

Référence FR01T13B47A001/APA/NC/10-15/JCH

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

PHASE 3 – ETUDE DETAILLEE DU SCENARIO RETENU 3. FICHES ACTIONS





SYSTRA



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

PHASE 3 – ETUDE DETAILLEE DU SCENARIO RETENU 3. FICHES ACTIONS

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 3. Fiches Actions
Nature du document	Rapport
Date	16/03/2015
Nom du fichier	SGTMNC_Phase 3-Mars 2015-3_Fiches Actions.docx
Référence	FR01T13B47A001/APA/NC/10-15/JCH
Langue du document	Français

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	

Fiches Actions

1. Les Transports Collectifs et Alternatifs
2. Les Transports Routiers
3. Les Transports Maritimes
4. Les Transports Aériens
5. Les Transports de Marchandises



Thématique I

Les Transports Collectifs et Alternatifs



Introduction de la thématique

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés.

Il s'agit donc de rendre les transports collectifs plus attractifs pour inciter au report modal les utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs du territoire, tout en continuant d'assurer un service de qualité pour les utilisateurs actuels de ces transports collectifs.

Enfin, dans une optique de garantir à toutes les populations qui composent la Nouvelle-Calédonie un accès aux transports, ces transports collectifs doivent être adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité identifiés au sein du territoire.

Les problématiques doivent être prises à différentes échelles : depuis la grande échelle du territoire jusqu'à l'échelle plus fine de la commune / lieu de vie. Les solutions seront traitées spécifiquement à chacune des échelles tout en étant pensées globalement pour produire une stratégie cohérente.

L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs va notamment passer par une amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service, par une desserte plus adaptée aux besoins, par la mise en place d'une meilleure information, par une gestion performante des correspondances entre les modes.

Les transports collectifs seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adapteront au territoire et à ses besoins de mobilité mais aussi que les territoires s'adapteront à eux.

La thématique se divise en 9 actions :

- Action 1 : Poursuivre la mise en œuvre du PDAN ;
- Action 2 : Améliorer les liaisons interurbaines ;
- Action 3 : Articuler les transports collectifs entre les services interurbain et urbain ;
- Action 4 : Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa ;
- Action 5 : Améliorer les transports collectifs sur VKP ;
- Action 6 : Développer des solutions alternatives en complément des transports collectifs ;
- Action 7 : Améliorer le transport scolaire ;
- Action 8 : Développer les modes actifs ;
- Action 9 : Accompagner le développement des transports collectifs et alternatifs.

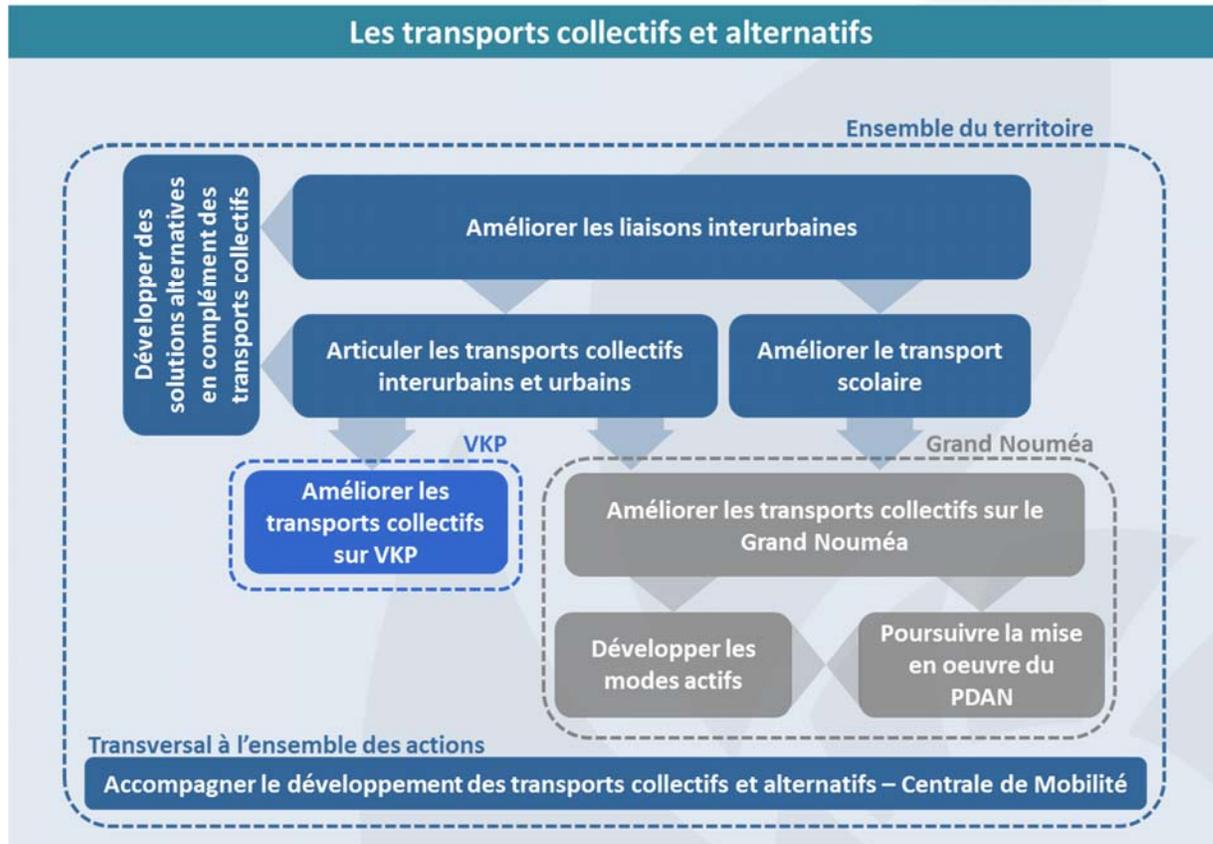
Indicateurs d'impacts

- Part modale des TC ;
- Vitesse commerciales des bus ;
- Harmonisation de la tarification.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs





Action 1

Poursuivre la mise en œuvre du Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN)

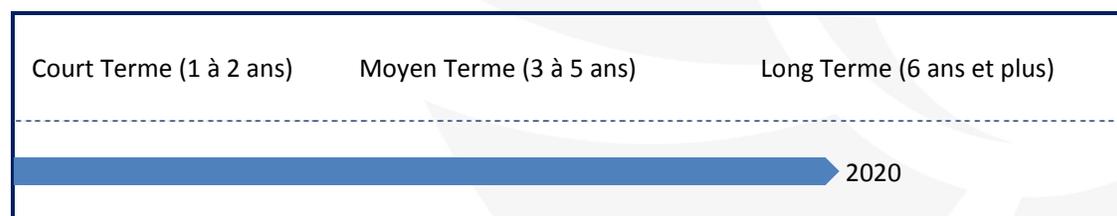
Éléments de diagnostic

- PDAN validé en 2010
- Mise en œuvre du plan d'actions commencée
- Prédominance de la voiture particulière dans les déplacements
- Lacune en matière de transports collectifs et de circulation pour les piétons et les cyclistes

Enjeux et Objectifs

- Offrir une alternative à la voiture particulière
- Développer les transports collectifs
- Améliorer les conditions de circulation dans le Grand Nouméa
- Développer l'accessibilité de la ville pour tous

Planning et priorisation



Pré-requis

- Finir les actions engagées du PDAN

Actions liées

- Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa
- Réaliser un schéma directeur des modes actifs sur le Grand Nouméa





Territoire concerné

- Grand Nouméa



Mesures

Le PDAN se décline en 9 pistes d'actions principales. Certaines actions ont déjà été engagées.

La première action réalisée a été la création d'une Autorité Organisatrice des Transports à l'échelle du Grand Nouméa en 2010.

Plusieurs actions ont été initiées depuis :

- Etude sur un TCSP a été lancée en 2011. Une concertation sur le projet a été menée fin 2013 et se poursuit sur des études d'avant-projet ;
- Etude sur la possibilité de créer des navettes maritimes pour relier les communes de l'agglomération ;
- Modernisation du parc de matériel roulant des bus Nouméens ;
- Réalisation d'une enquête ménages-déplacements dans le Grand Nouméa.

La mise en œuvre du PDAN doit être poursuivie. Pour les études concernant les transports collectifs et alternatifs, il s'agit de :

- Coordonner les différents réseaux de transports collectifs ;
- Poser les bases d'un réseau de transports collectifs d'agglomération ;
- Mettre en œuvre un schéma piéton et PMR sur l'agglomération Nouméenne ;
- Se doter d'un schéma directeur modes actifs.

Ces actions seront complétées sur les autres thèmes par la programmation suivante :

- Hiérarchiser le réseau viaire ;





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Assurer un maillage Est-Ouest de la voirie à l'intérieur de Nouméa ;
- Harmoniser la tarification du stationnement en centre-ville de Nouméa ;
- Anticiper les problématiques du transport de marchandises en ville.

- Poser les bases d'un réseau de transport collectif d'agglomération

L'objectif principal de cette action est de créer un système de transport global, maillé et perméable en combinant les atouts des trois réseaux de transport spécialisés. Pour atteindre ce dernier, il convient dans un premier temps d'exploiter l'enquête actuellement menée par le SIGN pour avoir une image précise des déplacements sur l'agglomération nouméenne. Des résultats de cette enquête, il sera alors possible de réaliser une restructuration du réseau d'agglomération accompagnée d'une hiérarchisation de l'offre de transport autour du projet Néobus. Enfin, un travail pour développer une billettique compatible entre les réseaux avec une tarification commune devra être réalisé.

- Réaliser un schéma piéton et PMR sur l'agglomération du Grand Nouméa

La marche à pied a une part modale faible à laquelle s'ajoute une forte accidentologie. Le PDAN prévoit de se doter d'un document de planification et d'aménagement d'un réseau maillé d'itinéraires. Il propose par ailleurs de se doter d'aménagements en faveur des PMR.

- Se doter d'un schéma directeur modes actifs

Le PDAN souhaite accroître la part des modes actifs sur les trajets de moins de 5 km. En complément du schéma piéton, les déplacements à vélo devront être développés au travers de la création d'un réseau principal maillé.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Coordonner les différents réseaux de transports collectifs	0,5 ETP / an		SMTU
Poser les bases d'un réseau de transports collectifs de l'agglomération	11 à 12 Millions XPF	0	SIGN
Mettre en œuvre un schéma piéton et PMR sur l'agglomération Nouméenne	7,1 à 7,7 Millions XPF	A déterminer	SIGN (si compétences pour tous les thèmes)
Réaliser un schéma directeur modes doux sur le Grand Nouméa	6 Millions XPF	A déterminer	SIGN





Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none">- SMTU- SIGN	<ul style="list-style-type: none">- Coordonnateur- Lancer les études nécessaires et financeurs

Partenaires de l'opération

- Communes du Grand Nouméa
- Associations de cyclistes et de PMR
- Opérateurs des transports collectifs nouméens

Atouts

- Certaines actions du PDAN déjà engagés
- Création du SMTU

Limites de l'action

- Beaucoup d'actions à mener en parallèle sur une temporalité courte

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le renforcement de l'armature urbaine d'agglomération autour des réseaux de transports collectifs et actifs engendrant la constitution de polarités attractives, les pôles de mobilités, où le tissu urbain est conduit à se densifier. Un risque de spéculation immobilière dans ces pôles est un risque à anticiper comme à l'inverse la paupérisation de quartiers en marge des axes de TC.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet





Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Renouvellement du réseau interurbain engagé
- Menaces : absence d'obligations de réalisation pouvant entraîner une démobilité des acteurs à mettre en œuvre certaines actions

Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions du PDAN engagées et/ou réalisées
-





Action 2

Améliorer les liaisons interurbaines

Éléments de diagnostic

- Faible fiabilité du service : départs annulés si manque de voyageurs, pannes mécaniques, suspensions de lignes pour problème de rentabilité... ;
- Manque de coordination entre les acteurs : 9 exploitants pour 11 lignes de cars ;
- Infrastructures liées au réseau de cars interurbains peu développées : arrêts de bus inexistantes ou de mauvaise qualité, arrêts du bus sur demande des voyageurs... ;
- Hausse de trafic importante à long terme sur la section de la RT1 entre Nouméa et l'aéroport de la Tontouta pouvant entraîner une dégradation de la situation.

Enjeux et Objectifs

- Améliorer la qualité et le niveau de l'offre de transports collectifs : assurer un service efficace, fiable et confortable ;
- Augmenter l'attractivité des transports collectifs ;
- Assurer l'équité sociale vis-à-vis des populations captives ;
- Faciliter, sécuriser et fiabiliser la liaison entre Nouméa et l'aéroport de la Tontouta.

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 2.1 → 2014 - 2015		
Action 2.2 →		2020

Prérequis

- Mettre en service la mise à 2x2 voies de la liaison entre Paita et Tontouta
- Adhésion de la Province des Iles Loyauté au SMTI
- Enquête en cours sur les habitudes de déplacement des habitants des îles Loyauté



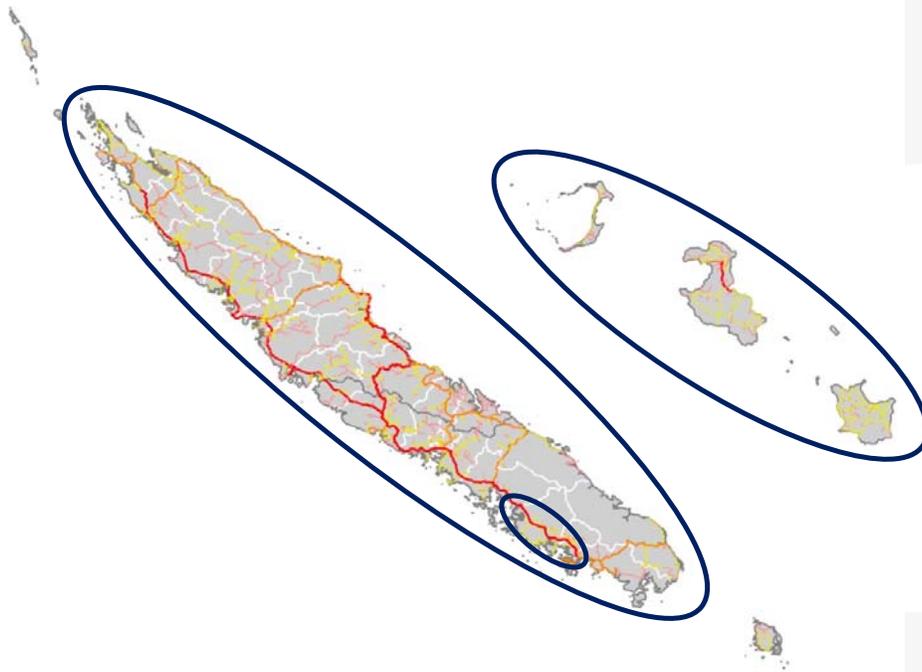


Actions liées

- Articuler les transports collectifs entre les services interurbains et urbains ;
- Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa et sur VKP ;
- Développer des solutions alternatives en complément des transports collectifs ;
- Améliorer le transport scolaire ;
- Accompagner le développement des transports collectifs et alternatifs : actions relatives à la Centrale de Mobilité ;
- Mise à 2x2 voies de la liaison Païta – Tontouta.

Territoire concerné

- Grand Terre et îles Loyauté
- Liaison avec l'aéroport de la Tontouta



Mesures

Action 2.1 : Accompagner la mise en œuvre du réseau RAÏ

La Nouvelle Calédonie a décidé de réaliser une amélioration manifeste de son offre de transports collectifs interurbains. Cette amélioration doit passer par une augmentation de l'offre et de la qualité de service : meilleure fréquence, plus large amplitude horaire, gain de vitesse commerciale... Pour assurer le succès de cette démarche, ce changement doit s'accompagner d'une amélioration des points d'arrêts de bus tant dans leur définition spatiale que dans les services offerts. Enfin, l'information voyageur en temps réel doit venir compléter l'ensemble de ces actions et être généralisée à l'ensemble du réseau.



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

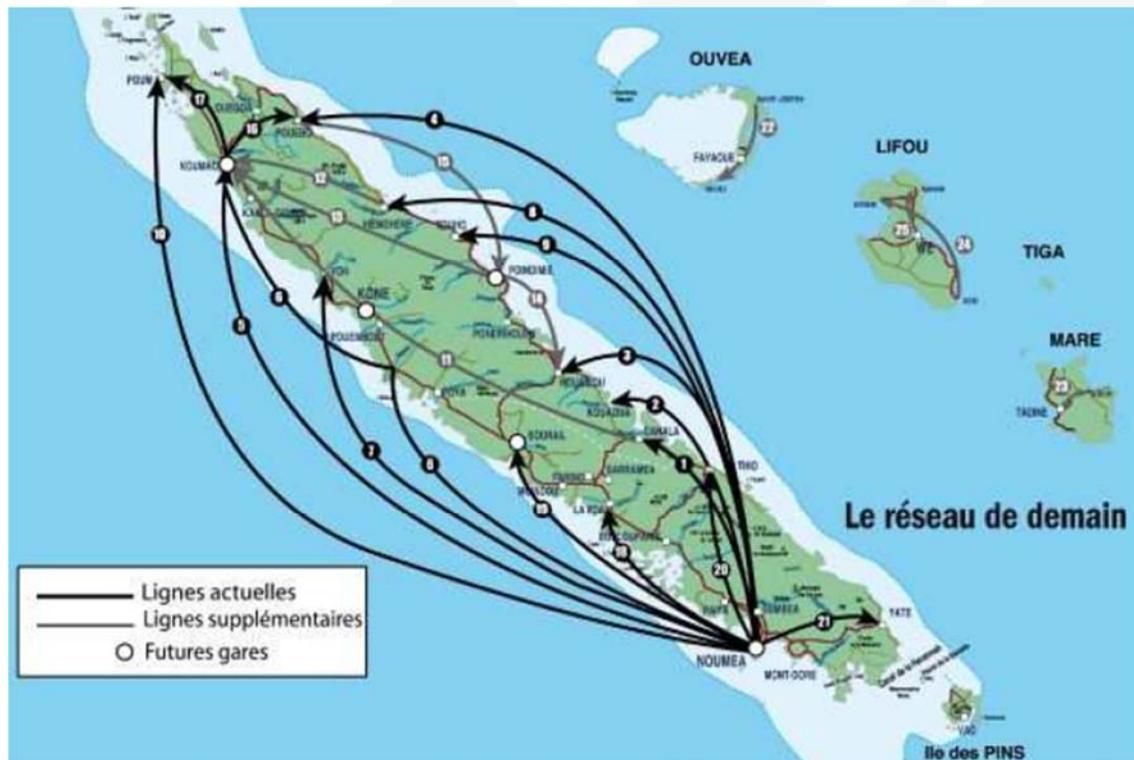
○ Des nouvelles lignes de cars

Dans cette optique, en 2014, le SMTI a commencé à déployer son nouveau réseau de transports collectifs : le réseau RAÏ. Neuf nouvelles lignes devraient voir le jour pour porter à 25 le nombre de lignes constituant le réseau : 5 nouvelles lignes internes à la Province Nord et 4 lignes créées aux îles Loyauté. Cette création de nouvelles lignes s'accompagne de la construction de 4 nouvelles gares routières aux grands carrefours que sont Bourail, Koné, Poindimié et Koumac.

