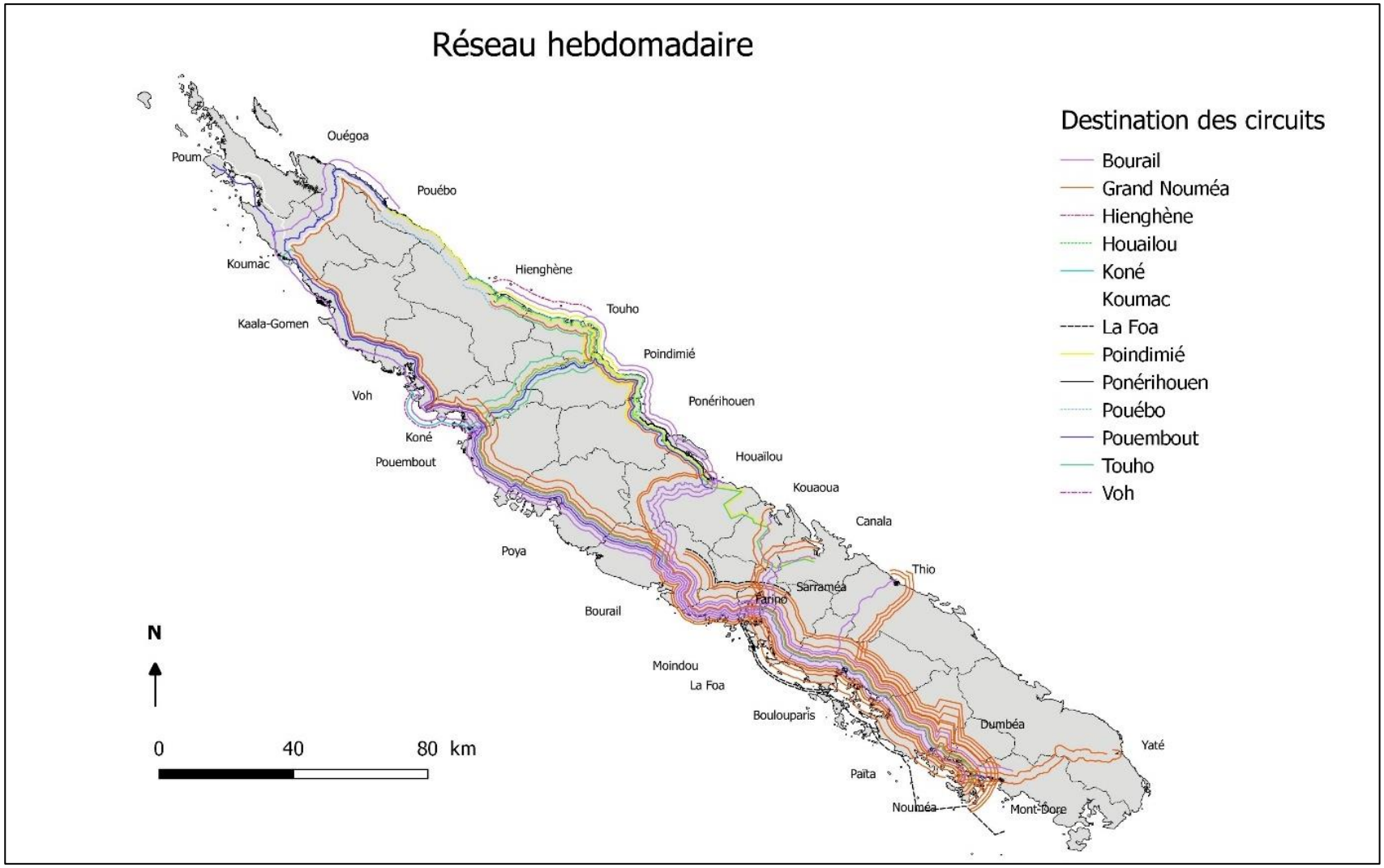


Figure 20 : Réseau de transport scolaire interurbain hebdomadaire proposé SCENARIO N°2

Ce nouveau réseau représente 678 000 kilomètres annuels.

	Situation actuelle (selon recensement)	**Scenario 2**	Variation
Nombre de circuits	76	**62**	-14
Kilométrage annuel	637 294	**677 808**	+ 40 514 (+4%)
Nombre d'élèves	2 338	**Entre 2 521 et 2 882**	+ entre 183 et 544

Figure 21 : Comparaison avant/après SCENARIO N°2

Cette fois-ci, le kilométrage est en hausse. En effet, plusieurs circuits (7) créés ici n'existent pas en tant que tel dans les données recensées (élèves empruntant le Raï, ou transportés par des privés qui n'ont pas déposés de dossiers de subvention). Ces 7 circuits sont encadrés en rouge dans le tableau du §3.2.2. Ils représentent 52 000 km annuel et expliquent ainsi l'augmentation.

Ce réseau permettrait d'acheminer l'ensemble des élèves résidant et scolarisés sur la Grande Terre comme le montre le tableau suivant. Ce tableau permet de savoir quel circuit un élève doit emprunter en fonction de son lieu de résidence (ligne) et de son lieu de scolarisation (colonne).

Origine / Destination	Bourail	Canala	Dumbéa	Hienghène	Houaïlou	Kaala-Gomen	Koné	Koumac	La Foa	Mont-Dore	Nouméa	Ouégoa	Païta	Poindimié	Ponerihouen	Pouébo	Pouembout	Touho	Voh	Total
Boulouparis	C23		C6		1				C7		C35		C6				C56			1
Bourail			C36					1	C61	***C36***	C35		C31			1	C57	C16		2
Canala	C8		C9		C11				C8		C9		C10	C46			C9/56	C11		0
Dumbéa	C21						1	1	1					C16		1	C56	C16		4
Farino	C50		C30		1						C30						2			3
Hienghène	C27		C38		C40						C38	1	C38	C43		C49	C27	C20	1	2
Houaïlou	C24		C31	1				1		***C31***	C31		C31	C45	C41		C58	C11		2
Kaala-Gomen	C25	1			C15			C13			C33		C33	C47			C55	C18		1
Koné	C29		C34		C15			C13		***C34***	C39		C34	C47		1	C55	C17	C52	1
Kouaoua	C50	1	C30		C11p		1		C50		C30		C30	C46			1	C11		3
Koumac	C25		C32			4				***C32***	C32		C32	C47		2	C54	C18	2	8
La Foa	C23		C37							***C37***	C37		C36				C56			0
Moindou	C22		C39		1				C61		C39		C39			1	C57	C16		2
Mont-Dore	C21								C62								C56	C16	1	1
Nouméa	C22			2				1	C62			1		C16		2	C56	C19	1	7
Ouégoa	C25				C40			C12		***C32***	C32		C32	C42		C19	C53	C19		0
Païta	C21								C62					C16			C56	C16		0
Poindimié	C26		C38		C40		1				C38		C38		C40		C58	C11		1
Ponerihouen	C26				C40					***C38***	C38		C38	C48		3	C58	C11		3
Pouébo	C25				C40	1	1	C12			C32	C12	C32	C42			C53	C20		2
Pouembout	C28		C34		C15		C60	1			C34		C34	C16				C16	1	2
Poum	***C54/25***			1	***C54/63***	1		C14			***5***	***2***	***2***	***C54/47***		2	***C54***	***C54/18***	4	17
Poya	C27		C39		3		C60	C13	1		C39		C39	C16			C57	C16	1	5
Sarraméa	C50		C30						C50	***C30***	C30		C30							0
Thio	C5		C4		1				C5	C6	C3		C4				1			2
Touho	C27			C51	C40						C38		C38	C44		1	C27			1
Voh	C28		C33		C15	1	C59	C13	1		C33		C33	C47			C55	C17		2
Yaté	1		C1	1					2	C2	C1		C2				1	1		6
Total	1	2	0	5	7	7	4	5	5	0	5	4	2	0	0	14	5	1	11	78

Figure 22 : Identification des circuits répondant aux besoins des différentes O/D

Pour les cellules en rouge ou en jaune, aucun circuit n'a été proposé en raison du faible nombre d'élèves concernés et de l'impossibilité de les regrouper avec d'autres. Il reste ainsi 78 élèves. Dans de rares cas, une correspondance est nécessaire, dans ce cas 2 numéros de circuits sont indiqués.