En complément, 40 nouveaux cars modernes et climatisés viendront renforcer la flotte existante pour améliorer le niveau de confort du réseau interurbain.

Le réseau RAÏ devra être actualisé régulièrement pour répondre à l'évolution de la demande. Des enquêtes de déplacement à l'échelle de la Grande Terre sont nécessaires pour connaître ces tendances. L'objectif est d'éliminer les doublons de lignes et de développer la complémentarité des dessertes.

La concordance des horaires avec les autres réseaux de transport devra être recherchée : bus à l'échelle local, bateaux dans les gares maritimes, liaisons aériennes aux aéroports.



Source : Les Nouvelles Calédoniennes – Nov. 2013

○ La création de pôles de mobilité

Le principe consiste en un réseau territorial assurant une desserte rapide et directe entre les différents pôles urbains. Cela suppose de définir des arrêts précis et équipés pour chaque commune. Un nombre d'arrêts restreint sur l'ensemble du tracé : 1 à 3 par pôle principal et 1 par pôle secondaire. Le ramassage des voyageurs dans chaque commune sera alors optimisé et les distances interstations seront élevées. Ce système permettra un gain de la vitesse commerciale et une fiabilisation des temps de parcours de chaque ligne du réseau.



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Ces arrêts constitueront des pôles de mobilité. Ils seront le lieu d'intermodalité entre les différents réseaux à l'échelle de chaque commune : transport collectif interurbain, réseau urbain, rabattement du transport à la demande, parking de covoiturage, parking-relais... Une concertation avec les communes devra être menée pour définir le niveau d'équipements, la localisation et le nombre de points d'arrêts. La localisation de ces stations devra être au cœur des centres urbains pour garantir la desserte du plus grand nombre. Par ailleurs, la vision des exploitants devra permettre de définir le niveau de services offerts à chaque arrêt.

Le développement de l'offre en parking relais pourrait également être développé à proximité des pôles urbains importants. Des études devront être menées pour : rechercher les localisations pertinentes, rabattre les lignes de transports collectifs structurants, constituer des réserves foncières nécessaires et inclure des places de covoiturage. En parallèle, une réflexion sur une refonte de la politique de stationnement dans les centres-villes urbains devra être menée.

○ Poursuivre le développement du réseau RAÏ

Le réseau RAÏ pourrait être par la suite être structuré autour de lignes d'autocars à haut niveau de service : lignes rapides, cadencées et complémentaires avec des aménagements de voirie ponctuels permettant de donner la priorité aux transports collectifs et de garantir des temps de parcours performants. Une réflexion devra être menée sur l'utilisation par les cars du réseau RAÏ du site propre développé pour le projet Néobus dans l'agglomération du Grand Nouméa.

Action 2.2 : Développer un service de navettes amélioré vers l'aéroport de la Tontouta

Plusieurs aménagements de voirie devraient permettre d'améliorer l'axe entre Nouméa et l'aéroport de la Tontouta :

- Le site propre Néobus qui dessert la gare routière Montravel,
- L'aménagement en 2x2 voies sur une section de la RT1 entre Païta et la Tontouta.

Ces aménagements permettront de fluidifier la circulation sur l'axe entre Nouméa et l'aéroport de la Tontouta et d'absorber l'augmentation de trafic prévu sur cet axe à long terme.

Ces aménagements permettront également aux transports collectifs d'assurer une qualité de service supérieure : fiabilisation et diminution des temps de parcours, régularité améliorée, gain en vitesse commerciale.

En complément, les nombreux services de navettes pour l'aéroport pourraient être structurés autour d'un acteur commun. Les services seraient alors cadencés et créeraient une offre lisible pour les voyageurs. L'amélioration de la qualité de service de navettes vers l'aéroport de la Tontouta doit être envisagée en considérant le transfert progressif des activités de vols domestiques depuis Magenta vers la Tontouta. De plus, la rationalisation et l'augmentation de l'offre navettes devront être accompagnées d'un travail sur l'identification des points d'arrêts les plus pertinents dans Nouméa et sur le parcours correspondant.





Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Réseau RAÏ	1 083 Millions XPF	800 Millions XPF	SMTI
Mise à 2*2 voies de la RT1 entre Païta et Tontouta ¹	8,6 Mds XPF	0,07 Mds XPF	Gouvernement Province Sud
Mise en place d'une offre cadencée augmentée ²	A préciser mais négligeables	A préciser et a priori couverts par les usagers	SMTU (proposition)

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - SMTI - Gouvernement - Province Sud - SMTU 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre et financement - Mise en œuvre et financement - Mise en œuvre et financement - Mise en œuvre et financement du service de navettes cadencé et amélioré

Partenaires de l'opération

- Exploitants des réseaux de cars,
- Province du Nord,
- Province des Îles Loyauté.

Atouts

- Perspectives de croissance des trafics routiers sur les routes de la Grande Terre,
- Transfert envisagé des vols intérieurs de magenta vers Tontouta avec comme conséquence une perspective de croissance de la fréquentation de l'aéroport de la Tontouta.

¹ Ces coûts sont intégrés dans les fiches actions sur la thématique routière, ils ne sont donc qu'à titre indicatif pour la thématique transports collectifs et alternatifs

² La rationalisation de l'offre existante (multitude d'exploitants) combinée avec l'augmentation de l'offre nécessaire au développement de l'activité aérienne de la Tontouta permet d'affirmer que les coûts d'investissement seront négligeables et que l'utilisateur pourra participer pleinement au financement du service concerné





Limites de l'action

- Dépend de la réalisation du doublement de la RT1 entre Païta et la Tontouta,
- Développement du réseau RAÏ intéressant si une intermodalité efficace est créée dans les communes desservies.

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Création d'un outil de rééquilibrage supplémentaire entre l'agglomération du Grand Nouméa et les autres communes de la Grande Terre pouvant conduire à la croissance de communes périphériques au Grand Nouméa (Boulouparis, Moindou, La Foa) voire au sein de la zone VKP.

La réhabilitation des traversées de villages comme l'articulation avec les réseaux de TC publics communaux sont à initier ne parallèle avec d'éviter les conflits d'usages entre desserte locale et transit.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

Pour l'accompagnement de la mise en œuvre du réseau Raï :

- Gestion actuellement organisée par marchés.
- Modes de gestion possibles : marchés, délégation de service public globale, SEM ou SPL.
- Evolution souhaitable vers une délégation globale de service public pour l'ensemble du réseau (conduite et matériels). Cette dernière option permettrait de simplifier le pilotage d'ensemble du réseau et de responsabiliser les opérateurs sur l'utilisation en « bon père de famille » des matériels roulants.

Pour le développement d'un service de navettes amélioré vers l'aéroport de la Tontouta :

- Marché ou Délégation de service public

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : rapprochement de Nouméa en temps de trajet avec l'aéroport de la Tontouta, développement d'un site propre bus sur le Grand Nouméa ;
- Menace : risque de saturation du réseau routier du Grand Nouméa.

Indicateurs de suivi

- kms annuels parcouru sur le réseau RAÏ,
- nombre de voyageurs sur le réseau RAÏ,
- nombre d'incidents sur le réseau RAÏ,
- retard moyen des cars sur le réseau RAÏ,
- vitesse commerciales des navettes de l'aéroport.





Action 3

Articuler les transports collectifs entre les services interurbain et urbain

Eléments de diagnostic

- Desserte en transports collectifs dans les pôles urbains hors Nouméa réalisée par les services interurbains (faible fréquence)
- Arrêt à la demande possible sur le réseau interurbain provoquant un taux de cabotage élevé et dégradant le service offert par les transports collectifs interurbains
- Absence de hiérarchisation des réseaux de transports collectifs urbains et de lignes structurantes

Enjeux et Objectifs

- Assurer une coordination entre les services interurbains et urbains
- Développer et favoriser l'usage des transports collectifs
- Développer une desserte rationalisée et homogène sur l'ensemble du territoire
- Structurer la desserte par les transports collectifs des pôles urbains

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 3.1		2020
Action 3.2		2020

Pré-requis

- Mettre en service le réseau RAÏ
- Développer les pôles de mobilité
- Evaluer les besoins en déplacement dans chacune des communes



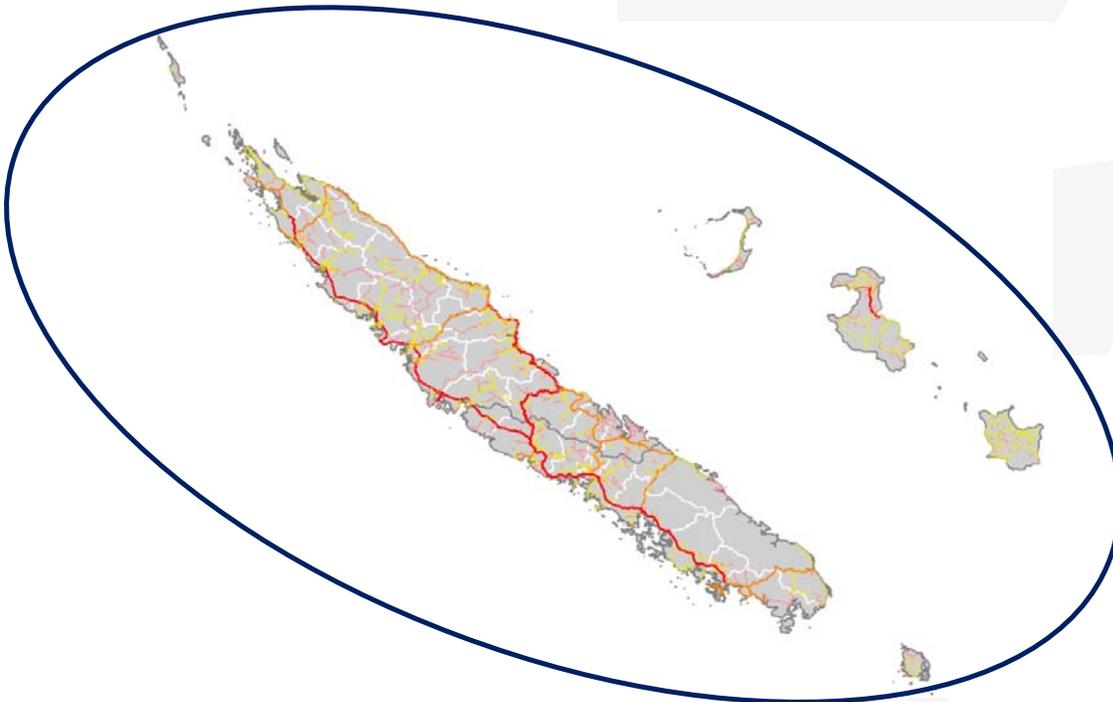


Actions liées

- Accompagner la mise en œuvre du réseau RAÏ
- Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa
- Développer un réseau de transports collectifs performants sur VKP
- Accompagner la mise en service de la Centrale de Mobilité

Territoire concerné

- Ensemble du territoire



Mesures

Pour assurer la bonne mise en œuvre du SGTM, il est nécessaire de réussir une déclinaison opérationnelle du projet à l'échelle locale, cohérente avec la politique générale. Les territoires communaux devront s'approprier les objectifs du SGTM et les adapter à leur contexte particulier.

Action 3.1 Développer des schémas locaux de transport

Les schémas locaux de transport représentent un outil de mise en œuvre du SGTM impliquant les acteurs à l'échelle locale. Ces schémas viennent compléter le SGTM en précisant et détaillant le contenu des actions à l'échelle des territoires. Cette déclinaison favorisera la mise en valeur des principes retenus dans le SGTM. Les Schémas Locaux de Transports (SLT) définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur un périmètre donné.



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

L'objectif des schémas locaux sera d'articuler la politique de mobilité de la grande échelle avec celle de l'échelle locale. Les communes auront pour charge l'élaboration de ces schémas locaux. Les instances représentatives du SGTМ devront être impliquées dans le processus d'élaboration. Elles seront les garantes de la bonne cohérence des schémas locaux avec le schéma global. Les partenaires locaux en matière de mobilité devront être également intégrés au processus d'élaboration afin de faire remonter l'ensemble des besoins et des dysfonctionnements existants.

Les schémas locaux de transports devront répondre aux mêmes objectifs et aux mêmes enjeux que le SGTМ. Il est nécessaire que les schémas locaux soient opérationnels pour assurer la déclinaison de la politique générale en matière de mobilité sur l'ensemble du territoire. Les schémas locaux devront ainsi être bien plus qu'un plan d'actions, ils devront être un véritable programme d'actions. Chaque acteur sera responsabilisé en s'engageant sur un plan de financement, de mise en œuvre et de réalisation que les schémas locaux auront approuvés. Il s'agira ainsi d'une véritable concrétisation du SGTМ.

Les schémas locaux seront également le moyen d'encourager la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SGTМ.

Action 3.2 Mettre en place des réseaux communaux

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

L'articulation des services interurbains avec le local se fera grâce à l'élaboration de réseaux communaux. Ces derniers s'organiseront au travers des schémas locaux de déplacement.

Les réseaux communaux permettront de façonner les transports dans les communes grâce à une organisation des mobilités pertinente, efficace et efficiente.

○ Pôle de mobilité : l'articulation entre les réseaux

Ces réseaux communaux devront être structurés autour du réseau interurbain (réseau RAÏ) qui constitue la colonne vertébrale des transports collectifs à l'échelle du grand territoire. Les communes devront articuler leur réseau de transport autour d'un pôle de mobilité³, élément central pour l'intermodalité dans chacune des communes. Chaque commune gagnera ainsi une meilleure complémentarité des services de transport grâce à ce point central.

Le maillage du territoire s'articulera depuis ce pôle de mobilité à travers des opérations permettant le développement des transports collectifs dans le cœur urbain des communes et complétés dans les zones moins denses par des services de transports à la demande.

Pour faciliter la circulation des transports collectifs sur l'ensemble du territoire, les réseaux communaux s'intéresseront à l'adaptation du réseau routier aux endroits encore enclavés ou soumis à des problèmes importants de sécurité routière.

³ Les pôles de mobilité sont définis dans l'action 2.1 « Accompagner la mise en œuvre du réseau RAÏ »





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

○ Interopérabilité des systèmes de billettiques

Pour favoriser le développement de l'intermodalité entre le réseau interurbain et le réseau local, il pourra être possible de développer un support de titres de transport unique. Cette carte devra permettre aux usagers d'emprunter l'ensemble des réseaux de transport en commun avec le même titre de transport et ainsi assurer le développement d'abonnements dit « intermodaux ». L'interopérabilité des systèmes de billettiques facilitera les trajets sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. Cette action pourra être coordonnée par les dispositifs et applications liés à la centrale de mobilité.

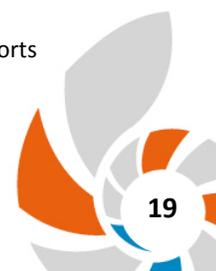
Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Développer les schémas locaux de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation : 2 jours ETP/semaine pendant 1 an - Suivi : 1 jour ETP/mois pendant 1 an 	/	Communes (pour la réalisation) et Gouvernement (pour le suivi)
Mettre en place des réseaux communaux	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'un réseau communal : 6 millions XPF/agglomération - Investissement en fonction du réseau défini : 20 à 25 millions XPF/véhicule, 150 à 600 XPF par arrêt 	<ul style="list-style-type: none"> - coût réseau bus : 220 XPF/km, pouvant être tout ou en partie pris en charge par les usagers - coût du transport à la demande : 180 à 250 XPF/km⁴ 	Communes

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Gouvernement - Communes - Exploitants des réseaux de transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi du développement des schémas locaux de transport - Développement des schémas locaux de transport et mise en place des réseaux communaux - Adaptation aux nouvelles exigences liées aux schémas locaux de transport et aux réseaux communaux

⁴ Coût du TAD intégré dans l'action 6 « Développer des solutions alternatives en complément des transports collectifs »





Partenaires de l'opération

- SMTI pour la coordination avec les communes
- SMTU pour la coordination au niveau du Grand Nouméa
- Provinces pour l'articulation avec les réseaux de transports collectifs interurbains

Atouts

- Développement du service interurbain grâce au nouveau réseau RAÏ
- Développement des pôles urbains en dehors du Grand Nouméa

Limites de l'action

- Dépend du bon fonctionnement du service interurbain du réseau RAÏ
- Développement si le rééquilibrage territorial de la population est effectif

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le maillage territorial en transport collectif constitue un levier fondamental au désenclavement de territoires ruraux, notamment au cœur de la chaîne. Cela devrait impacter positivement le réseau routier via la réhabilitation d'axes secondaires pour le passage des lignes de transport local.

Des charges supplémentaires pour les communes non seulement en terme de fonctionnement mais également en matière d'investissement : achats de matériels roulants, réalisations de lieux de stockages et d'entretien.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Achat de 40 nouveaux cars pour le réseau RAÏ
- Menaces : Manque de succès du réseau RAÏ si l'intermodalité avec les services urbains ne se développe pas





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Indicateurs de suivi

- Nombre de schémas locaux de transport adoptés
- Km de lignes de bus urbains mis en service en dehors du Grand Nouméa
- Nombre de correspondances développées dans les pôles de mobilité





Action 4

Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa

Eléments de diagnostic

- Croissance des besoins en déplacement
- Congestion de trafic dans l'agglomération nouméenne
- Prévision de forte croissance de trafic automobile
- Un étalement urbain du tissu pavillonnaire, peu en accord avec la volonté de développement des transports collectifs
- Part des abonnés TC très faible
- Infrastructures liées aux réseaux de transports collectifs urbains relativement peu développées
- Manque de cheminements et d'accessibilité des infrastructures de transports collectifs

Enjeux et Objectifs

- Désenclaver et valoriser les principaux quartiers d'habitat social de l'agglomération
- Desservir les principaux équipements, centres administratifs, pôles scolaires, centres commerciaux, zones d'activité
- Développer l'intermodalité
- Améliorer les performances des transports collectifs
- Améliorer la part modale des transports collectifs

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 4.1	2017	
Action 4.2	2017	

Pré-requis

- Mettre en place une fiscalité dédiée (exemples : taxe sur les carburants ou prélèvement de type Versement Transport)





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Créer un lien entre les services d'urbanisme et des transports dans le Grand Nouméa (gouvernance)
- Finaliser le traitement de l'enquête de déplacement à l'échelle du Grand Nouméa

Actions liées

- Poursuivre la mise en œuvre des actions engagées du PDAN
- Articuler les transports collectifs entre les services interurbains et urbains
- Améliorer les liaisons interurbaines

Territoire concerné

- Grand Nouméa



Mesures

L'amélioration des transports collectifs dans le Grand Nouméa constitue un enjeu majeur pour assurer la croissance future de la ville. L'augmentation annoncée du nombre de déplacements et notamment du trafic automobile doit être anticipée : l'agglomération est menacée par une congestion de ces axes majeurs de circulation. L'offre en transport collectif doit se structurer autour d'un axe majeur qui constituera la colonne vertébrale du futur réseau de transport collectif. Une réorganisation générale de ce réseau devra être effectuée lors de la mise en service du projet de Néobus.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Action 4.1 Poursuivre et réaliser le projet de Néobus

- Mettre en œuvre le projet de BHNS

Un projet de TCSP est prévu sur le Grand Nouméa pour répondre aux principaux besoins de déplacement dans l'agglomération, notamment entre Dumbéa, le Mont-Dore et le centre-ville. Le mode de transport choisi est un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Le tracé du TCSP s'articule autour de deux branches, dont l'exploitation est prévue en deux lignes (L1 et L2). Au total, le tracé représente 21 km de site propre et 33 stations, toutes équipées (mobiliers urbains, information voyageur, accessibilité PMR...).

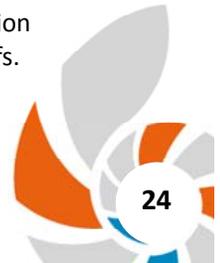


- Accompagner le projet de BHNS

Le projet de BHNS prévoit un ensemble de mesures complémentaires permettant d'assurer le succès de ce dernier. En premier lieu, le projet prévoit le développement de 13 pôles d'échange et 6 parcs relais afin d'améliorer l'intermodalité entre la voiture et le réseau de transports collectifs. L'unification de la tarification et le développement de l'information multimodale devraient également influencer sur la perméabilité entre les réseaux.

La mise en place du BHNS devra également être accompagnée d'une adaptation de la politique de stationnement sur le Grand Nouméa. Le stationnement constitue un levier majeur pour influencer sur le changement de mode de transport des habitants.

Enfin, les modes alternatifs devront être développés en parallèle du projet de TCSP (cf. conception détaillée du projet Néobus) en favorisant les trajets en vélo et des cheminements piétons qualitatifs.





Action 4.2 Réorganiser les réseaux de transports collectifs dans le Grand Nouméa

La restructuration du réseau de transports collectifs dans le Grand Nouméa devra être réfléchi pour mieux répondre aux besoins de déplacement et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte.

○ Hiérarchiser et restructurer le réseau de transport collectif

Cette réorganisation du réseau de transport collectif ne pourra se faire qu'après le traitement de l'enquête de déplacements menée fin 2013 par le SIGN. L'objectif est de réunir les deux réseaux de transports collectifs desservant le Grand Nouméa en un unique réseau cohérent, complémentaire et coordonné. Le développement d'un unique réseau facilitera l'intermodalité entre les différentes lignes et créera une offre structurée et lisible.

La restructuration devrait être réalisée de toute façon même sans le projet de BHNS. L'arrivée d'un transport collectif en site propre structurant doit nécessairement être accompagnée d'une restructuration du réseau de bus.

Une hiérarchisation du réseau devra être effectuée suivant quatre types de ligne :

- Lignes structurantes : elles irriguent une grande part du territoire et desservent les équipements les plus importants ;
- Lignes secondaires : elles permettent le rabattement des quartiers sur les lignes structurantes ;
- Lignes Express : elles permettent d'effectuer des longues distances de pôle à pôle ;
- Lignes de proximité : elles offrent des liaisons inter-quartiers à l'échelle locale.

La restructuration du réseau devra également s'attacher à optimiser les moyens entre les lignes interurbaines et urbaines.

○ Améliorer la lisibilité du réseau

La restructuration du réseau devra s'accompagner d'une amélioration de la lisibilité de ce dernier et d'une identification des catégories de lignes. L'amélioration de la lisibilité passe par une bonne représentation des lignes de bus sur les cartes de transport permettant aux voyageurs de connaître la totalité de l'offre de bus sur le Grand Nouméa et de visualiser aisément la hiérarchie des niveaux de service associés à chaque ligne. La nouvelle représentation du réseau devra inclure les deux anciens réseaux et l'ensemble des lignes interurbaines sur une même carte pour que les voyageurs disposent de l'ensemble des informations sur le réseau de transports collectifs.

La refonte de l'ensemble des supports d'information à destination des voyageurs est nécessaire. Une nouvelle charte devra être adoptée et poursuivra deux objectifs : l'harmonisation des documents pour faciliter la lecture et la mise en avant du niveau de service des lignes.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Développer des contrats d'axe

Le Grand Nouméa pourra se doter de contrats d'axe⁵ en vue d'anticiper ou d'accompagner les effets du développement de l'offre de transports collectifs sur l'urbanisation. Par exemple, lors de projets de transport ambitieux engagé par le SMTU, en contrepartie les communes s'engagent sur des moyens pour favoriser la densité urbaine autour de l'axe de transport et l'accessibilité aux stations depuis les quartiers.

La démarche doit déboucher sur un protocole d'accord entre le SMTU et les communes. Ce protocole définira le choix et le niveau attendu de desserte, les priorités en matière d'urbanisation et les modalités de rabattement.

- Adopter une tarification unique

La réorganisation du réseau sera également l'occasion de développer une tarification unique pour l'ensemble du réseau. L'absence d'intégration entre les deux réseaux aujourd'hui n'a pas lieu d'être. La continuité et la complémentarité des réseaux devront se traduire aussi dans la tarification en proposant aux voyageurs un ticket valable sur l'ensemble des transports collectifs urbains. Une tarification sociale pourra par ailleurs être étudiée pour offrir un service à l'ensemble de la population et encourager l'usage des transports collectifs pour les personnes les plus précaires.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Projet Néobus	26 000 Millions XPF	3,9 Millions XPF	SMTU
Restructuration du réseau	Entre 1,5 et 3,5 Millions XPF	Gain d'exploitation a priori	SMTU

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none">- SMTU- Etat- Exploitants	<ul style="list-style-type: none">- Financement et mise en œuvre- Subvention dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle 2- Fusion des réseaux de transports collectifs

⁵ Les contrats d'axe sont des engagements signés entre une ou des communes avec l'AOT pour que les collectivités assurent une densification urbaine le long des axes de transport qui bénéficient d'un projet de transports collectifs structurants.





Partenaires de l'opération

- Communes du Grand Nouméa (Nouméa, Dumbéa, Mont Dore, Païta)

Atouts

- Insertion du BHNS ne nécessitant pas d'expropriation
- Projet de BHNS donnant une colonne vertébrale aux transports collectifs du Grand Nouméa
- Flotte de bus entièrement renouvelé en 2011
- Nombreux aménagements ponctuels en faveur des transports collectifs laissant présager un développement de ces infrastructures dans un futur proche (par exemple : aménagement d'un passage réservé aux bus et taxis sur la place des Cocotiers, aménagement d'un couloir réservé aux bus dans une rue du centre-ville)

Limites de l'action

- Engagement des communes nécessaire pour assurer la densification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants
- Engagement des exploitants nécessaire pour développer un réseau unique de transports collectifs urbains sur le Grand Nouméa (voir étude en cours de restructuration et de renouvellement du ou des contrats de DSP)
- Dépendance de la mise en place d'une nouvelle politique fiscale pour financer les projets de transports collectifs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Attractivité accrue du Grand Nouméa pour les ménages comme pour les entreprises au détriment de pôles secondaires (ex : zone VKP) accentuant la saturation des réseaux et de l'accès au logement. Appui positif envers le rééquilibrage entrepris entre Nouméa et les trois autres communes de l'agglomération avec un risque de consommation foncière au détriment des espaces naturels.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

Il existe plusieurs modes de gestion envisageables pour les réseaux de transports publics dans le Grand Nouméa (projet Néobus inclus) à savoir : délégation de service public, Régie, Société d'Economie Mixte ou Société Publique Locale sont des modes de gestion qui sont autant de modes de gestion possibles et faisant l'objet d'avantages et d'inconvénients tels qu'illustrés dans le diagnostic du SGTM.

Le présent Plan d'Actions du SGTM ne prétend pas fournir de préconisations en faveur de tel ou tel mode si ce n'est qu'il souligne la nécessité que le SMTU aille au bout de ses réflexions quant à l'unification des différents réseaux actuels sous un seul et unique contrat à l'horizon de la mise en





service du projet Néobus.

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : enquête de déplacement en cours de réalisation permettant d'avoir une vision globale des financements sur le territoire du Grand Nouméa, aménagement d'un passage réservé aux bus sur la place des Cocotiers, aménagement d'un couloir réservé aux bus dans une rue du centre-ville de Nouméa
 - Menace : financement du projet Néobus et de son exploitation pas encore arrêté
-

Indicateurs de suivi

- km de voies bus en site propre mises en œuvre
- nombre de contrats d'axe signés
- gain d'exploitation sur le réseau bus
- nombre de supports d'informations refondus





Action 5

Améliorer les transports collectifs sur VKP

Éléments de diagnostic

- Pas de transports collectifs urbains
- Offre de transport fournie grâce aux cabotages des lignes interurbaines et aux transports de salariés de l'usine de Koniambo
- Croissance de flux importante sur les routes transversales à proximité du pôle de développement économique Koné - Tiwaka

Enjeux et Objectifs

- Garantir un accès au transport au plus grand nombre
- Garantir l'accessibilité des zones « économiques »
- Proposer une alternative à la voiture particulière
- Affirmer le positionnement de VKP comme 2^e pôle urbain de la Nouvelle-Calédonie

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 5.1	2016	
Action 5.2	2016	
Action 5.3	2016	

Pré-requis

- Enquête auprès des tribus pour connaître leurs habitudes et leurs besoins en déplacement

Actions liées

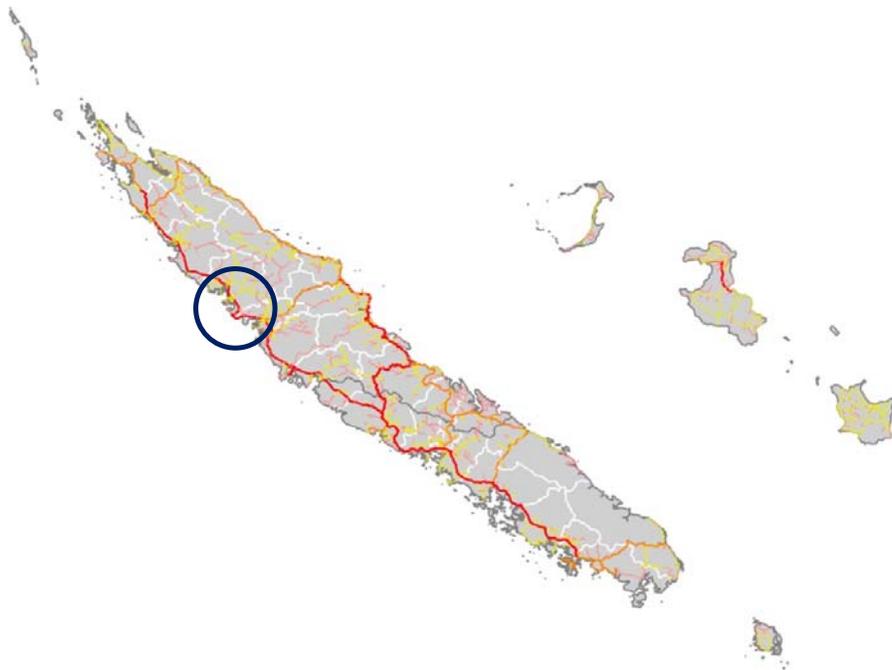
- Articuler les transports collectifs entre les services interurbains et urbains
- Accompagner la mise en service de la Centrale de Mobilité





Territoire concerné

- VKP



Mesures

Avec l'implantation de l'usine KNS de Nickel et la volonté politique d'effectuer un rééquilibrage territorial, le pôle urbain de VKP a vocation à s'intensifier dans les années à venir. L'instauration d'un réseau de transports collectifs sur ce territoire est essentielle pour un développement équilibré du pôle.

Action 5.1 Développer un réseau de transports collectifs performants sur VKP

La Province Nord a lancé une étude en 2013 pour l'élaboration d'un pré-schéma de transport routier de personne par le développement d'un réseau de transports collectifs sur la zone de VKP. Cette étude a permis de définir plusieurs pistes de développement.

- Développer 4 lignes urbaines

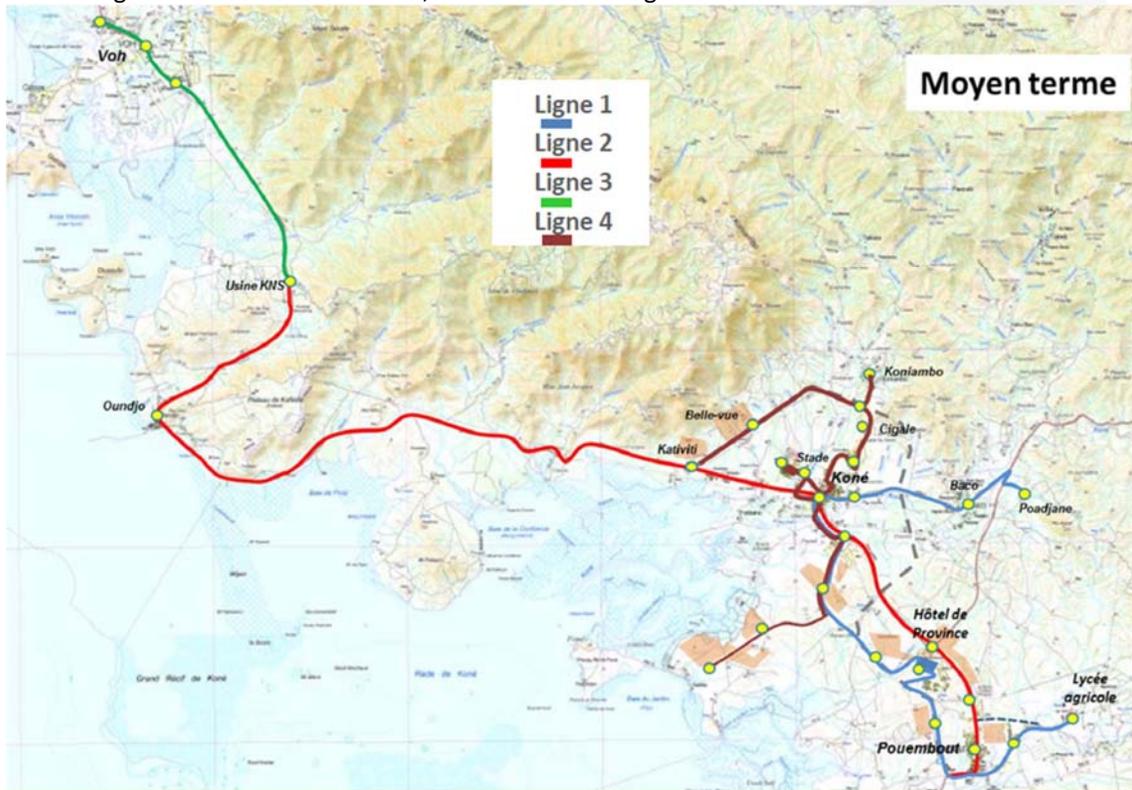
A l'échelle de VKP, les objectifs de l'offre de transports collectifs sont doubles. Il s'agit d'une part de liaisonner les lotissements au centre des communes et d'autre part de desservir le site de l'Usine de Nickel. L'étude propose de mettre en service à moyen/long terme 4 lignes :

- Ligne 1 : liaison entre le lycée polyvalent, Koné, Baco et Poadjane ;
- Ligne 2 : Liaison entre Pouembout et l'usine de Nickel pendant l'heure de pointe, raccourci à l'aéroport en heure creuse ;



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Ligne 3 : liaison entre Voh et l'usine de Nickel ;
- Ligne 4 : liaison entre Kataviti, Koniambo et la Plage de Foué.



Source : étude VKP - EGIS

Le réseau local devra s'articuler de manière efficace avec le réseau RAÏ. L'intermodalité devra être pensée dans l'aménagement des pôles de mobilité spécifiques à chaque commune de VKP. L'aménagement des horaires entre les deux réseaux devra permettre de réduire les temps d'attente pour les voyageurs et d'assurer des correspondances entre les différents modes. L'harmonisation des supports de billetterie devra être recherchée pour améliorer la complémentarité des réseaux.

- Compléter le réseau avec des lignes provinciales

Le réseau urbain de VKP se doit d'être complété par un réseau interurbain permettant de connecter VKP aux grands pôles de la province Nord. L'objectif est de répondre à la fois à la demande quotidienne des trajets domicile/travail et à la demande hebdomadaire pour les motifs d'achat et de service. Trois types d'offres pourraient être développés :

- Les lignes « Usine » quotidiennes permettant un rabattement sur l'usine depuis les pôles de Koumac et Poya ;
- Les lignes « Littoral » assurant une desserte entre les communes littorales sur la côte Ouest d'une part et sur la côte Est d'autre part ;
- Les lignes de « traversée » permettant de connecter la côte Ouest à la côte Est.

Ce réseau est complémentaire du réseau interurbain RAÏ. Il est centré sur les demandes de et vers VKP. Son exploitation devra se faire de façon à assurer les correspondances avec le réseau RAI et avec le réseau de transports collectifs urbains prévu.



- Approfondir la connaissance de l'échelle locale

L'échelle la plus fine constitue les déplacements des tribus dont la diversité de taille et de localisation ainsi que les distances à parcourir induisent des contraintes importantes et spécifiques. L'organisation devra se faire directement par les différentes tribus, appuyées par l'expertise des services techniques et par une aide financière encore à déterminer.

La connaissance des besoins spécifiques pour chaque tribu devra être approfondie pour pouvoir proposer des systèmes adéquats et pertinents. Une enquête pouvant s'inspirer des travaux réalisés à Hienghène pourra être réalisée sur le territoire de VKP.

Action 5.2 Organiser les déplacements vers l'usine de Nickel

Pour la phase chantier, l'équivalent d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) avait été réalisé avec la mise en place de transports quotidiens ou hebdomadaire pour les employés. La pérennisation de cette démarche devra être encouragée et soutenue par les communes de VKP. Un PDE pourra être réalisé avec l'entreprise KNS pour organiser les déplacements de ses employés. L'objectif est que cette entreprise inscrive les déplacements liés au travail dans la mobilité durable et développer les alternatives à la voiture particulière.

L'élaboration du PDE se réalisera en 4 étapes :

- Réalisation d'un diagnostic détaillé,
- Elaboration d'un plan d'actions,
- Mise en œuvre du plan d'actions et organisation des ateliers thématiques,
- Bilan annuel et suivi des actions mises en œuvre.

Un accompagnement sera proposé à l'établissement dans ses démarches PDE. Les modes alternatifs à la voiture particulière seront promus dans le cadre de conseils en mobilité : autopartage, covoiturage, transport en commun, vélo et marche à pied. Dans le cadre d'ateliers PDE, il est présenté les alternatives qui s'offrent à ses salariés en termes de réseaux de bus, pistes cyclables, cheminements piétons... Les dispositifs d'animation et d'échange d'informations et d'expériences seront confortés.

Action 5.3 Assurer la densification urbaine du pôle VKP

Les transports collectifs urbains trouvent leur pertinence sur les zones densément peuplées, apportant un nombre de voyageurs conséquent pour le développement et la pérennisation des transports en commun.

Pour cela, le pôle de VKP devra réussir sa densification en limitant l'étalement urbain du tissu pavillonnaire. Des règles spécifiques devront être inscrites dans les documents d'urbanisme pour restreindre les possibilités d'implantations des habitations loin des cœurs urbains et favoriser la densification de l'habitat le long des axes de transports collectifs.