4. FAISABILITE TECHNIQUE D'UNE BASCULE SUR LE RAÏ

4.1 PREAMBULE – ANALYSE GENERALE

Une des questions de l'étude est de vérifier la faisabilité technique d'une bascule sur le Raï. La faisabilité organisationnelle et financière sera traitée dans le chapitre 5 et dernier chapitre du rapport. Sur le plan technique : les circuits scolaires ont été comparés aux tracés des lignes du réseau Rai afin de déterminer quels circuits scolaires constituent des lignes du réseau Rai actuel.

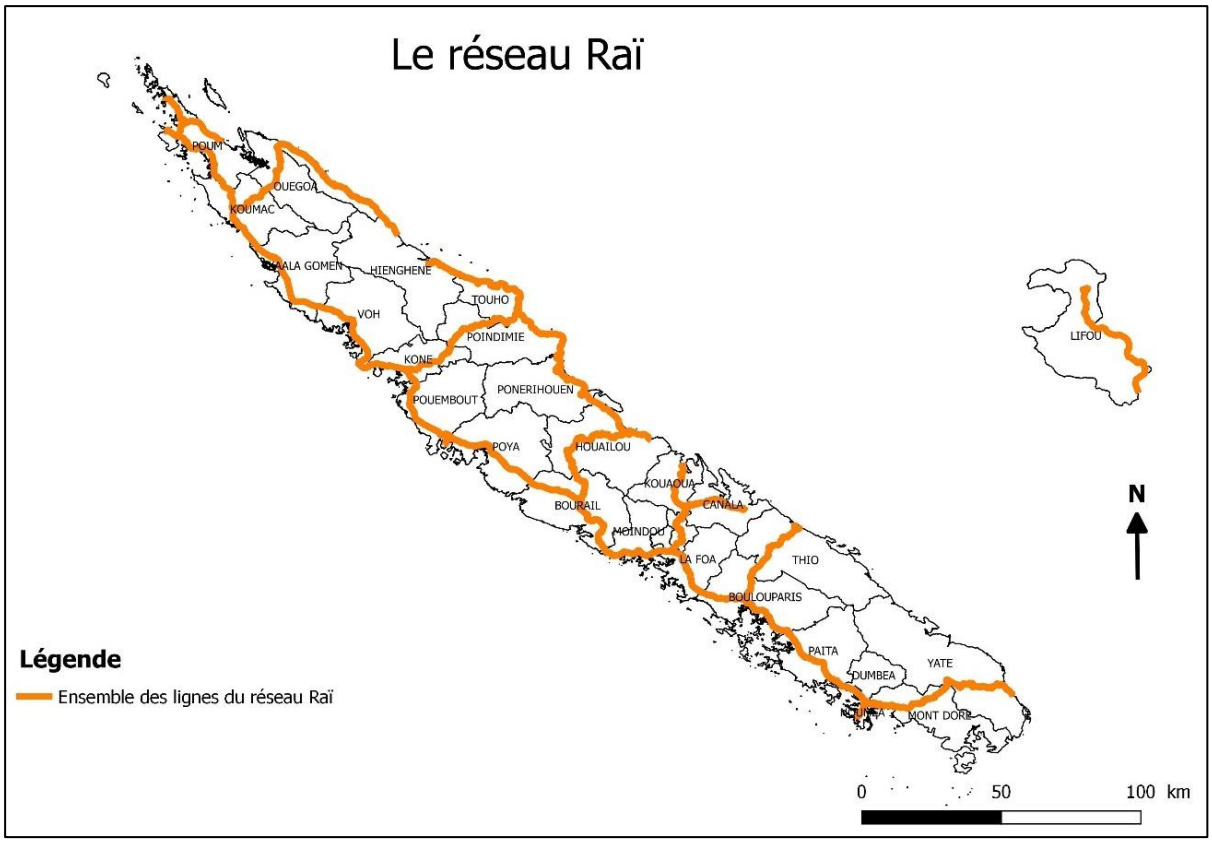


Figure 23 : Le réseau Raï en 2019

La superposition des cartes montre qu'une très grande partie des circuits est couverte par le réseau Raï, parfois en nécessitant tout de même un changement de car.

Néanmoins trois raisons font que : **dans la situation actuelle, quasiment aucun élève supplémentaire ne peut emprunter le réseau Raï :**

1. Les **horaires ne correspondent pas forcément aux besoins** des élèves.
2. **Les lignes du Raï sont saturée**s, notamment toutes les lignes du vendredi soir qui partent toutes pleines et la majorité des lignes du dimanche.
3. Il n'est **pas possible de réserver sa place** dans un car à l'avance**.**

Ainsi, les élèves qui aujourd'hui, par nécessité, utilisent le réseau Raï pour rentrer en brousse le week-end ne sont jamais sûrs d'avoir une place ni pour partir le vendredi et encore moins pour revenir le dimanche. Certains sont obligés de se porter absents le lundi lorsqu'ils rentrent chez eux le week-end.

Le SMTI souhaite répondre à ces problématiques en renforçant son offre et en proposant le système de réservation. Les échéances ne sont pas connues aujourd'hui. Une étude sur la réorganisation du réseau est en cours.

Dans cette étude, les scénarios étudiés à court terme ne prévoient pas de transfert de tous les élèves transportés par les communes ou la province Nord. En effet les volumes sont conséquents et conduiraient à devoir plus que doubler l'offre actuelle et la flotte de cars : **le transport des 2 500 scolaires identifiés dans notre étude le vendredi et le dimanche nécessiterait plus de 60 véhicule**s. Or la flotte actuelle du SMTI est de 40 cars et elle est déjà fortement mobilisée sur ces créneaux dits de « pointe » du réseau interurbain.

4.2 PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT DE L'OFFRE RAÏ AFIN D'ABSORBER LA DEMANDE SCOLAIRE

Au-delà des freins susmentionnés, nous avons tout de même étudié les modifications nécessaires pour absorber la demande scolaire (ajout de lignes, ajout d'horaires, modifications de tracé afin de desservir les établissements scolaires, …).

Pour ce faire, nous travaillerons par commune de destination, afin de respecter avec précision les horaires des établissements et internats et donc répondre de manière satisfaisante à la demande.