Evaluation des coûts





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Réseau à l'échelle locale	Non chiffré	159 millions XPF dont 50 millions XPF à la charge de la collectivité	Sem VKP et les communes
Réseau urbain de VKP	Entre 280 et 338 millions XPF	131 millions XPF dont 50 millions XPF à la charge de la collectivité	Sem VKP et les communes
Réseau interurbain de VKP	Non chiffré	123 millions XPF dont 40 millions XPF à la charge de la collectivité	Sem VKP, les communes et le SMTI
PDE de l'usine KNS	0.3 ETP/an	0.1 ETP/an	KNS et participation des collectivités locales le cas échéant

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Sem VKP - SMTI - Centrale de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Financement - Financement et mise en œuvre des réseaux de transport collectifs - organisation et suivi de la démarche PDE

Partenaires de l'opération

- Province Nord
- Exploitants bus au travers d'une Délégation de Service Public
- Usine KNS
- Centrale de mobilité

Atouts

- Pôle urbain de VKP en croissance
- Réorganisation du réseau RAÏ





Limites de l'action

- La collectivité ne peut pas contraindre l'usine KNS de réaliser un PDE
- Engagement des communes nécessaire pour assurer la densification urbaine le long des axes de transports collectifs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Aide au rééquilibrage Nord/Sud via un réseau de transport adapté à la croissance de l'agglomération VKP renforçant son attractivité. La zone VKP connaissant déjà des problèmes d'accès au logement comme de consommation foncière, ceux-ci risquent d'être accentués.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Tous les modes de gestion sont envisageables (Régie, SEM, SPL, marchés ou DSP)
- Le mode de gestion à privilégier devra tenir compte de la capacité à fédérer les opérateurs existants pour couvrir les 4 lignes urbaines de VKP et les lignes provinciales, tout en favorisant au mieux la concurrence

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunité : implantation de l'usine KNS sur le territoire, développement d'une gare routière à Koné
- Menace : absence de densification urbaine qui limitera la pertinence des transports collectifs, risque de lenteurs de la démarche PDE pour l'usine KNS

Indicateurs de suivi

- Km de bus urbain exploité à VKP
- Nombre de voyageurs dans les transports collectifs de VKP
- Etat d'avancement du PDE de l'usine KNS
- Nombre de voyageurs dans les transports collectifs pour se rendre à l'usine KNS





Action 6

Développer des solutions alternatives en complément des transports collectifs

Éléments de diagnostic

- Desserte en transports collectifs dans les zones peu denses réalisée par le cabotage du réseau interurbain et par Véhicules de Location avec Chauffeurs (VLC) pour les zones isolées
- Services de « taxi sauvage » dont l'usage est difficilement appréciable
- Absence de structure pour les VLC
- Existence d'initiatives en matière de covoiturage

Enjeux et Objectifs

- Offrir à chaque habitant une alternative à la voiture particulière
- Structurer le service de VLC
- Pérenniser les expériences en matière de covoiturage
- Compléter le service de transports collectifs dans les zones où ce dernier est peu pertinent

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 6.1	2017	
Action 6.2	2016	

Pré-requis

- Mettre en place les schémas locaux de transport
- Réaliser une enquête sur les habitudes et les besoins en déplacement des tribus
- Mettre en œuvre le Plan Stratégique pour l'Économie Numérique

Actions liées

- Améliorer les liaisons interurbaines



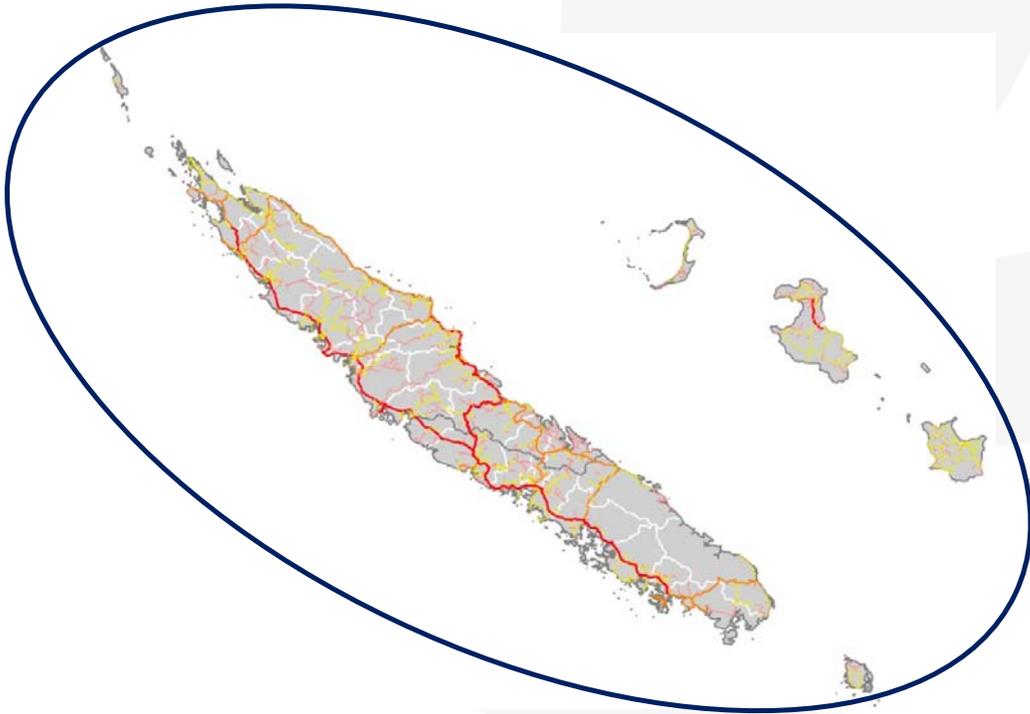


I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Articuler les transports collectifs entre les services interurbains et urbains
- Accompagner la mise en œuvre de la Centrale de Mobilité
- Développer les schémas locaux de transport

Territoire concerné

- Ensemble du territoire



Mesures

Le développement des transports collectifs n'est pas toujours pertinent sur l'ensemble d'un territoire, notamment dans les secteurs les moins denses et les plus isolés. Il existe toutefois des solutions pour proposer une alternative à la voiture particulière en complément des transports collectifs.

Action 6.1 Consolider et structurer le transport à la demande dans les zones peu denses

Les zones isolées ne se prêtent pas au développement des transports collectifs « classiques » compte tenu du nombre de voyageurs potentiels. Le transport à la demande (TAD) offre une alternative intéressante pour les zones peu denses. Le développement ces dernières années des VLC montre la « pertinence » de ce système.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

○ Réaliser une enquête déplacements

La première étape sera de connaître et d'identifier les besoins en déplacement de ces zones isolées. Une enquête auprès des habitants, couplée avec les données socio-économiques, démographiques et territoriales devrait permettre de définir la stratégie de mise en œuvre : adaptation de l'offre en fonction de la répartition de la population, évolution dans le temps du dispositif, besoins en déplacements.

Cette étape est essentielle pour développer un service pertinent qui répond aux attentes de la population.

○ Intégrer les dispositifs existants dans le processus

Les réflexions qui seront menées dans le développement du TAD devront intégrer les dispositifs existants en matière de VLC. Le service de TAD devra s'appuyer sur cette pratique et capitaliser sur leurs expériences. Dans cette optique, une première étape pourrait consister à se rapprocher des taxis déjà présents sur chaque zone urbaine pour déterminer leur intérêt à se regrouper dans un Groupement d'Intérêt Economique (GIE), dont l'activité serait le cas échéant d'assurer des courses de TAD pour mailler le réseau. Les emplois existants de ce secteur seraient ainsi pris en compte pour une gestion efficace des ressources humaines actuelles.

Un encadrement de l'activité par le Gouvernement sera nécessaire pour structurer l'activité autour d'un projet commun et de règles précises et spécifiques. Les schémas locaux de transport devront définir pour chaque commune l'organisation du service de TAD qu'elle souhaite mettre en place.

Une expérimentation pourrait dans cette optique être faite sur une partie du territoire.

○ Définir les modalités du service

Les résultats de l'enquête de déplacement permettront de définir les modalités du service. Ces dernières dépendront à la fois de la répartition des tribus, de leur localisation les unes par rapport aux autres, de leur nombre, de leurs populations et de leurs besoins en déplacement.

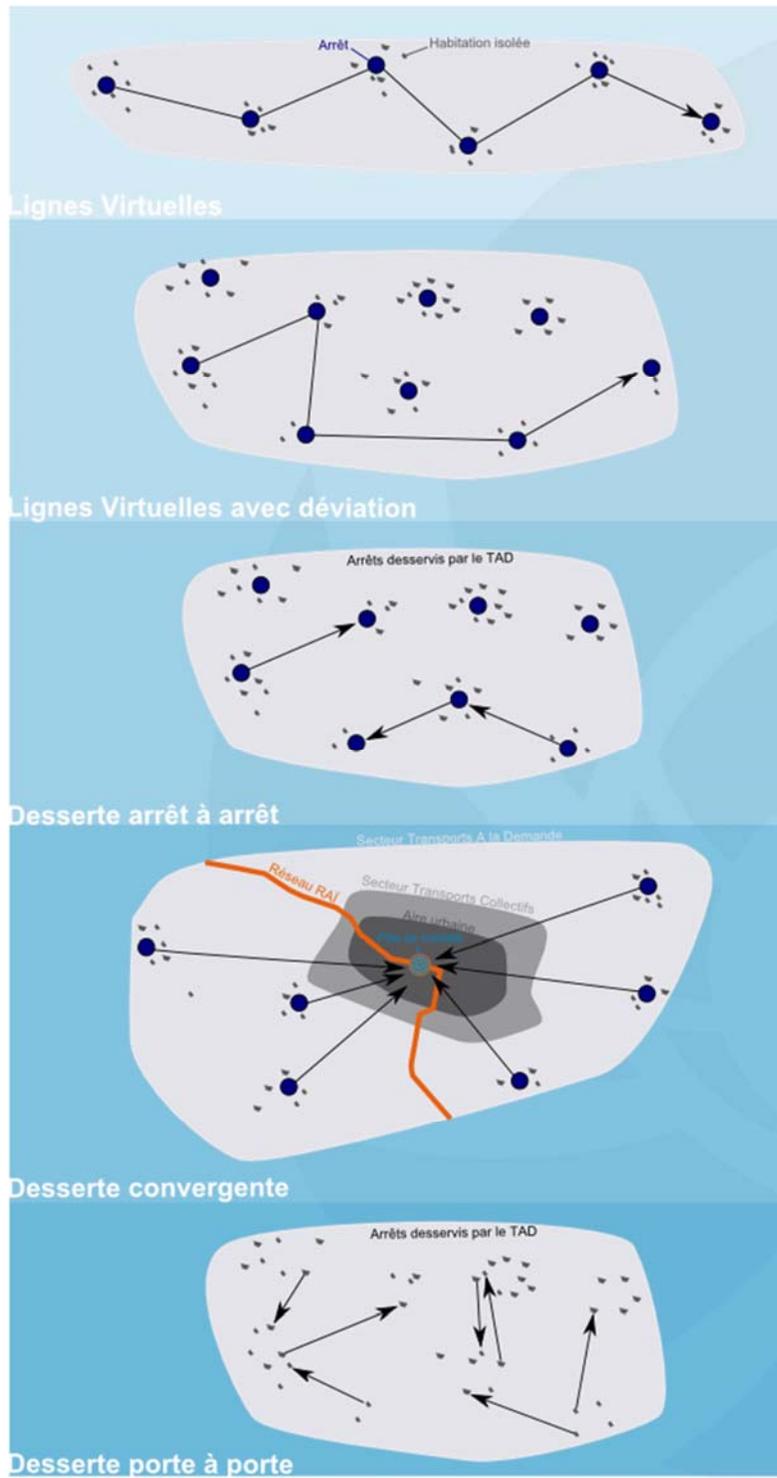
Une cellule technique aura pour charge de définir ces modalités du service. Plusieurs solutions existent en fonction de la demande :

- Lignes virtuelles sur les secteurs les plus utilisés uniquement en heure de pointe pour préfigurer une ligne régulière : lignes à déclenchement qui se mettent en route à la demande des usagers en heure creuse ;
- Lignes virtuelles avec déviations ;
- Desserte arrêt à arrêt ;
- Desserte semi-polarisée ou convergente : système de transport à la demande zonal en rabattement vers les pôles de mobilités ou les grands pôles générateurs de déplacement (hôpital, administration, gare routière...) ;
- Desserte porte à porte.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

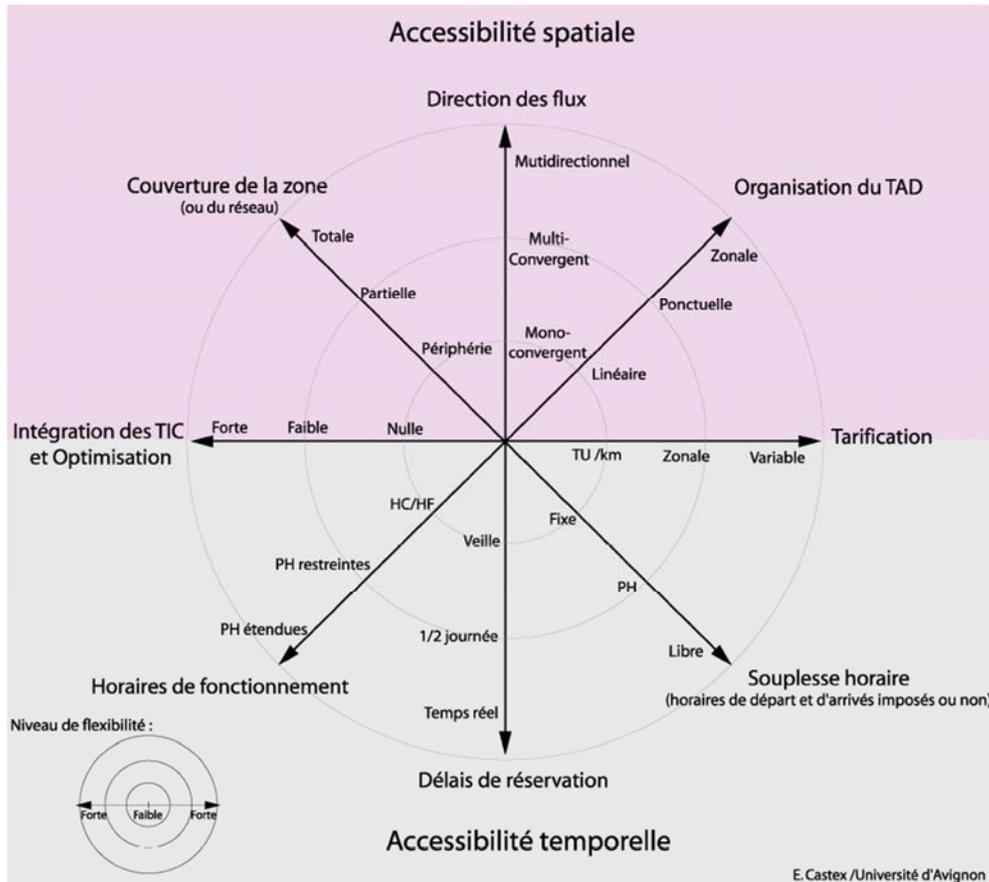


Degré de flexibilité

La cellule technique devra déterminer le degré de flexibilité qu'elle souhaite développer pour le service de transport à la demande.



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs



Source : Université d'Avignon, E. Castex

- Définir le niveau des services d'accompagnement

Le dispositif de TAD pourra être accompagné de services supplémentaires :

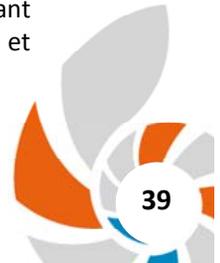
- La garantie de retour covoiturage : certains covoitureurs le matin se retrouvent dans l'incapacité de rentrer le soir si aucun covoiturage n'est disponible pour le retour. Ainsi, il est possible d'étendre le service de TAD le soir pour assurer un retour aux covoitureurs du matin ;
- L'extension de la desserte en soirée et le week-end : des systèmes de TAD convergeant vers des pôles d'activités et de loisirs pour les soirs et les week-ends pourront être mis en place pour favoriser le succès de ces pôles d'activités et de loisirs.

Pour les services qui seront proposés, il est nécessaire d'estimer la clientèle potentielle qui pourrait être touchée afin de préciser le modèle économique de chacun des services TAD.

Action 6.2 Soutenir et promouvoir les solutions de covoiturage

Le covoiturage est une solution qui existe déjà sur le territoire. Le SGTM est l'occasion de pérenniser ce dispositif au travers d'actions ciblées tant sur le développement d'infrastructures matérielles et immatérielles que sur le renforcement de la communication pour faire connaître les outils existants.

Le principal outil existant sur le territoire est le site internet www.covoiturage.nc. Toutefois, le site n'a pas atteint une masse critique d'utilisateurs pour que le système soit concluant. L'outil existant devra être valorisé pour qu'il devienne efficace. Un lien depuis les sites internet des institutions et





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

collectivités lui offrirait une visibilité forte. Des campagnes de sensibilisation aux avantages du covoiturage seront menées en parallèle dans le cadre de négociation prévues au titre de la centrale de mobilité, notamment dans les entreprises lors de l'élaboration des PDE.

La création d'aires de covoiturage en entrée d'agglomération devra être étudiée. Le recensement d'éventuels points de rassemblement « sauvage » de covoiturage ou des lieux propices à la pratique de « l'auto-stop » pourra être réalisé afin de répertorier les emplacements les plus propices pour le développement d'aires de covoiturage. Il s'agit de créer des lieux où l'offre de transport multimodale est lisible et accessible pour les usagers tant en voiture qu'à pied, en vélo ou en transport collectif. Quelques places réservées aux covoitureurs pourront être développées au niveau des pôles de mobilité et des gares routières.

Par ailleurs, une signalétique uniforme sera utilisée pour le jalonnement et la localisation des aires de covoiturage ainsi créées.

La réussite du développement du covoiturage passe également par des avantages tarifaires (offre de tarifs réduits aux utilisateurs pour circuler sur la ligne de bus connecté aux aires de covoiturage, tarifs avantageux aux péages...) ou des gains de temps comme une voie spéciale aux péages.

Enfin, le covoiturage devra être accompagné par un dispositif de « garantie de retour ». Comme il n'est pas toujours évident de trouver un covoiturage adéquat pour le trajet aller et celui du retour, la collectivité devra mettre en place un système permettant aux covoitureurs d'assurer leur trajet de retour lorsque ce dernier ne peut se faire en covoiturage. Cette solution est pertinente pour encourager le développement du covoiturage. Le dispositif de « garantie de retour » peut notamment être réalisé grâce au service de TAD ou autre service adéquate pour ce type de démarche.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Lancement d'une étude pour le transport à la demande	3,5 millions XPF	0	Gouvernement
Mise en place d'un service de transport à la demande	0	180 à 250 XPF/km	Communes
Communication sur le covoiturage	0 (dispositif déjà existant, intégration dans la communication institutionnelle existante)	1 jour ETP/mois pour la valorisation et les campagnes de communication	Gouvernement, Provinces
Création d'une aire de covoiturage	350 000 XPF/place	0	Communes





Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none">- Gouvernement- Provinces - Communes	<ul style="list-style-type: none">- Communication sur le covoiturage- Communication sur le covoiturage, subvention des services de TAD- Mettre en place des services de TAD, créer des aires de covoiturage, communiquer sur le covoiturage et les services de TAD

Partenaires de l'opération

- VLC existants
- Associations de covoiturage (notamment NC-covoiturage)
- Créateur du site internet www.covoiturage.nc

Atouts

- Une pratique du covoiturage déjà existante mais limitée principalement aux membres d'une même famille
- Perspective de croissance forte des flux routiers avec des problèmes de congestion automobile grandissant
- Véhicules utilisés par les VLC pouvant être utilisés pour les services de transport à la demande limitant les besoins en investissement

Limites de l'action

- Difficultés à connaître les habitudes des habitants des tribus
- Répartition diffuse des tribus avec des routes d'accès parfois non goudronnées

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Augmentation de la qualité générale du réseau routier, notamment sur des axes communaux afin de permettre un service de TAD de qualité. Accroître la qualité du réseau routier, c'est rendre accessible certains lieux pour les services publics (médecins, pompiers...) voire au développement d'activités touristiques, source de revenus. A l'inverse, c'est également rendre accessible au tourisme certains lieux non préparés pour accueillir des flux de visiteurs d'un point de vue environnemental.