4.2.1 VERS BOURAIL

12 circuits sont nécessaires pour acheminer les 600 élèves à destination de Bourail

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C21	Mont Dore	Bourail	44	61	66	57
C22	Nouméa	Bourail	40	54	67	54
C23	Paita	Bourail	42	42	60	48
C24	Houailou	Bourail	49	49	16	38
C25	Pouébo	Bourail	47	63	98	69
C26	Poindimié	Bourail	53	53	37	48
C27	Hienghène	Bourail	64	64	91	73
C28	Voh	Bourail	36	40	17	31
C29	Koné	Bourail	41	49	32	41
C5	Thio	Bourail	39	51	45	45
C50	Kouaoua	Bourail	47	57	50	51
C8	Canala	Bourail	60	61	49	57

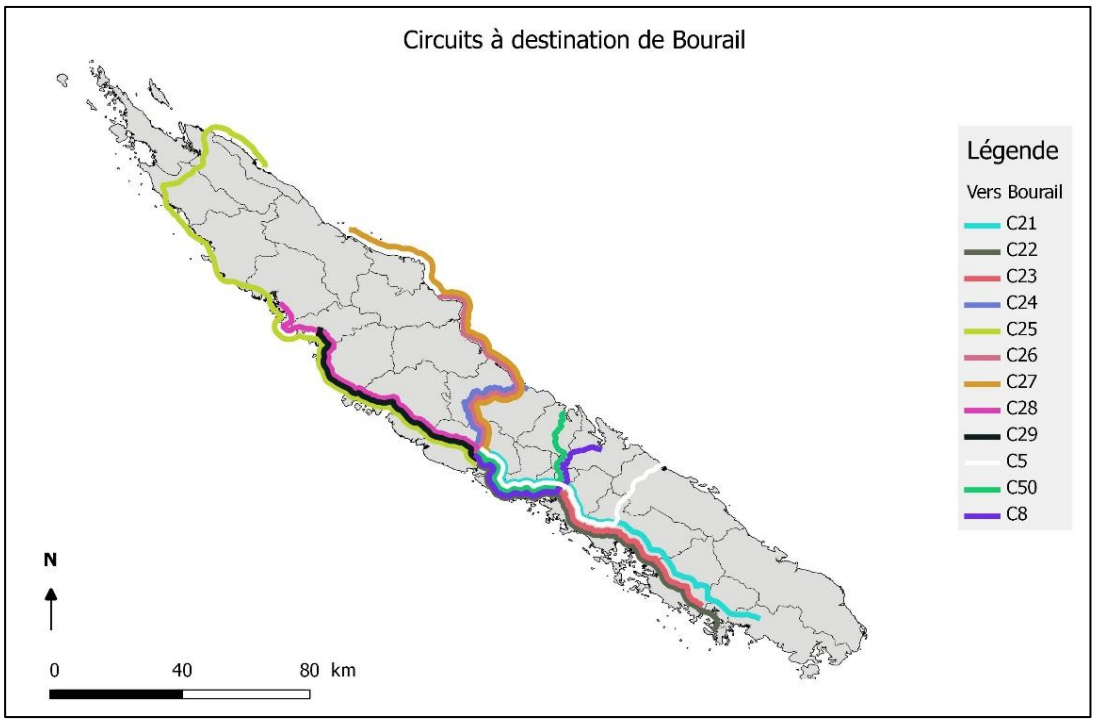


Figure 24 : Report sur le Raï – nouveaux circuits à destination de Bourail

Le Raï dessert Bourail : 8 lignes effectuent déjà les tronçons identifiés pour le scolaire mais continuent leur trajet jusqu'à Nouméa. Il serait nécessaire de créer des lignes au départ du Mont Dore, et en provenance de Canala, Kouaoua et Thio.

Concernant les horaires, il est nécessaire que les élèves arrivent entre 17h et 19h30 le dimanche (idéalement avant 18h30), et qu'ils repartent vers 15h30 le vendredi.

4.2.2 VERS LE GRAND NOUMEA

17 circuits sont nécessaires pour transporter presque 800 élèves.

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C1	Yaté	Paita	53	64	47	55
C2	Yaté	Nouméa	26	47	48	40
C30	Kouaoua	Nouméa	50	50	28	43
C31	Houailou	Nouméa	50	50	34	45
C32	Pouébo	Nouméa	50	50	46	49
C33	Koumac	Nouméa	50	50	45	48
C34	Voh	Nouméa	50	50	46	49
C35	Bourail	Nouméa	50	50	50	50
C36	Bourail	Nouméa	50	50	50	50
C37	La Foa	Nouméa	50	50	53	51
C38	Hienghène	Nouméa	49	49	35	44
C39	Koné	Nouméa	50	50	31	44
C4	Thio	Paita	35	49	42	42
C6	Thio	Mont Dore	24	61	0	28
C3	Thio	Nouméa	36	61	49	49
C10	Canala	Mont Dore	42	68	19	43
C9	Canala	Nouméa	37	92	17	49

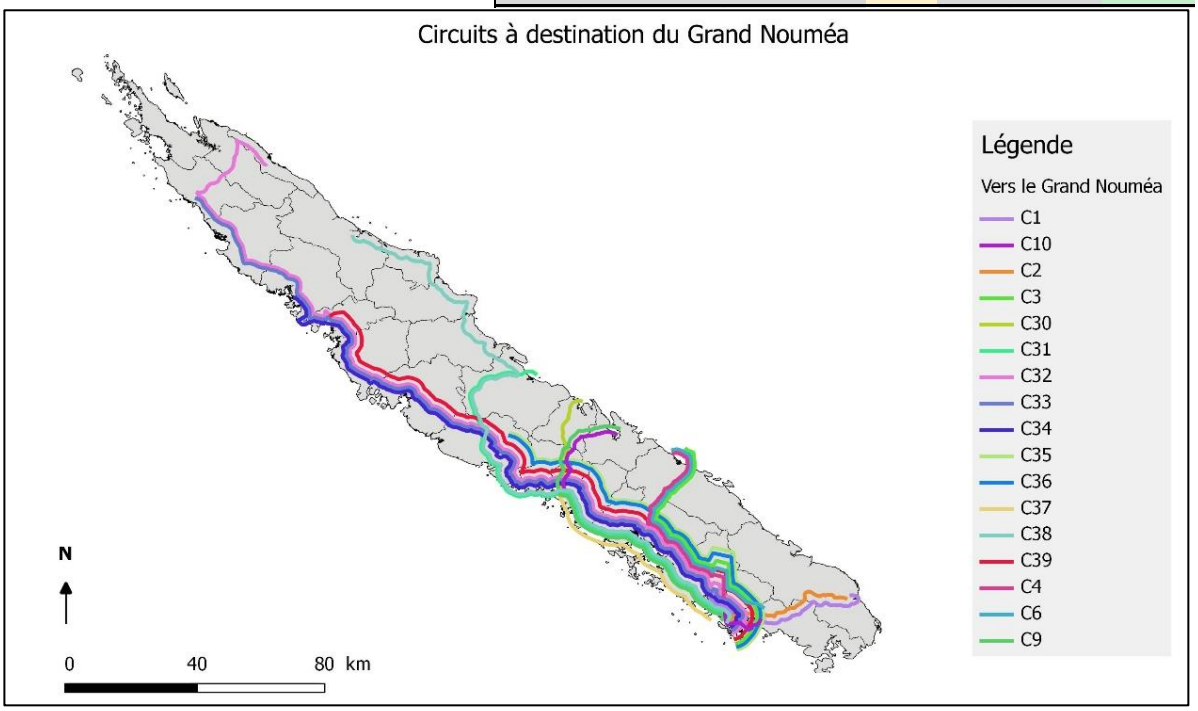


Figure 25 : Report sur le Raï – nouveaux circuits à destination du Grand Nouméa

Toutes ces lignes existent actuellement sur le réseau Raï ; leur terminus est le parking de l'ancien CHT. Aujourd'hui 16 services sont à destination de Nouméa le dimanche, et 19 sont au départ de Nouméa le vendredi. On comprend donc que pour desservir les établissements du Grand Nouméa et couvrir toute la demande scolaire, il s'agirait de **doubler le nombre de services.**

4.2.3 VERS POUEMBOUT

6 circuits sont nécessaires pour ces 280 élèves : 3 en provenance du Nord, 2 en provenance du Sud et un de la côte Est.

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C53	Pouébo	Pouembout	54	58	96	69
C54	Poum	Pouembout	53	58	71	61
C55	Kaala Gomen	Pouembout	52	52	37	47
C56	Mont Dore	Pouembout	47	47	0	31
C57	Moindou	Pouembout	46	46	35	42
C58	Houailou	Pouembout	27	27	40	31

Il est à noter que les élèves en provenance de Hienghène et Touho sont acheminés par le circuit C27 à destination de Bourail.

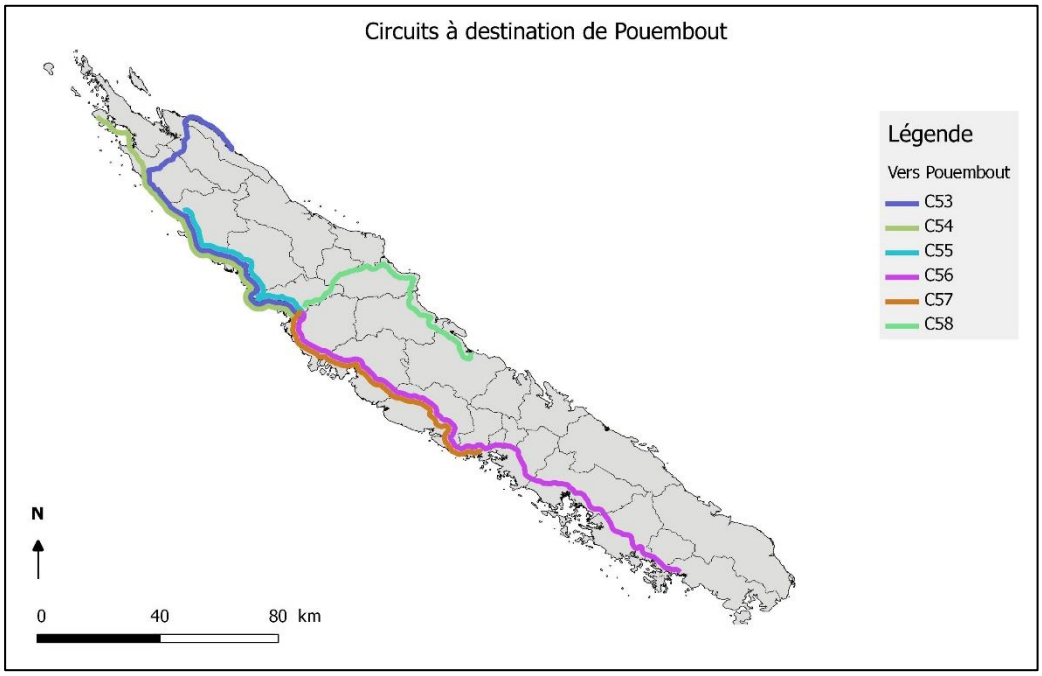


Figure 26 : Report sur le Raï – nouveaux circuits à destination de Pouembout

Les circuits en provenance de Pouébo, Kaala Gomen et Moindou sont couverts par le réseau Raï. Les autres nécessitent une correspondance (depuis Poum à Koumac, ou à Nouméa pour les élèves en provenance du Mont Dore, pour les élèves de la côte Est à Bourail).

Concernant les horaires, il est nécessaire que les élèves arrivent entre 15h15 et 18h30 le dimanche, et qu'ils repartent vers 17h20 le vendredi.

4.2.4 VERS POINDIMIE

7 circuits sont nécessaires pour acheminer les 300 élèves scolarisés sur Poindimié.

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C42	Ouégoa	Poindimié	29	52	14	32
C43	Hienghène	Poindimié	39	56	56	50
C44	Touho	Poindimié	53	53	91	66
C45	Houailou	Poindimié	42	39	56	46
C46	Canala	Poindimié	24	24	17	22
C47	Koumac	Poindimié	53	56	56	55
C48	Ponérihouen	Poindimié	43	43	22	36

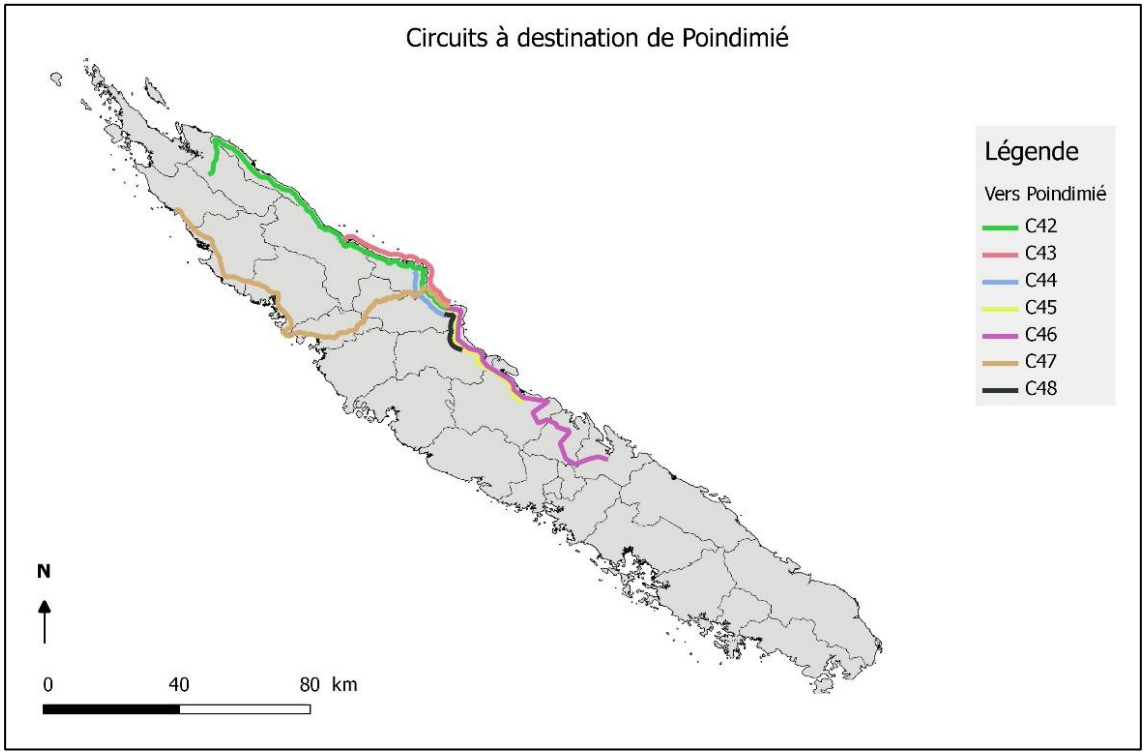


Figure 27 : Report sur le Raï – nouveaux circuits à destination de Poindimié

Les circuits en provenance de Hienghène, Touho, Ponérihouen et Houaïlou existent aujourd'hui : ligne Houaïlou – Hienghène. Mais cette ligne ne circule pas le dimanche et ses horaires ne sont pas adaptés aux élèves le vendredi. Les autres lignes sont à créer.

Concernant les horaires, il est nécessaire que les élèves arrivent entre 17h15 et 18h le dimanche, et qu'ils repartent vers 15h30 le vendredi.

4.2.5 VERS TOUHO

Pour desservir le lycée de Touho, ce sont 6 circuits qui sont nécessaires, dont un partagé avec Poindimié. 290 élèves sont concernés par ces circuits.