Participe au rééquilibrage entre les communes rurales et les zones agglomérées en permettant à des lieux de vies isolés d'accéder plus facilement (horaires fixes des transports publics et éloignement





des lieux de ramassage) aux services et aux équipements.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- La gestion déléguée à une entreprise ou la gestion interne en régie sont envisageables
-

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : des VLC qui offrent déjà un service de type TAD, une aire de covoiturage qui a été créée à Boulari en 2011, site internet covoiturage.nc ouvert depuis 2010
 - Menaces : nécessité d'un nombre plancher de covoitureurs pour que le système fonctionne bien, intégration des VLC dans le système de TAD nécessaire pour éviter de pratiquer des services parallèles concurrents
-

Indicateurs de suivi

- Nombre d'aires de covoiturage créées
 - Nombre de covoitureurs recensés par les associations dédiées
 - Km de services de TAD développés
 - Nombre d'utilisateurs de services de TAD
-





Action 7

Améliorer le transport scolaire

Eléments de diagnostic

- Transport scolaire réalisé par des lignes provinciales pour les lycées, des lignes communales pour les écoles primaires et les collèges et parfois par des VLC ou des taxis quand l'offre ne répond pas exactement aux besoins
- Grand Nouméa concentrant la très grande partie des élèves
- Manque d'efficacité du transport scolaire : vulnérable aux perturbations et interruptions de service, lignes redondantes, enchaînement de circuits par certains chauffeurs augmentant les temps de transport
- Etude effectuée par le Gouvernement pour remettre à plat le transport scolaire

Enjeux et Objectifs

- Diminuer les temps de trajets pour les élèves
- Mieux gérer les temps d'attente des élèves aux arrêts de bus
- Adapter la surveillance aux jeunes élèves
- Optimiser l'exploitation des lignes de transport scolaire

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 7.1	2017	
Action 7.2	2017	

Pré-requis

- Réorganiser les réseaux de transports collectifs du Grand Nouméa et notamment l'adoption d'un ticket unique pour les 2 réseaux de l'agglomération
- Mettre en service le réseau RAÏ



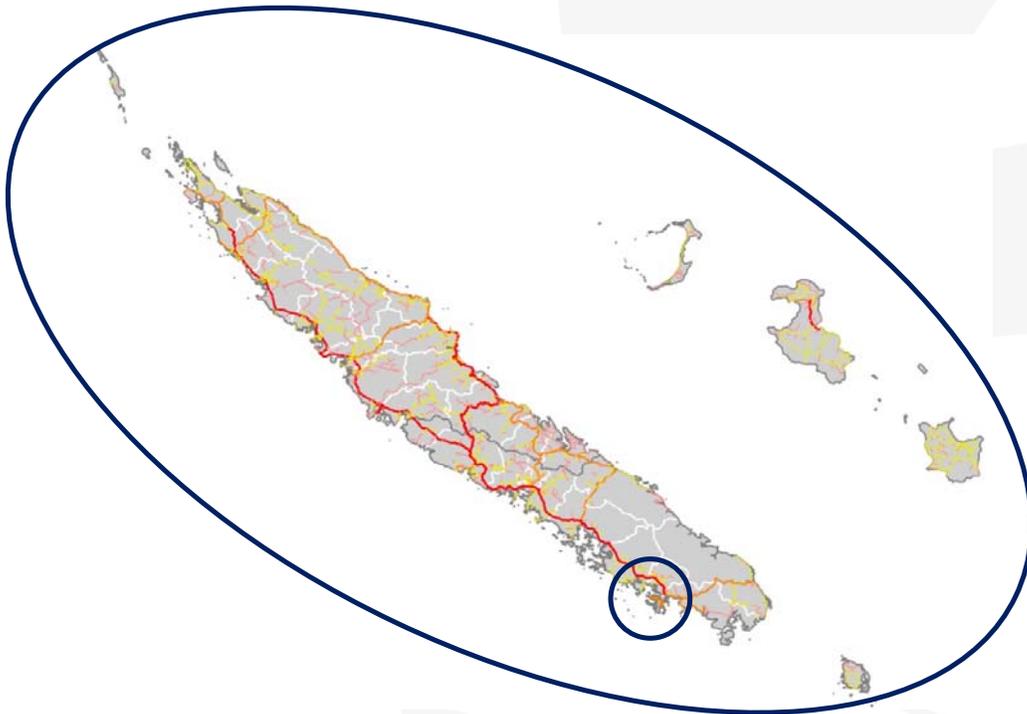


Actions liées

- Améliorer les liaisons interurbaines
- Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa
- Articuler les transports collectifs entre les services interurbain et urbain

Territoire concerné

- Ensemble du territoire, zoom spécifique sur le Grand Nouméa



Mesures

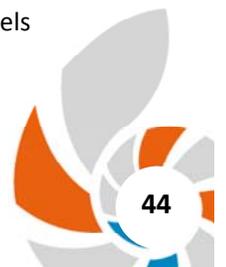
Le Gouvernement a lancé une étude sur le transport scolaire en Nouvelle-Calédonie. Cette étude a permis de faire ressortir plusieurs pistes d'actions pour améliorer cette thématique. Les actions ci-dessous sont une déclinaison des propositions de cette étude.

Action 7.1 Organiser le transport scolaire en dehors du Grand Nouméa

- Mieux coordonner l'ensemble des acteurs

L'étude du Gouvernement sur le transport scolaire a mis en évidence une absence de suivi et de coordination entre les acteurs. Une amélioration dans ce domaine permettra de progresser dans l'organisation effective du transport scolaire. Les thèmes de travail sont les suivants :

- Accroître la concertation entre les élus, professionnels du transport scolaire, professionnels de l'enseignement et les parents d'élèves ;





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Faire dialoguer les services provinciaux entre eux. Le SMTI pourra être le médiateur entre les différents acteurs à cette échelle ;
 - Centraliser l'ensemble des informations utiles. Le développement d'un fichier gouvernemental central faciliterait la gestion des services.
- Définir un référent pour le transport scolaire

Plusieurs instances s'intéressent au transport scolaire sur des territoires distincts. Toutefois, aucun ne porte une vision d'ensemble. Or, il est nécessaire qu'une personne puisse avoir une vision globale à l'échelle territoriale de la Nouvelle-Calédonie pour établir une stratégie générale pertinente.

La création d'un poste permanent dédié au transport scolaire au sein du SMTI ou du Gouvernement permettrait alors de d'acquérir une connaissance centralisée de l'ensemble des éléments pour définir une politique générale qui s'applique à l'ensemble du territoire calédonien.

- Améliorer la gestion du transport scolaire hebdomadaire

Deux schémas d'organisations sont possibles pour le transport périodique intercommunal :

- Un report des élèves sur les lignes conventionnelles du réseau RAÏ. Des ajustements de ce dernier seraient alors réalisés, notamment une adaptation du nombre de véhicules pour satisfaire l'affluence des élèves pour les trajets du week-end et le développement d'arrêts à proximité des établissements scolaires ;
- Une récupération des lignes existantes tant provinciales que communales avec un fonctionnement en parallèle des lignes conventionnelles. L'organisation de ces lignes serait refondue pour assurer un meilleur maillage et une meilleure exploitation.

Une refonte de l'organisation des transports scolaires devra être réalisé avec l'objectif de rationaliser l'offre et d'optimiser les dessertes et circuits existants.

- Repenser l'accueil dans les internats

Une des possibilités pour réorganiser les déplacements scolaires est d'engager une réflexion sur les capacités et les modalités d'accueil des élèves dans les internats. Il pourrait notamment être pensé la possibilité d'accueillir les internes également les week-ends dans les pensionnats pour limiter leur déplacement les week-ends.

Action 7.2 Rationaliser le transport scolaire du Grand Nouméa

Le transport scolaire du Grand Nouméa n'est pas efficace dans sa configuration actuelle. Des démarches de concertation et de réflexion devront être lancées pour rationaliser le transport scolaire du Grand Nouméa. Les objectifs principaux sont la diminution des temps de transport et d'attente des élèves.

- Réformer le système de dérogation à la carte scolaire

Le système de dérogation de la carte scolaire tel qu'il existe aujourd'hui peut favoriser, dans son aspect négatif, une pérennisation de l'étalement urbain du Grand Nouméa. Aussi, une refonte de ce système pour avoir un meilleur encadrement des demandes et des attributions de dérogation devra faire l'objet d'une réflexion.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Donner des objectifs aux transporteurs et les contraindre à les tenir

Des objectifs précis pourront être donnés aux transporteurs, notamment dans les horaires et le respect des temps de parcours pour desservir les collèges. Lors de l'établissement d'un nouveau conventionnement, le Gouvernement devra inciter les communes à intégrer certaines prescriptions dans leurs cahiers des charges, telles que l'heure de ramassage et de dépose, l'application de pénalités en cas de non-respect des engagements par le transporteur et la prise en compte de la sécurité.

- Refondre les modalités d'inscriptions annuelles des élèves

Les services du SMTU ne disposent actuellement d'un temps trop réduit pour analyser les évolutions de demandes en matière de transport scolaire d'une année sur l'autre. Les adaptations du réseau de transport scolaire sont donc limitées et se focalisent uniquement sur des modifications à la marge. Il est possible d'avancer la date limite des inscriptions au transport scolaire assuré par le SMTU. Par ailleurs, il pourrait être demandé aux familles dès la validation des vœux d'affectation pour le secondaire leur volonté de bénéficier du transport scolaire.

Enfin, il s'agira de mettre tout en œuvre pour permettre d'allonger la période d'ouverture des bureaux du SMTU dans les communes périphériques du Grand Nouméa, de façon à favoriser les inscriptions des familles au réseau SMTU.

- Basculer les lycéens sur le réseau de transports collectifs du Grand Nouméa

Les lycéens sont considérés assez matures pour emprunter le réseau de transports collectifs du Grand Nouméa. Des adaptations des lignes desservant les établissements scolaires devront toutefois être réalisées :

- assurer le passage régulier des bus en augmentant les fréquences des rotations notamment à l'heure des sorties des cours,
- adapter les arrêts à proximité des établissements pour sécuriser l'attente et les cheminements des élèves,
- permettre une meilleure coordination des deux réseaux sur le Grand Nouméa.

- Intégrer les lignes scolaires dans la réflexion de réorganisation des lignes du SMTU

Lors de la réorganisation des réseaux du SMTU, une attention particulière devra être menée sur les lignes scolaires. Une étude précise des besoins en matière de transport scolaire dédié aux collèges devra être préalablement menée afin d'estimer les besoins et les attentes concernant ce service.

La réorganisation des lignes scolaires devra répondre aux contraintes suivantes :

- Privilégier les circuits courts ;
- Créer un ramassage spécifique pour chaque établissement scolaire en évitant le cumul des trajets sur de longues lignes pour les établissements secondaires et primaires ;
- Eliminer les doublons et développer la complémentarité des dessertes ;
- Etudier la possibilité d'emprunter les voies réservées au TCSP par les bus scolaires.

Cette réorganisation devra s'accompagner d'une amélioration de la lisibilité de l'offre offerte. Une carte détaillée devra être notamment produite à destination des parents et des élèves.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Développer des PDES pour les écoles primaires

Le développement des plans de déplacements des établissements scolaires (PDES) sera encouragé à titre expérimental et avec l'appui de la Centrale de mobilité. Un PDES est une démarche menée par les parents en faveur de la marche à pied, du vélo, du covoiturage et des transports collectifs sur les trajets domicile-école de leurs enfants. Ce plan de mobilité est réalisé avec le concours des enseignants.

Les étapes-clés d'un PDES sont les suivantes :

- Préparer et cadrer le projet : cette étape préliminaire vise à structurer, assurer et optimiser le bon déroulement du projet.
- Réaliser un diagnostic sur les déplacements des écoliers : cette étape consiste à identifier et analyser les problématiques locales, connaître les habitudes et les contraintes des élèves et de leur parents pour venir à l'école.
- Se fixer des objectifs et définir un plan d'actions : cette étape consiste à établir des objectifs opérationnels.
- Tester, communiquer et pérenniser les actions : les actions doivent être planifiées sur le long terme afin d'assurer la visibilité et la cohérence de la démarche. L'efficacité des actions est évaluée en vue de s'assurer de la cohérence de la démarche et de pérenniser l'implication des acteurs.

Dans ce cadre il peut être décidé de réaliser des carapattes (ou pédibus) ; dans ce cas la démarche est la suivante :

- Présentation du projet aux acteurs (techniciens de la collectivité, élus, inspecteur de l'éducation nationale, directeur de l'école, parents de l'APE...),
- Recherche de partenaires (parents d'élèves, collectivités, établissements scolaires, associations et assimilés),
- Faisabilité de l'opération,
- Evaluation de la mise en œuvre,
- Communication et réunion d'information,
- Rédaction d'une charte et d'une fiche d'inscription pour les enfants, les parents et les accompagnateurs,
- Formation des accompagnateurs,
- Convention avec les partenaires,
- Organisation d'une phase d'essai,
- Validation définitive du projet.

En plus des carapattes, d'autres solutions peuvent émerger : sécurisation des itinéraires pour encourager la marche à pied, solutions facilitant l'usage du vélo ou du covoiturage...





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Créer un poste permanent de référente transport scolaire	0	1 ETP	Gouvernement
Développer des PDES	0,3 ETP /an	0,1 ETP/an	Communes
Améliorer la gestion du transport scolaire	0	Economies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse) – subventions actuelles de 190 millions XPF/an	Communes et Gouvernement
Basculer les lycéens sur le réseau de transports collectifs du Grand Nouméa	0	A déterminer : gain sur le réseau scolaire, perte sur le réseau transport collectif	Grand Nouméa et SMTU
Intégrer les lignes scolaires dans la réflexion de réorganisation des lignes du SMTU	0	A déterminer en fonction de la réorganisation faite - Economies de 20% par rapport au coût actuel (hypothèse) – subventions actuelles de 10 millions XPF/an	Grand Nouméa et SMTU

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Gouvernement - Provinces 	<ul style="list-style-type: none"> - Subventionnement - Organisation des transports scolaires hebdomadaires et subventionnement
<ul style="list-style-type: none"> - Communes 	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation et financement du transport scolaire des écoles
<ul style="list-style-type: none"> - Grand Nouméa 	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation et financement du transport scolaire sur son territoire
<ul style="list-style-type: none"> - SMTU 	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinateur entre les opérateurs





Partenaires de l'opération

- Exploitants des réseaux de bus scolaire
 - Exploitants des cars du réseau RAÏ
 - SMTI
-

Atouts

- SMTI et SMTU coordinateurs des transports collectifs pouvant prendre le rôle de médiateur et de coordonnateur à l'échelle respectivement des provinces et du Grand Nouméa
-

Limites de l'action

- Prévision de saturation du réseau routier qui pénalisera le transport scolaire sans aménagement en faveur des transports collectifs
-

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le présent chapitre sera développé dans la V1 du présent rapport

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Les marchés communaux sont la plupart du temps préférés pour le transport du primaire en raison de la quasi gratuité pour les familles.
 - Des marchés ou une DSP peuvent être envisagés pour le transport du secondaire en fonction de la taille du réseau.
-

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : étude déjà lancée par le Gouvernement, réorganisation du réseau de transport collectif du Grand Nouméa prévu à l'horizon de la mise en service du BHNS
 - Menaces : coordination et dialogue nécessaire entre les différents acteurs, implication des parents obligatoire pour le bon fonctionnement du transport scolaire
-





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

Indicateurs de suivi

- Temps de parcours moyen pour les scolaires
 - Temps d'attente moyen aux arrêts de bus
 - Nombre de PDES mis en place
-





Action 8

Développer les modes actifs

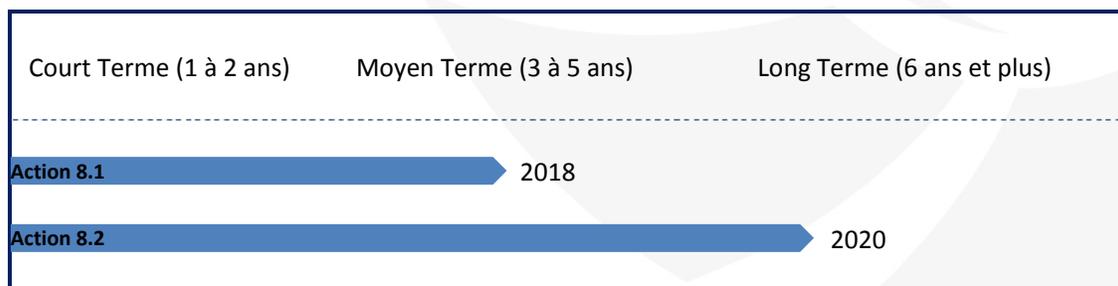
Eléments de diagnostic

- Contexte géographique et climatique pas particulièrement favorable aux piétons et aux modes actifs
- Pratique du vélo en tant que mode de déplacement quotidien négligeable au sein des principales villes / agglomérations du pays
- Usage accru du vélo dans les îles où les pénuries de carburant et le faible taux d'équipement en voitures particulières
- Usage accru des modes actifs dans les populations défavorisées, notamment la marche à pied
- Peu d'infrastructures développées, réseau discontinu, essentiellement le long de la côte pour un usage de loisir
- Peu de dispositifs permettant un stationnement sécurisé des vélos

Enjeux et Objectifs

- Favoriser la pratique des modes actifs
- Sécuriser les trajets en vélo et les cheminements piétons
- Créer un réseau sécurisant, maillé et continu
- Réduire le nombre de coupures urbaines

Planning et priorisation



Pré-requis

- Lancer les actions du PDAN qui sont liées



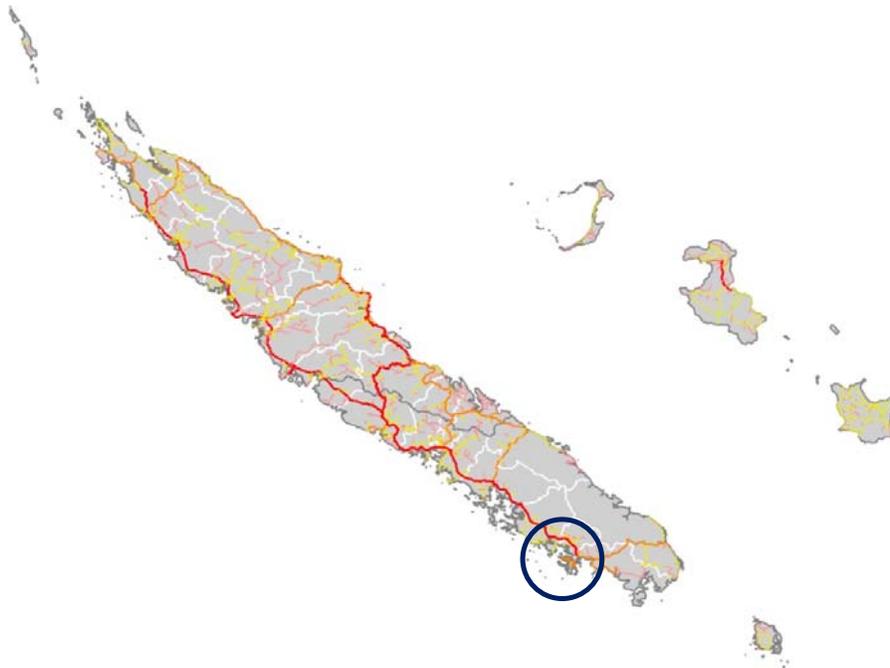


Actions liées

- Poursuivre la mise en œuvre du PDAN
- Accompagner le développement des transports collectifs et alternatifs : la Centrale de mobilité

Territoire concerné

- Grand Nouméa en priorité et l'ensemble du territoire ensuite



Mesures

Action 8.1 Réaliser un schéma directeur des modes actifs sur le Grand Nouméa

Le PDAN identifie dans ses fiches actions la nécessité de réaliser un schéma directeur des modes actifs sur le Grand Nouméa.

Pour ce faire, un diagnostic du territoire devra être réalisé recensant les aménagements, infrastructures, services et projets existants et mettant en lumière les dysfonctionnements actuels. Les usages devront également être analysés pour proposer des solutions en adéquation avec les pratiques de la population.



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

○ Identification des objectifs

Suite à cet état des lieux, des objectifs clairs et précis pourront être établis pour la réalisation du schéma directeur des modes actifs. Il s'agira de planifier et d'aménager un réseau maillé d'itinéraires. Ces objectifs pourront être les suivants :

- Assurer la continuité du réseau cyclable et des cheminements piétons,
- Privilégier les itinéraires rapides et directs,
- Assurer la sécurité des déplacements,
- Développer des aménagements bien conçus et cohérents pour garantir la commodité des déplacements,
- Réaliser des itinéraires lisibles et intuitifs,
- Garantir une complémentarité entre les modes actifs et les autres modes.

○ Déclinaison en programme d'actions

Le Schéma directeur des modes actifs se développera ensuite en 3 sections :

- Développement des infrastructures : définition des aménagements à réaliser (bandes cyclistes, pistes cyclables, gestion des carrefours, voie verte...),
- Aménagements de stationnement vélos sans lesquels le développement de la pratique ne peut se faire. Pour être efficace, ces stationnements devront respecter les recommandations en vigueur, notamment celles énoncées par le CEREMA (anciennement CERTU). Il est nécessaire de privilégier les stationnements couverts et sécurisés,
- Accompagner les aménagements de services. Ces derniers pourront être des cours d'initiation aux vélos dans les écoles, des cours pour adultes, le développement de vélostation à la gare routière de Nouméa, un espace développé pour les usages leur permettant de recenser les dysfonctionnements du réseau... Des campagnes de communication pourront également être réalisées pour promouvoir les actions réalisées et encourager la pratique des modes actifs.

Les actions pourront être les suivantes :

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

Le schéma directeur des modes actifs devra se décliner en une programmation précise avec la définition d'un budget d'investissement annuel pour les 5 à 10 ans à venir. Il faudra ajouter à cette enveloppe une mobilisation de moyens annuels pour l'entretien du réseau existant.

Le schéma directeur des modes actifs devra contenir une partie réglementaire. Il devra inciter les villes à inscrire dans leur document d'urbanisme des contraintes pour le développement des modes actifs comme le nombre de stationnement vélo minimum dans les constructions privées et publiques.

Le schéma directeur devra contenir un chapitre spécifique à l'accessibilité du territoire. Les mesures en faveur des PMR, qui bénéficient à l'ensemble de la population, comprendront :

- Des aménagements d'accès PMR à l'ensemble des services publics (rampe, ascenseurs, surbaissement des trottoirs et des seuils...),
- Des aménagements de places de stationnement GIC-GIG,





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

- Des aménagements des quais des arrêts de bus,
- La mise en fonction d'une offre de transport en commun à plancher bas.

Action 8.2 Intégrer les prescriptions en faveur des vélos dans les projets d'aménagement routier

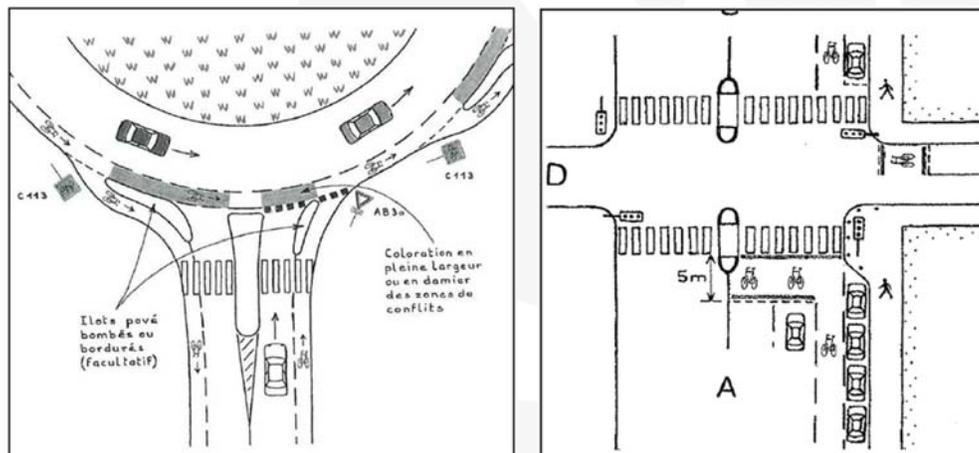
Les projets routiers à venir sont l'occasion d'intégrer des aménagements en faveur des vélos pour développer le réseau cyclable.

- Produire un guide d'aménagement

Un guide d'aménagement à destination des techniciens de villes devra être élaboré pour échanger sur les bonnes pratiques et adapter les villes aux modes actifs. Il définira ainsi les règles communes de traitement pour homogénéiser les aménagements à l'échelle du territoire.

Ces prescriptions devront respecter les principes énoncés par le CEREMA :

- Dimensions préconisées : 1,50 m pour une bande cyclable, 2,50 m pour les pistes cyclables bidirectionnelles... ;
- Aménagements aux carrefours : aménagements de sas vélos aux carrefours, aménagements de bandes cyclables dans un giratoire, transformation de piste en bande dans la traversée des carrefours...



cyclables en carrefour - CERTU

Source : Exemple de recommandations pour les aménagements

- Former les techniciens des villes

Sur la base de ce guide, les techniciens des villes pourront recevoir une formation sur les bonnes pratiques à développer lors des projets routiers. Il est essentiel que les maîtres d'ouvrage des projets maîtrisent les prescriptions en matière d'aménagements cyclables pour que les projets soient une réussite.

- S'orienter vers une démarche « code de la rue »

Le code de la rue est une adaptation du code de la route au niveau de la ville. Le code de la rue intègre de nombreuses recommandations pour le développement des aménagements vélo dans les villes. Ce code de la rue privilégie la cohabitation des modes : zone de rencontre, zone 30 avec contre-sens cyclable, réduction des vitesses automobiles... Les projets d'aménagements routiers



I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

devront tendre vers le respect d'un code de la rue dans le Grand Nouméa et les principaux pôles urbains.

Le code de la rue constitue une démarche participative des communes pour respecter les règles définies dans le décret de juillet 2008. Ce dernier n'a pas de portée réglementaire à proprement parlé, il constitue davantage un guide des bonnes pratiques à utiliser par les services techniques de la ville pour promouvoir la sécurité routière et le développement durable. La généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et le développement des zones de rencontre sont deux points sur lesquels le code de la rue met l'accent.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Réaliser un schéma directeur modes actifs	15 millions XPF pour l'élaboration du schéma bande cyclable : 12 000XPF/ml (par sens) piste cyclable : 24 000 XPF/ml (par sens)	Frais d'entretien et de réfection à évaluer en fonction de la technique employée	SMTU / SIGN
Intégrer les prescriptions cyclables dans les aménagements routiers	+ 10% sur les projets routiers	A considérer dans le cadre de l'entretien général de la voirie	DITTT, Provinces, Communes

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- SIGN	- Lancement, Suivi et Financement du schéma directeur modes actifs
- SMTU	- Financement du schéma directeur modes actifs
- DITTT	- Elaboration du guide de prescriptions cyclables pour les projets routiers
- Provinces	- Financement des projets routiers
- Communes	- Financement des projets routiers

Partenaires de l'opération

- Communes
- Associations de cyclistes





Atouts

- Inscription du schéma directeur cyclable dans le PDAN
- Larges emprises de voirie
- Perspective de croissance automobile qui risque de saturer le réseau routier

Limites de l'action

- Topographie du territoire peu propice à la pratique des modes actifs malgré les aménagements

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le présent chapitre sera développé dans la V1 du présent rapport

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Création d'une politique intermodale à l'échelle de l'ensemble du territoire
- Menaces : Créer un réseau discontinu qui n'encouragera pas la pratique des modes actifs

Indicateurs de suivi

- Km de voies cyclables mis en place
- Avancement de la mise en œuvre du schéma directeur
- Nombre de projets routiers intégrant les modes actifs





Action 9

Accompagner le développement des transports collectifs et alternatifs à travers la centrale de mobilité

Eléments de diagnostic

- Manque de coordination entre les opérateurs avec pour conséquence une multiplicité des systèmes
- Réseaux Karuia et RAÏ développent un SAE séparément
- Informations diffusées théoriques, peu d'informations en temps réel
- Pas d'interopérabilité
- Informations limitées sur l'offre
- Nécessité d'accompagner progressivement les changements de pratique en mobilité
- Fort ancrage du véhicule léger individuel dans les zones urbaines
- Peu de choix modaux offerts aux calédoniens

Enjeux et Objectifs

- Diffuser une information de qualité, intégrée pour l'ensemble des réseaux, sur un unique support pour améliorer la lisibilité de l'offre
- Développer l'information en temps réel
- Améliorer l'intermodalité entre l'ensemble des modes en assurant une bonne articulation entre les modes
- Développer des liens opérationnels entre les opérateurs

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
		2022
		2022





Pré-requis

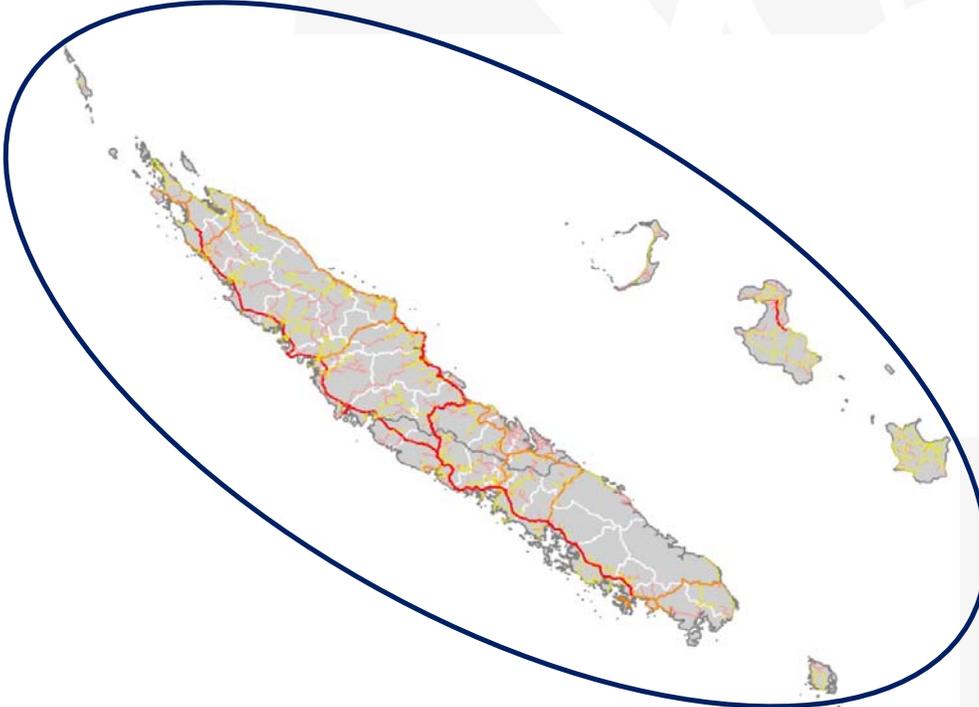
- Mettre en œuvre la Centrale de Mobilité
- Pour certains éléments de l'action : Mettre en œuvre le Plan Stratégique pour l'Economie Numérique

Actions liées

- Accompagner la mise en œuvre du réseau RAï
- Articuler les réseaux de transports collectifs interurbain et urbain
- Améliorer les transports collectifs sur le Grand Nouméa
- Améliorer les transports collectifs sur VKP
- Développer des solutions alternatives en complément des transports collectifs
- Améliorer le transport scolaire
- Développer les modes actifs

Territoire concerné

- Ensemble du territoire





Mesures

Le management de la mobilité agit sur la demande en déplacements pour encourager les changements de comportements vis à vis des différents modes et promouvoir l'usage des modes de transport durable. L'objectif est d'accompagner et faciliter l'acceptation et l'appropriation d'une mobilité alternative entendue au sens large de produits, de services, d'usages...

Il s'adresse aux individus comme aux collectivités et aux entreprises.

Il est principalement fondé sur l'information, la communication, les animations et la formation. Il intègre des mesures dites « softs » reposant souvent sur de l'organisation et du partenariat comme les Plans de Déplacements d'Entreprises, l'éco-mobilité scolaire ou le conseil en mobilité.

Il permet de rationaliser les coûts liés aux transports : une offre de transport sera utilisée de manière plus efficace avec un accompagnement par le management de la mobilité.

La Centrale de Mobilité est une démarche lancée par la DITTT. Le projet consiste à fédérer et à renforcer les liens et les différents acteurs de la mobilité afin de mettre à disposition l'ensemble des informations consolidées de tous les opérateurs et d'assurer une interopérabilité accrue entre les réseaux. La Centrale de Mobilité pourra ainsi être le socle de cette politique de management de la mobilité en fédérant et coordonnant l'ensemble des actions déjà menées de façon ponctuelle et en proposant des dispositifs complémentaires.

Action 9.1 Veiller à la mise en œuvre de la Centrale de Mobilité

La Centrale de Mobilité est un projet qui regroupe un nombre important de projets. Il conviendra de veiller à la bonne mise en œuvre de chacun d'entre eux, préalable nécessaire au développement d'une mobilité durable.

Ces actions sont notamment les suivantes :

- Création d'un site internet dédié à la mobilité
- Développement d'une information voyageur multimodale
- Développement d'un calculateur d'itinéraire
- Développement d'un calculateur d'horaire
- Cartographie des solutions de mobilité
- Gestion des données évènementielles
- Analyse des temps différés et prise en compte des perturbations
- Aide à la coordination des offres de transport
- Billettique interopérable

La Centrale de Mobilité sera accompagnée de la création d'une centrale d'appel téléphonique. Elle devrait également s'accompagner de la création d'un guichet pour permettre le face-à-face avec les usagers.

Action 9.2 Accompagner la mise en service de la Centrale de Mobilité

Une fois la centrale de mobilité mise en place, elle devra gagner en puissance et se doter de nouvelles fonctions. La Centrale de Mobilité doit pouvoir devenir l'agence centralisant les informations sur les possibilités de déplacements sur la Nouvelle-Calédonie. Elle doit pouvoir recenser les solutions existantes, diffuser l'information et conseiller les usagers.





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

La Centrale de Mobilité assurera l'animation du site (présence d'une personne sur la totalité de la plage horaire d'ouverture), et fournit les prestations suivantes : renseignements en face à face, réponse au N° Vert, vente de tickets, participation aux opérations commerciales.

Toutefois, la Centrale de la mobilité a pour vocation de devenir une véritable plate-forme coordonnée des outils mis en place par l'ensemble des opérateurs à destination des particuliers.

La Centrale de mobilité proposera des stages et des animations pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture particulière. Elle développera des outils pédagogiques dans le but de sensibiliser les usagers de tous les modes. Elle distribuera une documentation adaptée sur chaque mode : plan pédestre, plan des pistes cyclables, guide de la mobilité, plan des stations d'autopartage...

○ Missions d'accompagnements

A cette fin, les missions suivantes devront être assurées par la Centrale de Mobilité :

- Informer sur tous les modes en étant pro-actif c'est-à-dire en suggérant aussi d'autres modes que celui demandé selon le trajet à réaliser: transport en commun, modes actifs (piéton, marche) mais aussi covoiturage, stationnement, parc relais,...
- Mettre en œuvre des services associés pour faciliter les déplacements de l'utilisateur : services commerciaux tels que la vente des titres de transport, ...
- Assurer l'interface avec les transporteurs pour toutes difficultés rencontrées sur le réseau: formulaire de réclamation, suivi des réclamations, point objets trouvés
- Apporter un conseil en mobilité personnalisé afin d'encourager les usagers à rationaliser leurs pratiques et choix modaux en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps...) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace...)
- Organiser des animations et des formations pour des publics cibles
- Observer les déplacements par l'analyse des données, afin d'adapter les services à la demande exprimée et au potentiel recensé.

○ animateur auprès des entreprises

La Centrale de Mobilité sera l'animateur et l'incitateur des démarches PDE. Grâce à sa connaissance de l'ensemble des modes de transports, elle communiquera aux entreprises l'ensemble des possibilités qui s'offrent à ses salariés en matière de mobilité. Elle aura à charge de promouvoir les solutions alternatives à la voiture et de sensibiliser à la politique menée auprès des différents publics ciblés.

○ Pour une intermodalité forte : création de titres de transport intermodaux

Pour favoriser le développement de l'intermodalité entre le réseau interurbain et le réseau local, il pourra être possible de développer un support de titres de transport unique. Cette carte devra permettre aux usagers d'emprunter l'ensemble des réseaux de transport en commun avec le même titre de transport et ainsi assurer le développement d'abonnements dit « intermodaux ». Les trajets sur l'ensemble de la chaîne de déplacement sont alors facilités. Des exemples tels que la carte Korrigon en région Bretagne ou la carte Modalis en région Aquitaine.

Le développement d'un titre de transport interopérable devra s'accompagner d'une réflexion sur la mise en place de tarification entre les réseaux : tarification combinée (somme de titres pour un





I. Les Transports Collectifs et Alternatifs

trajet) et/ou d'une tarification intégrée (réduction devant être prise en charge par la collectivité).