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C11	Canala	Touho	44	48	49	47
C16	Nouméa	Touho	47	56	27	43
C17	Voh	Touho	49	51	50	50
C18	Koumac	Touho	54	54	51	53
C19	Ouégoa	Touho	68	68	57	64
C20	Hienghène	Touho	28	28	42	33

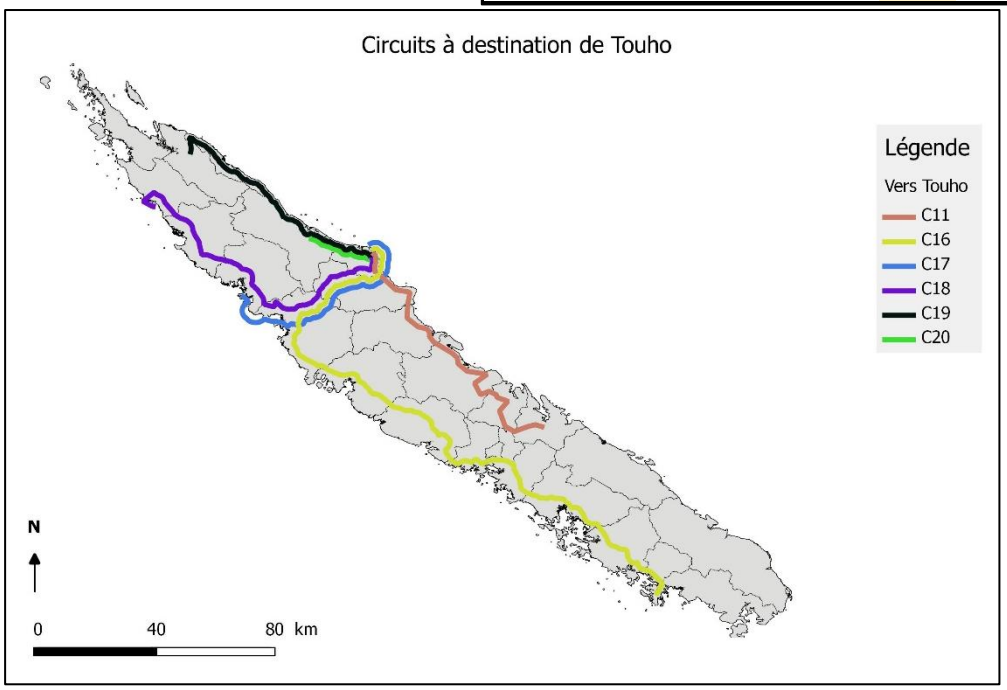


Figure 28 : Report sur le Raï – nouveaux circuits à destination de Touho

Seul le circuit en provenance de Nouméa, et celui en provenance de Hienghène correspondent à des lignes Raï existantes.

Le lycée de Touho ne dispense pas de cours le vendredi après-midi. Les retours se font donc dès 12h30.

4.2.6 VERS LES AUTRES DESTINATIONS

Les autres communes de la Grande Terre nécessitent entre 1 et 3 circuits. Ce sont 14 circuits qui sont regroupés ici.

			Nombre d'élèves			
Circuit	Départ	Arrivée	min	max	recensés	moyenne
C40	Ouégoa	Houailou	32	32	32	32
C15	Koumac	Houailou	17	17	24	19
C12	Pouebo	Koumac	36	46	27	36
C13	Poya	Koumac	47	53	37	46
C14	Poum	Koumac	31	37		34
C59	Voh	Koné	23	23	17	21
C60	Poya	Koné	19	19	0	13
C61	Bourail	La Foa	12	12	3	9
C62	Mont Dore	La Foa	21	21	0	14
C7	Boulouparis	La Foa	51	51	38	47
C51	Touho	Hienghène	13	17	25	18
C49	Hienghène	Pouébo	11	11	24	15
C41	Houailou	Ponérihouen	26	26	0	17
C52	Koné	Voh	16	16	0	11

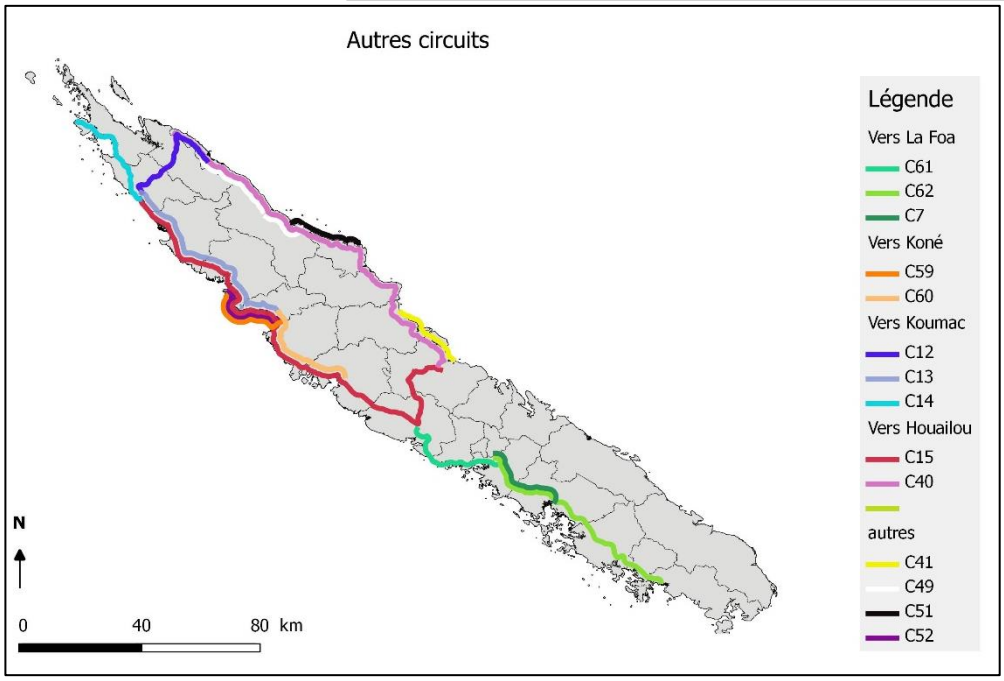


Figure 29 : Report sur le Raï – nouveaux circuits vers les autres destinations

5. COMPARAISON DES SCENARIOS ET MODES OPERATOIRES

5.1 GOUVERNANCE ET MODES OPERATOIRES

5.1.1 RAPPEL DU CONTEXTE ACTUEL ET EVOLUTIONS POSSIBLES

Les circuits de transport scolaire interurbains actuels concernés par l'étude sont organisés par diverses entités : communes, province (Nord uniquement, associations, établissement, transporteurs privés. Il n'existe pas de réglementation pour encadrer leur organisation ni leur prix.

Le tableau ci-dessous détaille la répartition des circuits par entité :

Type d'organisme	Nombre d'entités	Nombre de circuits	Nombre d'élèves	Kilométrage unitaire	Kilométrage annuel	Nombre moyen d'élèves par circuit
Communes	17	44	1 184	4 633	381 694	27
Associations	5	18	628	2 425	200 520	35
Province Nord	1	14	554	1 525	107 712	40
Syndicat mixte (SIVM)	1	4	183	442	31 824	46
Privés	4	8	81	295	86 040	10
Etablissement scolaire (E	1	2	56	84	18 144	28
Total	**29**	**90**	**2 686**	**9 404**	**825 934**	**30**

Figure 30 : Organisation actuelle des circuits de transport scolaire interurbains

Nous savons que ce recensement n'est pas exhaustif. En réalité il y a plus d'associations, de transporteurs privés en direct ou d'établissements scolaires mais ceux-ci ne déclarent pas nécessairement leur activité.

La Nouvelle-Calédonie peut choisir d'assumer directement la compétence d'organisation de ces lignes de transport scolaire interurbaines à plusieurs titres : d'une part du fait que le transport scolaire routier, en tant que transport routier est de sa compétence ; d'autre part du fait de sa compétence en matière d'enseignement du secondaire.

Les différentes lignes étaient souvent confiées à des transporteurs dans le cadre de marchés simplement annuels, la bascule vers une nouvelle autorité organisatrice peut se faire aisément d'une année sur l'autre.

Nous identifions plusieurs possibilités de gouvernance :

- **Scenario GOUVERNANCE A : la Nouvelle-Calédonie définit le périmètre de ce nouveau réseau interurbain. L'organisation des lignes est ensuite directement gérée par une des directions concernées au sein de la Nouvelle-Calédonie** (qui peut être soit la DITTT, soit le Vice-Rectorat).
  Cette entité définira ensuite les modalités d'exploitation de ce nouveau réseau, la propriété du matériel roulant, l'allotissement du marché d'exploitation ainsi que ses modalités (type de marché, durée). Elle peut aussi choisir de recourir à une délégation de service public.