La Centrale de la Mobilité sera l'acteur privilégié pour mener cette démarche. Grâce à son contact favorisé avec les différents opérateurs de transport, elle aura à charge de coordonner l'ensemble des acteurs autour de cette action.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Missions d'accompagnement	0	1 ETP/an	Multipartenaires engagés (à déterminer)
Tarification combinée	A (Equipement billettique)	déterminer en	0 SMTI et SMTU

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Gouvernement - Provinces - SMTI et SMTU 	<ul style="list-style-type: none"> - Incitateur et coordinateur - Mise en œuvre et subvention - Mise en œuvre de la billettique

Partenaires de l'opération

- Tous les acteurs de la mobilité en Nouvelle-Calédonie : Communes, Associations...
- Entreprises

Atouts

- Prévision d'amélioration d'accès aux nouvelles technologies grâce au plan stratégique pour l'économie numérique de Nouvelle-Calédonie
- Prévision de croissance des besoins en déplacement nécessitant conseil et développement de solutions personnalisées





Limites de l'action

- Equipements en technologie de la population, notamment la population défavorisée dépendante des transports collectifs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La déconcentration d'un service public (via sa dématérialisation numérique), donc un meilleur accès au service pour les populations, excepté dans certains territoires ruraux « en retard » sur l'accès à l'Internet et aux NTICs.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable (Néo)

Plusieurs modes de gestion sont envisageables selon que le portage juridique est réalisé par une personne publique, privée ou une structure de coopération :

- Portage par une personne publique : dans ce cas, sont envisageables la gestion directe en régie, la gestion déléguée via un marché public ou la délégation de service public,
- Portage par une personne privée, que ce soit une association ou une société commerciale de type SARL,
- Portage par une structure de coopération de type Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC).

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : accompagner progressivement les changements de pratique de mobilité
- Menaces : travail collaboratif et adhésion de l'ensemble des opérateurs nécessaire pour la pertinence des actions menées

Indicateurs de suivi

- Nombre de PDE mis en œuvre
- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de documents distribués
- Fréquentation de l'agence et nombre d'appels reçus





Thématique II Le Transport Routier



II. Le Transport Routier

Introduction de la thématique

La route est un mode de transport essentiel en Nouvelle Calédonie, car elle est le support de tous les flux terrestres de voyageurs (qu'ils soient individuels ou collectifs) et de marchandises. C'est pourquoi le SGTMNC prévoit les mesures nécessaires à la fiabilisation du réseau routier.

Outre la fiabilisation, un autre enjeu essentiel pour la Nouvelle Calédonie porte sur une réduction drastique de l'insécurité routière, 3 à 4 fois plus élevée qu'en Métropole.

Conformément à ces enjeux, les actions développées ci-après sont les suivantes :

- Amélioration de la sécurité routière par la mise en place d'une politique très volontariste permettant de ramener l'accidentologie à un niveau semblable à celui de la Métropole ou des pays d'Europe de l'Ouest. Ceci comprend un panel de mesures (éducation / prévention, contrôles / réglementation, communication / coordinations des actions) ainsi que des travaux portant sur les caractéristiques des infrastructures (créneaux de dépassement, signalisation, équipements de sécurité,...) ;
- Fiabilisation du réseau routier à travers la réalisation, sur les sections présentant les dysfonctionnements les plus importants, de nombreux travaux de modernisation (structures de chaussée, ouvrages d'art, mise à 2x2 voies de la RT1 jusque Tontouta, contournement Sud de Pouembout, amélioration du réseau du Grand Nouméa).

La mise en œuvre de ces actions permettra de mettre en place en Nouvelle Calédonie un réseau routier interurbain conforme aux standards métropolitains en termes de niveau de service et de sécurité.

En complément des infrastructures et de la politique de sécurité, une évolution de la gouvernance est proposée, au travers de la création d'une Agence Routière Calédonienne permettant de mutualiser et d'optimiser les moyens dédiés à l'entretien des routes et à l'ingénierie routière.

La thématique se divise en 6 actions :

- Action 1 : Amélioration de la voirie du Grand Nouméa ;
- Action 2 : Amélioration du niveau de service de la RT1 ;
- Action 3 : Mise à niveau des chaussées et ouvrages d'art ;
- Action 4 : Amélioration de la sécurité routière en Nouvelle Calédonie ;
- Action 5 : Aménagements localisés du réseau routier ;
- Action 6 : Création d'une agence routière calédonienne.

Indicateurs d'impacts

- Nombre annuel d'accidents de la route en Nouvelle Calédonie ;
- Nombre annuel de victimes (et notamment de tués) ;
- Evolution des temps de parcours sur le réseau routier calédonien ;
- % du réseau routier interurbain possédant une bonne structure de chaussées ;
- % d'ouvrages d'art en bon état.





II. Le Transport Routier

Planning

		Coûts																			
		ETP	investissement	exploitation	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Action 1 (amélioration de la voirie du Grand Nouméa)	Sous-action 1.1		Amélioration du maillage local de la voirie	/	4,3 milliards	/															
	Sous-action 1.2		Mise en place du schéma de hiérarchisation du PDAN	/	à déterminer	/															
Action 2 (amélioration du niveau de service sur la RT1)	Sous-action 2.1		15 créneaux de dépassement sur la RT1	/	7,5 milliards	/															
	Sous-action 2.2		Mise à 2x2 voies liaison Païta-Tontouta	/	19,6 à 24,6 milliards	/															
Action 3 (mise à niveau des chaussées et ouvrages d'art)	Sous-action 3.1		Améliorations chaussées et ouvrages d'art, opérations prioritaires	/	39,46 milliards	/															
	Sous-action 3.2		Améliorations chaussées et ouvrages d'art, autres opérations	/	44,44 milliards	/															
Action 4 (amélioration de la sécurité routière en Nouvelle Calédonie)	Sous-action 4.1	3 ETP	Mise en place d'une politique très volontariste de sécurité routière	/	/	/															
	Sous-action 4.2	/	Amélioration de la sécurité sur le réseau interurbain	/	23,2 milliards	/															
Action 5 (aménagement localisés du réseau routier)	Sous-action 5.1	/	Contournement KP - Phase 1	/	4 milliards	/															
	Sous-action 5.2	/	Pont sur la Ouaième	/	1,2 à 1,5 milliard	/															
Action 6	/	Création d'une agence routière calédonienne	/	/	/	/															



Action 1

Amélioration de la voirie du Grand Nouméa

Éléments de diagnostic

- Pour faire face aux problèmes croissants de congestion et d'accessibilité à Nouméa durant les heures de pointe, un certain nombre d'aménagements ont été identifiés dans le cadre du PDAN (Plan de Déplacement du Grand Nouméa) par la Province Sud et les communes de l'agglomération sur le réseau des routes provinciales desservant le Grand Nouméa
- Ces aménagements consistent d'une part à améliorer le maillage local de la voirie, et d'autre part à optimiser le fonctionnement des entrées de ville
- Outre les problèmes de congestion, le réseau viaire du Grand Nouméa présente d'autres dysfonctionnements : caractéristiques accidentogènes, nuisances pour les riverains, cohérence et lisibilité parfois insuffisantes, manque de maillage des voies structurantes
- Ces points ont notamment été mis en évidence par le diagnostic du PDAN piloté par le SIGN

Enjeux et Objectifs

- Améliorer les conditions de déplacements aux entrées de Nouméa, en particulier durant les heures de pointe
- Préserver l'accessibilité des pôles générateurs implantés à Nouméa : centre-ville, ZI Ducos, université, aéroport de Magenta,...
- Optimiser l'usage du réseau viaire du Grand Nouméa, en améliorant les conditions de sécurité et le cadre de vie des riverains

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 1.1 →	2013/2014 (en partie réalisé)	
Action 1.2 →		2020

Pré-requis

- Intégrer dans les propositions le projet NEOBUS
- Réaliser une enquête Origine-Destination des flux routiers dans l'agglomération





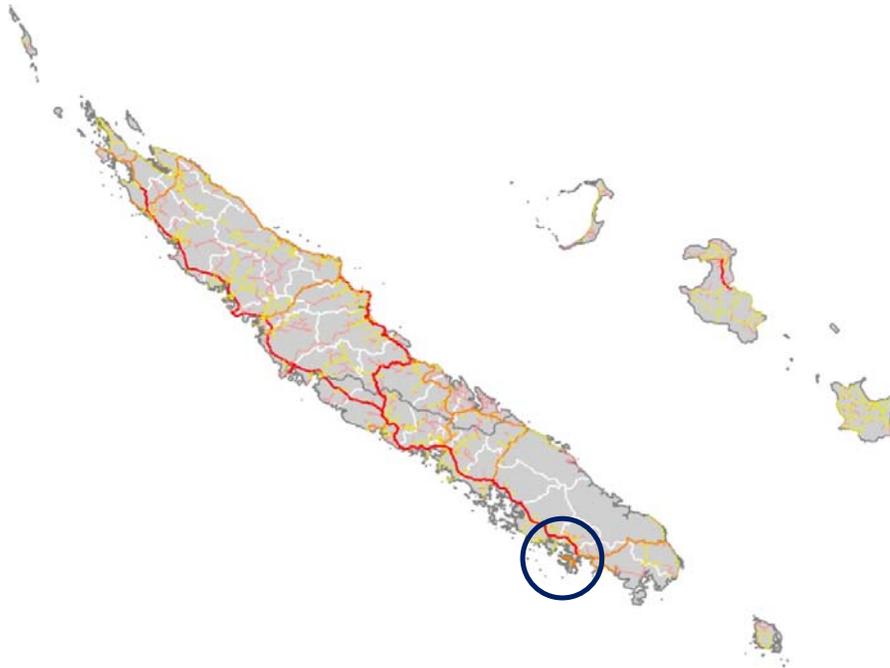
II. Le Transport Routier

Actions liées

- Définition d'une stratégie d'ensemble pour le désengorgement de l'agglomération nouméenne
- Mise en œuvre du projet NEOBUS
- Mise en place d'un Schéma Directeur des modes actifs du Grand Nouméa

Territoire concerné

- Grand Nouméa



Mesures

Action 1.1 : Amélioration du maillage local de la voirie

Les principaux projets identifiés sont les suivants :

1. Réalisation de l'échangeur de Ko Wé Kara, en remplacement de l'ancien demi-échangeur de l'Etrier, pour améliorer l'accès à Ducos (inauguré en octobre 2012, maîtrise d'ouvrage Province Sud, sous contrat de développement).
2. Modification du demi-échangeur de Normandie sur la VDE, par ajout de deux nouvelles bretelles orientées vers l'Est, pour optimiser l'usage de la VDE et soulager en partie la RP1 (Maîtrise d'Ouvrage Province Sud, sous contrat de développement).
3. Requalification de la RP1 dans la traversée de Boulari, afin d'aménager un boulevard urbain à



II. Le Transport Routier

- 2+2 voies avec possibilité d'y insérer un site propre bus (maîtrise d'ouvrage Province Sud).
4. Réaménagement du carrefour Berthelot et création d'une liaison Vallée du Tir – Doniambo, pour limiter les problèmes de congestion générés par le carrefour Berthelot et pour améliorer l'accès à Doniambo (projet réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Nouméa, avec un financement GNC, Ville de Nouméa, Province Sud).
 5. Réaménagement du carrefour Rabot et aménagement d'un nouveau barreau entre les giratoires Frouin et Almaméto, pour limiter la congestion du carrefour Rabot et optimiser l'usage de l'entrée Est de Nouméa, notamment via la VDE (maîtrise d'ouvrage Province Sud, sous contrat de développement).

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

Localisation des projets :

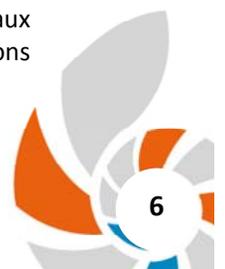


Action 1.2 : Mise en place du schéma de hiérarchisation du PDAN

- Principes généraux définis par le PDAN

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

Le PDAN a mis en évidence les principaux dysfonctionnements du réseau viaire de l'agglomération, justifiant ainsi la nécessité de définir une hiérarchisation des voies claire et cohérente. Ces principaux dysfonctionnements sont notamment une sous-exploitation de la VDE, un manque de liaisons





II. Le Transport Routier

structurantes Est-Ouest dans Nouméa, de nombreux conflits d'usage entre les différentes catégories d'usagers (flux de courte distance / flux longs, circulation automobile / modes actifs,...).

La démarche de hiérarchisation consiste alors à :

- Préciser les fonctionnalités souhaitées pour les différentes infrastructures ;
- Classer les voies en plusieurs catégories, en fonction de l'usage que l'on souhaite donner à chaque voie, et définir le partage de la voirie préconisé selon le type d'axe ;
- Identifier les barreaux à aménager pour améliorer le maillage local de la voirie.

Le schéma de hiérarchisation proposé par le PDAN est synthétisé ci-dessous. Les voies ont été classées en 4 niveaux. La description de chaque niveau hiérarchique, définie par le PDAN, est rappelée ci-dessous :

- **Niveau 0** : Voirie structurante d'agglomération de type autoroutier.

Sa fonction est d'assurer les relations entre l'agglomération et l'extérieur, et de contribuer aux déplacements inter-communaux au sein de l'agglomération. Le réseau de niveau 0 doit être développé dans une logique de concentration des trafics sur des distances où la voiture particulière est compétitive pour les déplacements à grande vitesse, de rectitude des infrastructures et de protection contre les nuisances pour les territoires traversés. Les infrastructures doivent offrir une capacité suffisante, soit 2 voies par sens de circulation. Les échanges avec le réseau de niveau 1 sont assurés par des échangeurs dénivelés.

- **Niveau 1** : Voirie structurante d'agglomération.

Complémentaire au réseau de niveau 0, il s'agit de voies importantes dont la vocation est de relier entre eux les principaux quartiers mais autorisant la complémentarité des modes (modes actifs, transport en commun). Ce réseau de distribution permet d'accueillir le trafic de transit et de le distribuer sur le réseau de niveau hiérarchique inférieur à l'intérieur d'un pôle urbain. Le partage de la voirie avec les autres modes de déplacements permet d'envisager l'aménagement de voies bus en site propre ou d'itinéraires adaptés aux modes actifs. Sur ces voies les échanges se font à niveau et la circulation est de façon préférentielle régulée par des carrefours à feux.

- **Niveau 2** : Voirie structurante communale.

Il a pour fonction de distribuer le trafic vers les différents quartiers. L'utilisateur n'étant plus sur le réseau express, il partage la voirie avec tous les modes de déplacements (recours à des aménagements modérateurs de vitesse en milieu urbain, aménagements cyclables et piétonniers,...).

- **Niveau 3** : Réseau de liaison entre quartiers.

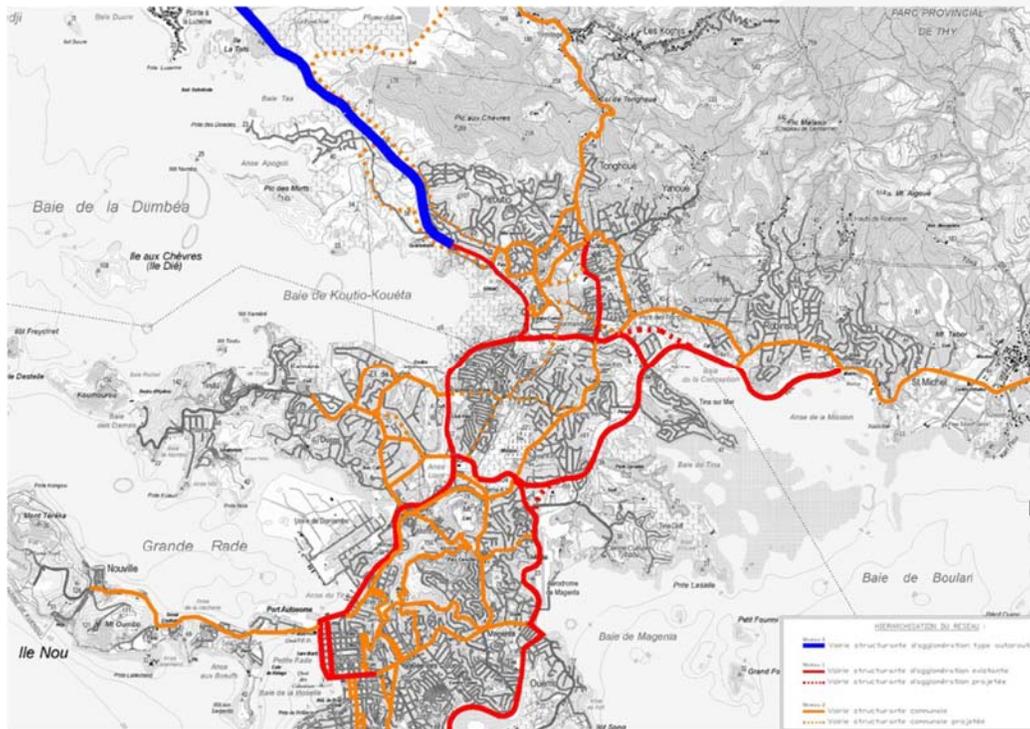
Il assure les liaisons entre les principaux quartiers de l'agglomération et permet de relier les mailles des réseaux de niveaux hiérarchiques supérieurs. L'enjeu de maîtrise des flux motorisés individuels y est fort.





II. Le Transport Routier

Hiérarchisation des voies proposée par le PDGN (source : SIGN, fiches actions du PDAN) :



○ Mesures complémentaires

Outre l'aménagement de chaînons manquants, mettre en place la nouvelle hiérarchisation des voies impose d'associer à chaque niveau hiérarchique un cahier des charges (ou charte) d'aménagements physiques à mettre en place (gabarit de chaussée, niveau d'aménagement pour les piétons, les transports en communs...), et à préciser les conditions de gestion, d'entretien et de maintenance pour chaque niveau.

Du fait du manque de maillage de la voirie au sein du Grand Nouméa (même si celui-ci était amélioré) et des contraintes naturelles, on retiendra que **l'amélioration de la voirie doit être combinée avec d'autres mesures, telles que le développement du covoiturage et des pratiques d'intermodalité** (en lien notamment avec le projet NEOBUS).

○ Marche à suivre

Le PDAN a été réalisé en 2009 / 2010. Il est donc nécessaire d'actualiser et de compléter les données qui l'ont alimenté. L'enquête ménages logements de 2013 constitue une base intéressante, mais l'analyse spécifique des problématiques de circulation conduit à proposer la démarche suivante :

- **Réalisation d'une enquête Origine-Destination** des flux routiers sur les axes structurants du Grand Nouméa ;
- Réalisation d'une étude des flux de circulation reposant sur une modélisation de trafic intégrant les résultats de l'enquête Origine-Destination ;
- Conduite par le SIGN d'une **étude d'actualisation du projet de hiérarchisation des voies** du Grand, intégrant les perspectives de développement des pratiques intermodales et de covoiturage.