- **Scenario GOUVERNANCE B : la Nouvelle-Calédonie définit le périmètre de ce nouveau réseau interurbain et confie son organisation à des autorité organisatrices de second rang qui peuvent être des associations, des communes, des syndicats**.
  Ce modèle est celui qui est mis en place en Métropole ; il est possible de s'en inspirer. Dans ce cas les optimisations seront limitées ou nécessitent que les acteurs travaillent en intercommunalité.

- **Scenario GOUVERNANCE C : la Nouvelle-Calédonie définit le périmètre de ce nouveau réseau interurbain et confie son organisation au SMTI, Syndicat Mixte des Transports Interurbains**.

  Le SMTI définit ensuite les modalités d'exploitation de ce nouveau réseau : il peut utiliser le même modèle que son réseau Raï actuel ou mettre en place un réseau spécifique du fait des caractéristiques différentes de l'offre à mettre en place. Il peut aussi choisir d'intégrer certaines lignes dans le réseau Raï (pour une mutualisation de l'offre) et conserver quelques circuits spéciaux à part.

5.1.2 Rappel de l'equilibre financier actuel

Pour mémoire, notre travail s'appuie sur les 90 lignes interurbaines recensées dans le tableau précédant (§5.1.1).

Sur la base des données du diagnostic du transport scolaire de 2017, nous pouvons estimer les coûts et les recettes des différentes lignes ainsi que les contributions financières des acteurs. Nous avons intégré une marge d'erreur de +10% en considérant que le recensement n'était pas exhaustif.

Le coût d'exploitation de ces **circuits (90 circuits +10% d'erreur soit 99 circuits) est estimé à 371 MF par an.**

Dont 85 MF/an pour les lignes journalières et 286 MF/an pour les lignes hebdomadaires.

L'équilibre financier est assuré de la manière suivante[2] :

- **Communes (fonds propres) : 232 MF soit 63%**
- **Vice-rectorat : 53 MF soit 14%**
- **Parents : 37 MF soit 10%**
- **Province Nord : 27 MF soit 7%**
- **Province Sud : 21 MF soit 6%**

Ainsi, aujourd'hui, le réseau est majoritairement assumé par les communes sur leurs fonds propres. **Si la Nouvelle-Calédonie décidait d'organiser les lignes interurbaines en direct sur quelle participation des acteurs communaux et provinciaux pourrait-elle compter ?**

Les « fonds propres » des communes, en budget de fonctionnement, sont en majorité composés des ressources fiscales redistribuées par la Nouvelle-Calédonie dans le cadre du Fond Intercommunal de Péréquation (FIP). Le FIP est aujourd'hui calculé selon 5 critères : 1- la population de la commune, 2- la surface de la commune, 3- ses kilomètres de routes, 4- l'importance de sa population primaire, 5-les dépenses de fonctionnement de l'année précédente. Ce fond n'est pas affecté à une dépense en particulier et aucun texte ne mentionne le fait qu'il doit financer le transport scolaire.

Le Vice-Rectorat participe lui dans le cadre d'une convention conclue le 10 juillet 1978 entre le ministre de l'Education Nationale et le Haut-Commissaire de la République qui prévoyait que l'Etat Français participe au financement du transport scolaire à raison d'un aller-retour par jour pour les élèves du primaire et du secondaire, lorsque la distance entre l'établissement et le domicile est supérieure à 3 kilomètres en zone rurale et supérieure à 5 kilomètres en agglomération.

[2] Cette répartition est issue des ratios obtenus dans le cadre du diagnostic de 2017.

Concernant la participation des parents : les tarifs payés par les parents d'élèves sont aujourd'hui très disparates d'un réseau à l'autre : allant de la gratuité jusqu'à 90 000 F/an au maximum. Les politiques boursières des provinces sont également différentes. Il n'existe pas d'uniformité sur ce point.

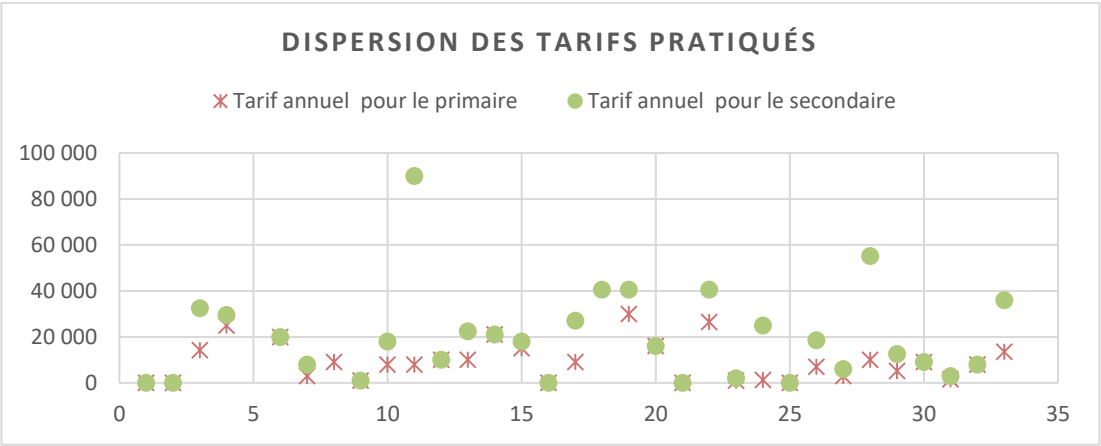


Figure 31 : Illustration de la dispersion des tarifs payés par les parents d'élèves (source : Diagnostic, 2017)

5.2 ANALYSE FINANCIERE DES SCENARIOS PROPOSES

L'analyse financière ci-dessous considère les coûts d'exploitation des lignes. Elle ne tient pas compte des frais de structures liés à la gouvernance retenue. En effet, quel que soit la gouvernance, une équipe devra être mise en place pour l'organisation et le pilotage de ce réseau interurbain territorial au sein de la Nouvelle-Calédonie. Ce coût n'est pas chiffré ici.

De même les gains liés à cette gestion territorialisée sur le plan de l'efficacité, de la négociation des prix ne sont pas estimés cars ils sont difficiles à appréhender. Ils seront considérés dans la comparaison des scenarios et la synthèse finale au $5.3.

5.2.1 RESEAU JOURNALIER

La mise en place d'un réseau indépendant pour les lignes journalières permettrait -12% d'optimisations kilométriques. En considérant les prix des marchés actuels **le coût d'exploitation de ce réseau serait de 75 MF contre 85 MF aujourd'hui.**

5.2.2 RESEAU HEBDOMADAIRE INDEPENDANT (SCENARIO DE GOUVERNANCE A OU B)

➔ **SCENARIO 1 OPTIMISE**

La mise en place d'un réseau indépendant pour les lignes hebdomadaire, dans le scenario 1 optimisé permettrait -24% d'optimisations kilométriques. En considérant les prix des marchés actuels **le coût d'exploitation de ce réseau serait de 218 MF contre 286 MF aujourd'hui.**

➔ **SCENARIO 2 RENFORT COUVERTURE TERRITORIALE**

Avec les renforts d'offre proposer pour couvrir l'ensemble de la demande de déplacement, le réseau voit son kilométrage augmenter de 6%. En considérant les prix des marchés actuels **le coût d'exploitation de ce réseau serait de 303 MF contre 286 MF aujourd'hui.**

5.2.3 Bascule sur le Raï pour les lignes hebdomadaires (scenario de gouvernance C)

Comme vu précédemment la bascule sur le Raï ne peut pas se faire sur les lignes actuelles qui sont déjà saturées. Le SMTI ne dispose pas non plus de flexibilité sur ses marchés permettant de renforcer l'offre sur la base d'un coût kilométrique donné.

Il devra donc recourir à des marchés spécifiques ou intégrer ces éléments dans les lots du futur appel d'offre du réseau en 2020. Dans ce cas aucune garantie ne peut être donnée sur le prix qui sera obtenu après appel d'offre.

En première approche nous pouvons considérer pour notre calcul le coût actuel des lignes soit 350 F/km (comprenant 141 F/km de frais de roulage puis des frais de maintenance, systèmes, équipe SMTI, etc…). Ce prix est inférieur au prix kilométrique des lignes de transport scolaire.

➔ **Scenario 1 optimise**

Le coût global du réseau intégré dans le système du Raï serait de **189 MF**/an.

A ce coût doit s'ajouter le prix d'achat des véhicules supplémentaires, qui n'est pas intégré dans le coût d'exploitation du SMTI à l'heure actuelle.

➔ **Scenario 2 renfort couverture territoriale**

Le coût global du réseau intégré dans le système du Raï serait de **264 MF**/an.

A ce coût doit s'ajouter le prix d'achat des véhicules supplémentaires, qui n'est pas intégré dans le coût d'exploitation du SMTI à l'heure actuelle.

5.3 Comparaison et synthese

Les choix à faire concernent à la fois les scenarios d'offre pour les lignes hebdomadaires et les scenarios de gouvernance.

Scenarios d'offre :

Les deux scenarios proposés sont soit un scenario optimisé sur la base de l'offre recensée actuellement (scenario 1) soit un scenario avec renfort d'offre sur le territoire de la NC.

Scenario d'offre	Impact pour les usagers	Impact financier	Conditions de mise en œuvre / délai
1 - optimisé	- Pas de renfort d'offre. Certains segments restent non couverts.	☺ Les optimisations des lignes permettent des gains allant **jusqu'à -80 MF/an** (-25%). → Il y a néanmoins un risque que les collectivités et parents des zones non couvertes réclament d'être traités de façon similaire et que dans le temps l'offre glisse naturellement vers le scenario 2.	☺ Réutilisation des circuits actuels donc peu de modifications.
2 - renforts	☺ ☺ ☺ L'offre est renforcée et tous les élèves peuvent se rendre à leur établissement dans les mêmes conditions ; Equité.	☹ Le renfort d'offre implique un surcoût : **+ 17MF (soit +6%)**	☹ Nécessite une refonte des marchés avec les transporteurs sur certains secteurs. La majorité des circuits sont néanmoins conservés dont les changements restent mineurs.

Scenarios de gouvernance :

Scenario de Gouvernance	Impact pour les usagers	Impact financier	Surcoût pour la NC par rapport à aujourd'hui	Conditions de mise en œuvre / délai
A - NC	☺ Potentiellement ce transfert permettrait de gagner en suivi, qualité de service et pérennité de l'offre.	☺ ☺ Optimisation maximale par la mutualisation des lignes (jusque 80MF/an d'économies possibles). Attention aux dépenses de structure.	Dans tous les cas la NC devra assumer des nouveaux coûts. Le montant dépendra du transfert des fonds actuels des communes et des provinces. Le **surcoût pour la NC pourrait aller jusqu'à 287 MF/an** si les communes et les provinces ne compensent pas financièrement. Nota : dans ce cas les communes seraient les premières bénéficiaires ce qui peut avoir d'autres conséquences positives pour l'ensemble de la NC.	☹ / ☺ Texte réglementaire + équipe à mettre en place pour organiser les marchés et les inscriptions.
B – NC délègue aux AO2	☺ ☺ Même gains que le A avec une double sécurisation.	☹ / ☺ Selon la capacité des AO2 à se regrouper l'optimisation peut être plus ou moins forte : entre 0 et 80 MF/an.		☹ Texte réglementaire + concertation avec AO2 + équipe à mettre en place (mais plus réduite que dans le cas A).
C – NC délègue au SMTI	☺ ☺ ☺ Le SMTI étant une entité compétente en transport : amélioration de la qualité du service et + de souplesse dans l'offre par mutualisation avec le Raï.	☺ ☺ ☺ Même optimisation que A avec une plus forte capacité de négociation des prix et mutualisation des frais de structures.		☺ Texte réglementaire. Organisation du SMTI pour renforcer son équipe et lancer les contrats.

Plusieurs scenarios ont été imaginés dans ce rapport pour la **mise en place d'un réseau de lignes structurantes territoriales**. Les avantages de la mise en place d'un tel réseau sont certains : mutualisation des lignes, équité de traitement des élèves, amélioration du contrôle, de la qualité de service. **En regroupant les lignes l'optimisation peut atteindre jusqu'à 24% sur les lignes hebdomadaires.** L'avantage sur les lignes journalières est moindre car elles sont souvent assez locales (entre deux communes proches comme Koné et Pouembout par exemple).

Cette action de création d'un réseau territorial est **une action qui serait impactante sur le plan de l'équilibre économique entre collectivités. En effet le réseau est aujourd'hui majoritairement financé par les communes ; la Nouvelle-Calédonie aurait donc un surcoût à assumer quel que soit le scenario retenu.** Les communes seraient soulagées de cette dépense qu'elles ont des difficultés à assumer ; d'autant que ce sont les communes non équipées de collèges et lycées qui doivent assumer le transport de leurs internes vers l'extérieur alors même qu'elles n'ont pas de ressources dédiées à cela dans le cadre du fond de péréquation. **La situation deviendrait donc plutôt plus équitable et plus conforme à l'exercice des compétences de chacun.**

Sur le plan de l'offre : le scenario 1 permet de l'optimisation financière en partant de la situation actuelle mais il n'offre pas d'équité de traitement des élèves et ne permet pas de répondre aux besoins non satisfaits.

Sur le plan de la gouvernance : **plusieurs scenarios ont été proposés allant de la gestion directe par la Nouvelle-Calédonie à la délégation au SMTI en passant par la délégation aux autorités organisatrices de second rang actuelles**. Il est également possible de s'engager sur **un scenario intermédiaire qui mixerait les réponses** selon les secteurs en confiant certaines lignes aux AO2 qui souhaitent les conserver (exemple du SIVM La Foa) et en déléguant les autres lignes au SMTI. Dans tous les cas la Nouvelle-Calédonie aurait la main sur la réglementation, la définition du réseau, des tarifs et du financement ; laissant les modalités d'organisation aux autorités organisatrices de second rang. A noter que, **si le SMTI récupère la compétence, il ne pourra pas basculer tous les élèves sur les lignes actuelles du Raï** du fait de la saturation actuelle des lignes le vendredi et le dimanche. **Il devra donc renforcer son offre, soit en ajoutant des services sur les lignes régulières, soit en créant des services spécifiques scolaires** organisés selon d'autres modalités.

6. ANNEXES

6.1 ANNEXE N°1 : LISTE DES CIRCUITS DE TRANSPORT SCOLAIRE EXISTANTS ET RECENSES

Les informations sont issues soient des dossiers du vice-rectorat (VR) soit des appels d'offres vus dans la presse soit d'échanges directs avec les organismes (mail ou tel).

Source	Type d'organisme	Nom de l'organisme	Fréquence	Commune d'origine	Communes des établissements	Nombre d'élèves	Kilométrage unitaire	Kilométrage annuel
VR17-18	commune	Yaté	H	Yaté	Paita -Mont Dore - Nouméa	47	90	6 480
VR17-18	commune	Yaté	H	Yaté	Dumbéa - Nouméa	48	75	5 400
VR17-18	commune	Canala	H	Canala	Houaïlou – Poindimié - Touho	19	192	13 824
VR17-18	commune	Canala	H	Canala	La Foa - Bourail	29	110	7 920
VR17-18	commune	Canala	H	Canala	Paita – Mont Dore	19	144	10 368
VR17-18	commune	Canala	H	Canala	Nouméa	17	170	12 240
VR17-18	commune	Farino	J	Farino	La Foa	22	25	9 000
VR17-18	commune	Sarraméa	J	Sarraméa	La Foa	34	15	5 400
VR17-18	commune	Kaala Gomen	J	Kaala Gomen	Koumac	33	70	25 200
VR17-18	commune	Kaala Gomen	H	Kaala Gomen	Koumac	37	70	5 040
VR17-18	commune	Houaïlou	H	Houaïlou	Paita – Nouméa - Dumbéa	19	240	17 280
VR17-18	commune	Houaïlou	H	Houaïlou	Bourail	16	70	5 040
VR17-18	commune	Houaïlou	H	Houaïlou	Touho	10	105	7 560
VR18	commune	Houaïlou	H	Houaïlou	Poindimié	26	76	5 472
AO	commune	Houaïlou	H	Houaïlou	Pouembout	7	151	10 858
diagnostic	commune	Voh	H	Voh	Koné	17	40	2 880
VR17	commune	Hienghène	H	Hienghène	Touho	42	46	3 312
VR17-18	commune	Hienghène	H	Hienghène	Poindimié	56	72	5 184
VR17-18	commune	Hienghène	H	Hienghène	Bourail	12	218	15 696
VR17-18	commune	Koné	H	Koné	Bourail	32	104	7 488
VR17-18	commune	Koné	H	Koné	Paita – Nouméa - Dumbéa	31	304	21 888
AO	commune	Kouaoua	H	Kouaoua	Paita – Nouméa - Dumbéa	28	190	13 680
AO	commune	Kouaoua	H	Kouaoua	La Foa - Bourail	15	110	7 920

AO	commune	Kouaoua	H	Kouaoua	Houaïlou – Poindimié - Touho	15	139	10 008
VR17-18	Syndicat Mixte	SIVM	H	La Foa	Nouméa - Dumbéa	54	100	7 200
VR17-18	Syndicat Mixte	SIVM	H	La Foa	Paita – Nouméa	54	115	8 280
VR17-18	Syndicat Mixte	SIVM	H	La Foa	Nouméa	54	112	8 064
VR17	Syndicat Mixte	SIVM	H	La Foa	Dumbéa - Nouméa	21	115	8 280
VR17-18	commune	Ponérihouen	H	Ponérihouen	Poindimié - Touho	43	56	3 996
VR17-18	commune	Ponérihouen	H	Ponérihouen	Bourail	37	108	7 776
VR17-18	commune	Pouembout	H	Pouembout	Nouméa	14	317	22 824
VR17-18	commune	Pouembout	H	Pouembout	Bourail	17	113	8 136
VR17-18	commune	Poya	H	Poya	La Foa – Paita - Dumbéa	32	247	17 784
VR17-18	commune	Poya	H	Poya	Bourail	44	72	5 184
VR17	commune	Poya	H	Poya	Pouembout - Poindimié - Touho	50	54	3 888
Mail	commune	Thio	H	Thio	Nouméa	49	140	10 080
Mail	commune	Thio	H	Thio	La Foa - Bourail	25	137	9 864
Mail	commune	Thio	H	Thio	Paita	42	103	7 416
AO	commune	Touho	H	Touho	Hienghène	25	35	2 520
AO	commune	Touho	H	Touho	Poindimié	54	40	2 880
AO	commune	Touho	H	Touho	Poindimié	37	55	3 960
diagnostic	commune	Ouégoa	H	Ouégoa	Pouébo	11	35	2 520
diagnostic	commune	Ouégoa	H	Ouégoa	Koumac	12	45	3 240
VR17/PN19	Province	PN	H	Koumac	Pouembout	62/77	114	8 208
VR17/PN19	Province	PN	H	Koumac	Pouembout	62/77	114	8 208
VR17/PN19	Province	PN	H	Koumac	Pouembout	62/77	114	8 208
VR17/PN19	Province	PN	H	Koumac	Pouembout	77	114	8 208
VR17/PN19	Province	PN	H	Pouembout	Touho	60/69	109	7 848
VR17/PN19	Province	PN	H	Pouembout	Touho	60/69	109	7 848
VR17/PN19	Province	PN	H	Pouembout	Poindimié	60/69	109	7 848
VR17/PN19	Province	PN	H	Touho	Poindimié –Pouembout	40	120	8 640
VR17/PN19	Province	PN	H	Ouégoa	Koumac	16/30	51	3 672
VR17/PN19	Province	PN	H	Ouégoa	Poindimié	46/49	189	13 608

VR17/PN19	Province	PN	H	Ouégoa	Poindimié	46/49	189	13 608
VR17/PN19	Province	PN	H	Touho	Pouébo	14/23	58	2 088
VR17/PN19	Province	PN	H	Poindimié	Houaïlou	44/46	82	5 904
VR17/PN19	Province	PN	H	Ponérihouen	Houaïlou	10/23	53	3 816
VR17-18	association	Yagtchelawo	H	Koumac	Bourail	49	206	14 832
VR17-18	association	Yagtchelawo	H	Koumac	Bourail	49	206	14 832
VR17-18	association	Yagtchelawo	H	Koumac	Paita	12	342	24 624
VR17-18	association	Yagtchelawo	H	Koumac	Nouméa	9	368	26 496
VR17-18	association	Paloma	H	Ouégoa	Pouébo	11	50	3 600
VR17-18	association	Paloma	H	Hienghène	Pouébo	24	60	4 320
VR17-18	association	ARSEP	H	Nouméa	Bourail	75	163	11 736
VR17-18	association	ARSEP	H	Dumbéa	Bourail	54	162	11 664
VR17-18	association	ARSEP	H	Paita	Bourail	24	145	10 440
VR17-18	association	ARSEP	H	Boulouparis	Bourail	20	92	6 624
VR17-18	association	ARSEP	H	La Foa	Bourail	20	56	4 032
VR17	association	APETB	H	Boulouparis	La Foa	24	45	3 240
VR17	association	APETB	H	Boulouparis	La Foa	14	45	3 240
VR17	association	APETB	J	Boulouparis	La Foa	55	45	16 200
VR17	association	APETB	J	Boulouparis	La Foa	51	45	16 200
VR17	Etablissement scolaire	Baganda	J	Koumac	Kaala Gomen	50	42	15 120
VR17	Etablissement scolaire	Baganda	H	Koumac	Kaala Gomen	6	42	3 024
VR17	Privé	Lyne Transport	J	Koné	Pouembout	14	70	25 200
VR17	Privé	Paola Simon	J	Ponérihouen	Poindimié	6	35	12 600
VR17	Privé	Paola Simon	H	Ponérihouen	Poindimié	8	35	2 520
VR17	Privé	Poadae Claude	J	Poindimié	Touho	16	30	10 800
VR17	Privé	Poadae Claude	J	Poindimié	Touho	8	30	10 800

VR17	Privé	Poadae Claude	J	Poindimié	Touho	8	30	10 800
VR17	Privé	Poadae Claude	J	Touho	Poindimié	6	30	10 800
VR17	commune	Moindou	J	Moindou	Bourail	12	37	13 320
VR17	commune	Moindou	J	Moindou	La Foa	33	20	7 200
VR17	commune	Moindou	H	Moindou	La Foa	3	20	1 440
VR17	commune	Moindou	H	Moindou	Bourail	2	34	2 448
VR17	commune	Moindou	H	Moindou	Paita – Nouméa - Dumbéa	11	140	10 080
Appel	association	AVSB	H	Bourail	Pouembout	48	102	7 344
Appel	association	AVSB	H	Bourail	Nouméa	46	127	9 144
Appel	association	AVSB	H	Bourail	Paita –Dumbéa	43	166	11 952
Appel	Privé		H	Pouébo	Ouégoa	15	35	2 520