II. Le Transport Routier

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Maillage local	4.3 milliards XPF (détail ci-dessous)	Sans objet	Province Sud (principalement, GNC, ville de Nouméa)
Hiérarchisation des voies	A déterminer après étude complémentaire	Sans objet	Communes, Province Sud
Enquête, modélisation de trafic et étude d'actualisation	2.5 millions XPF	Sans objet	SIGN

Echangeur de Ko Wé Kara : 1500 millions XPF

Echangeur de Normandie : 115 millions XPF

Traversée de Boulari : 600 millions XPF

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

Carrefour Frouin et barreau Frouin – Almaméto : 450 millions XPF

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Province Sud - Communes du Grand Nouméa - SIGN 	<ul style="list-style-type: none"> - Financement des travaux - Financement des travaux - Réalisation des études complémentaires au PDAN

Partenaires de l'opération

- Gestionnaires de voirie : Province Sud, communes du Grand Nouméa, voire GNC
- SMTU (cohérence avec la politique de transport urbain)

Atouts

- Les travaux de maillage local seront terminés à très court terme
- La nouvelle enquête ménages logements constitue une base de données récente pouvant alimenter les analyses et donc les propositions





II. Le Transport Routier

Limites de l'action

- Cette action ne pourra être efficace sur le long terme que si s'opère au sein du Grand Nouméa un rééquilibrage des pôles générateurs (zones d'emplois et d'étude notamment) entre Nouméa et les autres communes

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La fluidification du trafic routier réduisant les nuisances et améliorant le cadre de vie. A l'inverse, le risque de favoriser l'utilisation de la voiture individuelle et non les transports en commun ayant pour conséquence la croissance de l'émission des gaz d'échappement et au final la dégradation de la qualité de vie. De plus, faciliter l'accès au centre, c'est aller dans le sens de l'asphyxie de Nouméa et à l'étalement des périphéries.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunité : l'amélioration des conditions de déplacements au sein du Grand Nouméa aura un impact nécessairement positif sur l'attractivité économique de la plus grande agglomération du pays
- Menace : la réalisation de l'action ne doit pas favoriser un développement de l'usage de la voiture, qui conduira inévitablement à une asphyxie du centre de Nouméa

Indicateurs de suivi

- Temps de parcours aux entrées de Nouméa durant les heures de pointe
 - Nombre d'accidents corporels de la circulation au sein du Grand Nouméa
-

Amélioration du niveau de service de la RT1

Action 2





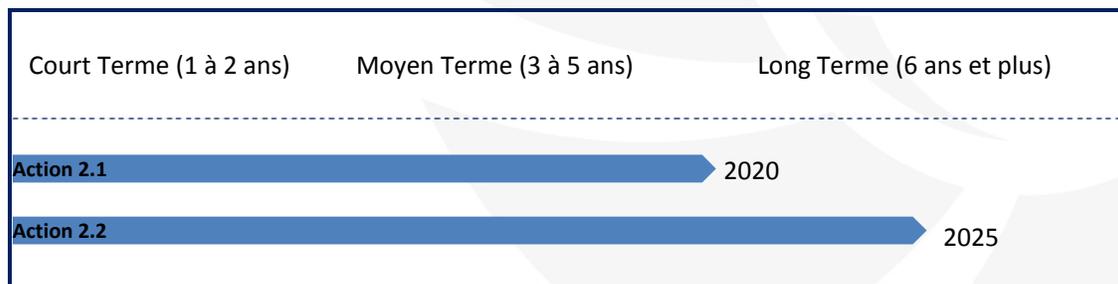
Eléments de diagnostic

- Le niveau de service insuffisant de la RT1 constitue une des principales lacunes du réseau routier calédonien
- Les dysfonctionnements sont notamment : les difficultés de dépassement, les temps de parcours trop élevés ou trop irréguliers, les problèmes de sécurité routière
- La liaison Paita - Toutouta constituant une section avec de forts enjeux, une amélioration est donc nécessaire, à court terme essentiellement pour des raisons de sécurité, et à moyen terme pour répondre aux besoins de fiabilisation des liaisons vers Tontouta et le Nord de la Grande Terre
- Les prévisions de trafic montrent en outre que l'infrastructure actuelle n'est pas compatible, de part et d'autre du col de la Pirogue, avec les trafics attendus à l'horizon 2030

Enjeux et Objectifs

- Améliorer le niveau de service de la RT1, pour le rendre cohérent avec le caractère stratégique de cet axe
- Améliorer la sécurité routière
- Adapter la section Paita – Tontouta pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport et anticiper la hausse des trafics

Planning et priorisation



Pré-requis

- Garder les emprises foncières nécessaires au réaménagement sur place de la RT1 entre Paita et Tontouta, de part et d'autre du col de la Pirogue

Actions liées

- Amélioration de la sécurité routière en Nouvelle Calédonie



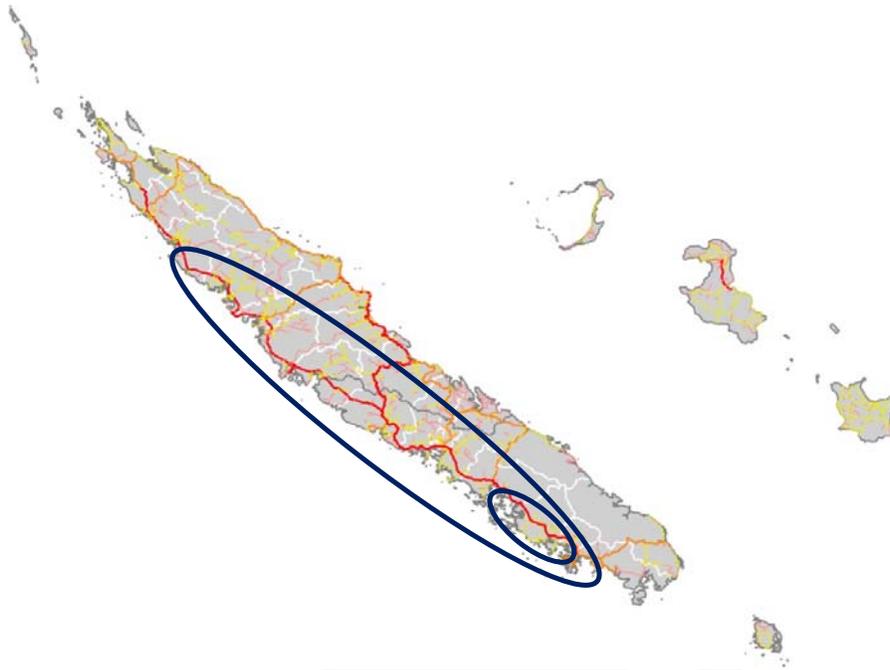


II. Le Transport Routier

- Fiabilisation du réseau routier calédonien
- Transfert du trafic commercial de Magenta à Tontouta

Territoire concerné

- Côte Ouest de la Grande Terre, entre Nouméa et Koné
- Liaison Paita – Tontouta



Mesures

Action 2.1 : Aménagement de 15 créneaux de dépassement sur la RT1

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

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

- 10 créneaux prioritaires entre Tontouta et Bourail

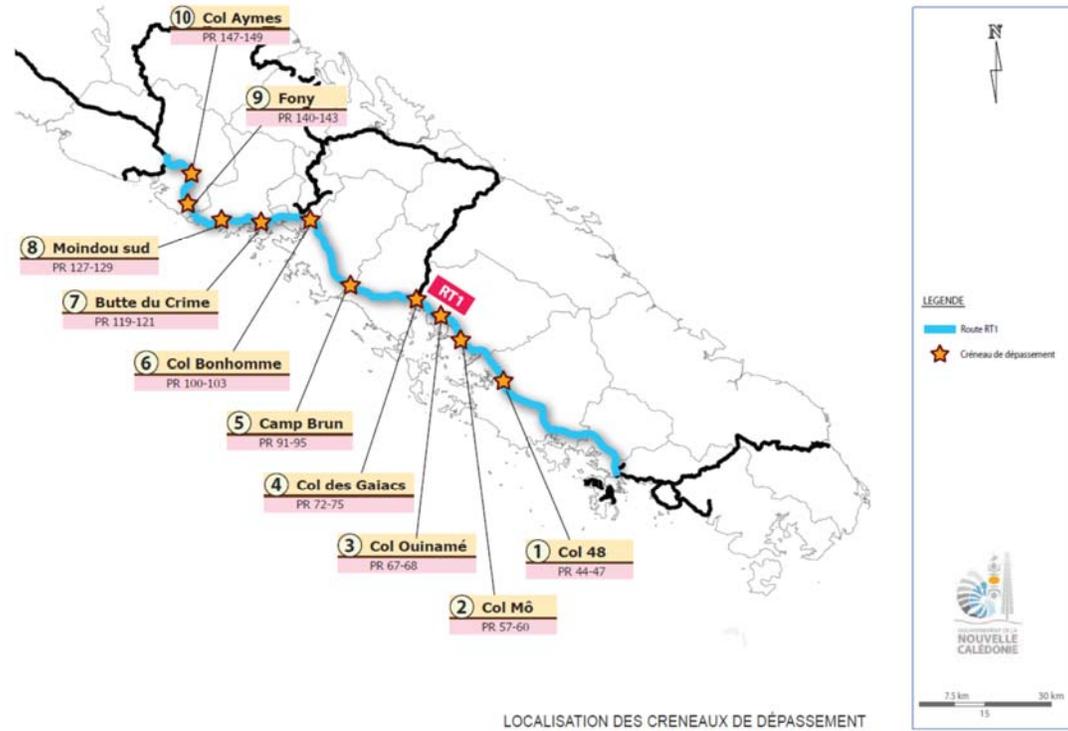
Sur la base du PPI routier de la DITTT, il est préconisé de réaliser en priorité 10 créneaux de dépassement sur la RT1 entre Paita et Bourail, car il s'agit de la section de la RT1 la plus circulée en



II. Le Transport Routier

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

Localisation des 10 créneaux prioritaires :



○ 5 créneaux complémentaires entre Bourail et Koné

En complémentarité des 10 créneaux de dépassement considérés comme prioritaires sur la RT1 entre Paita et Bourail, on propose de programmer l'aménagement de 5 autres créneaux entre Bourail et Koné.

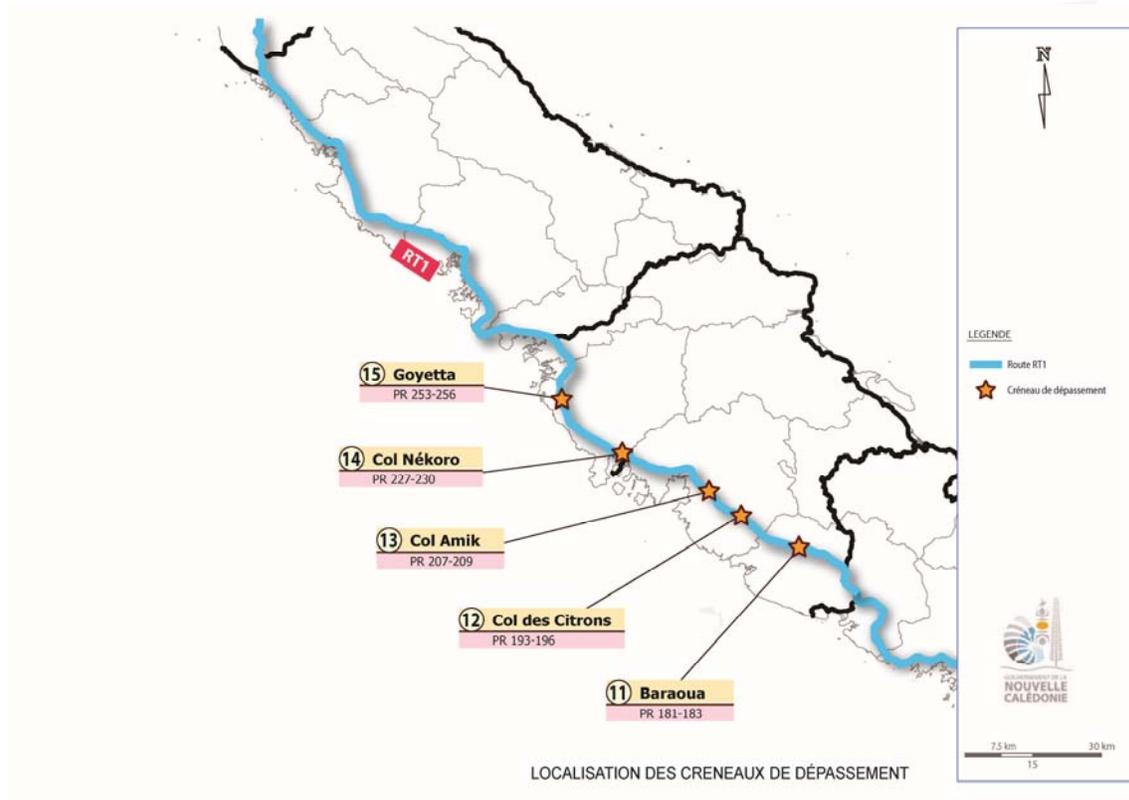
On notera que la réalisation de créneaux entre Koné et Koumac n'apparaît pas nécessaire, du fait de la faiblesse des volumes de trafic au Nord de Voh. Quant à la section Paita – Tontouta, il est proposé de l'aménager intégralement à 2x2 voies (cf. action 2.2 ci-après).

Localisation des 5 créneaux complémentaires :





II. Le Transport Routier



Action 2.2 : Mise à 2x2 voies de la section Paita – Tontouta

- 1^{ère} phase d'aménagement : sécurisation du col de la Pirogue par un tunnel

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

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

Du fait de la complexité et du coût des travaux, un aménagement en deux temps peut être envisagé :

- Les premiers travaux, à réaliser très rapidement (2015), consisteraient à sécuriser la section de la RT1 située de part et d'autre du col de la Pirogue, notamment par la création d'un terre-plein central et la création d'un créneau de dépassement au Nord du col ;
- La voie nouvelle comprenant un tunnel serait alors aménagée ultérieurement (2020), après réalisation des études techniques nécessaires.

- 2^{ème} phase d'aménagement : mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section



II. Le Transport Routier

Il s'agit de finaliser la mise en place d'un axe à haut niveau de service entre Nouméa et Tontouta. La section Nouméa – Paita est déjà aménagée à 2x2 voies. Suite au doublement du col de la Pirogue en 1^{ère} phase, la finalisation passe par une mise à 2x2 voies des sections de la RT1 situées d'une part entre Paita et Port Laguerre, et d'autre part entre Saint-Laurent et Tontouta, soit sur une longueur totale de 14 km. La mise à 2x2 voies complète de la liaison Paita – Tontouta passe donc par un aménagement sur place de la RT1 sur ces deux sections.

Carte :



On notera que la mise à 2x2 voies devra être conçue de façon à permettre un rétablissement des échanges avec les habitations existantes (accès riverains).

Evaluation des coûts





II. Le Transport Routier

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
10 créneaux prioritaires	5 milliards XPF	Sans objet	Gouvernement (DITTT)
5 autres créneaux	2.5 milliards XPF	Sans objet	Gouvernement
Sécurisation RT1 de part et d'autre du col de la Pirogue	1 milliard XPF	Sans objet	Gouvernement
Tunnel de la Pirogue à 2x2 voies	10 à 15 milliards XPF	50 millions XPF / an	Gouvernement
Finalisation mise à 2x2 voies	8.6 milliards XPF	70 millions XPF / an	Gouvernement

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement (DITTT)	- Financement des travaux, exploitation de la RT1

Partenaires de l'opération

- Provinces : participation à l'entretien de la RT1, dans le cadre de la création d'une agence routière calédonienne

Atouts

- Perspectives de croissance des trafics routiers sur la Grande Terre
- Transfert envisagé des vols intérieurs de Magenta vers Tontouta
- Développement urbain et économique du pôle VKP

Limites de l'action

- Coût d'investissement élevé pour réaliser en totalité le doublement de la RT1 entre Paita et Tontouta : 20 à 25 milliards XPF

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire





II. Le Transport Routier

La RT1 fait partie du patrimoine Calédonien, elle traverse le territoire du Sud au Nord. Sa réhabilitation devrait donc impacter l'ensemble de la Grande-Terre dans sa diversité de paysages. Egalement, outre le fuseau routier de la RT1, la question de la réhabilitation de certaines voies connexes à la RT1 se pose, notamment vis-à-vis de la menace d'étalement urbain engendré par l'amélioration du réseau.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunité : le doublement de la RT1 entre Paita et Tontouta va favoriser le développement d'activités économiques sur la commune, notamment à proximité des échangeurs
- Menace : risque de "diffusion" urbaine ou d'étalement urbain des habitations en lien avec l'amélioration de la liaison Païta - Tontouta

Indicateurs de suivi

- Nombre de créneaux construits
 - Evolution du nombre d'accidents et du nombre de victimes sur la RT1
 - Evolution des temps de parcours sur la RT1
-



Action 3

Mise à niveau des chaussées et ouvrages d'art

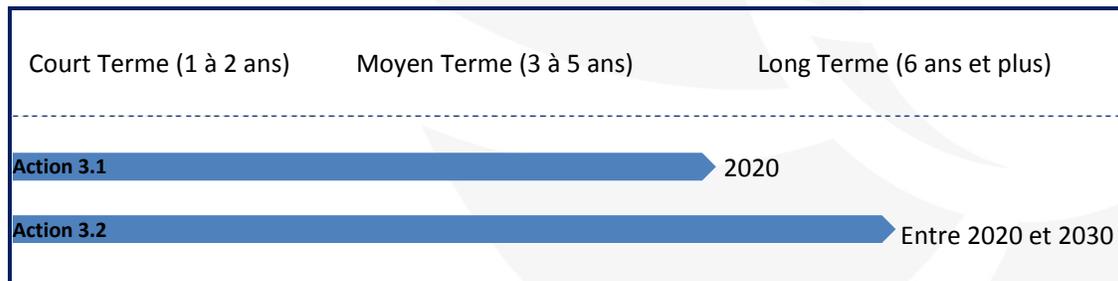
Éléments de diagnostic

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

Enjeux et Objectifs

- Fiabiliser le réseau routier calédonien et donc minimiser les risques de défaillance
- Améliorer le niveau de service et la sécurité routière
- Réduire à terme les coûts globaux par une politique préventive plutôt que curative

Planning et priorisation



Pré-requis

Sans objet.

Actions liées

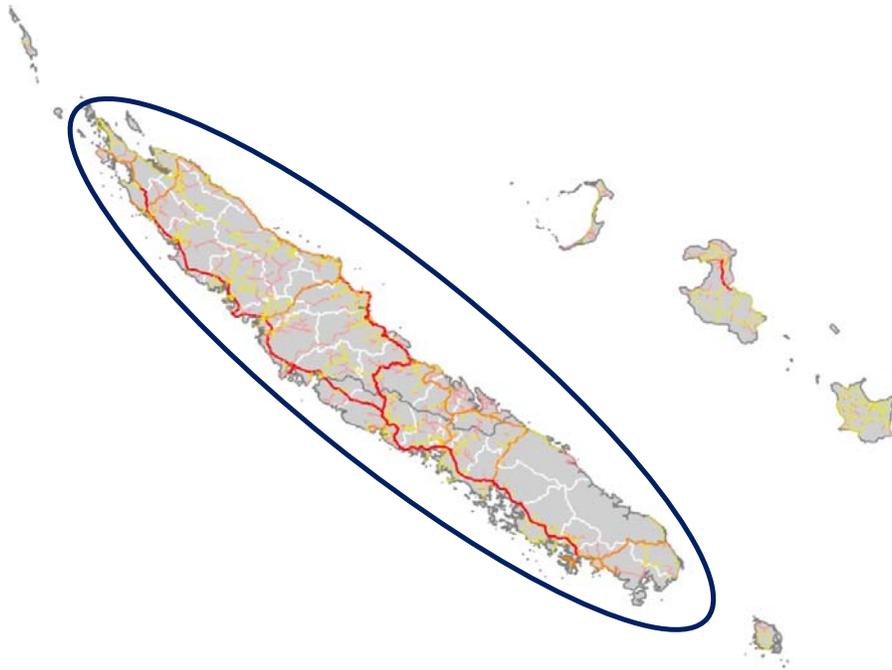
- Amélioration du niveau de service sur la RT1
- Mise en place d'une agence routière calédonienne





Territoire concerné

- Tous les réseaux routiers territoriaux et provinciaux, sur la Grande Terre



Mesures

Action 3.1 : Mise à niveau des chaussées et ouvrages d'art, opérations prioritaires

- Réhabilitation et renforcement des chaussées

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

Sur le réseau provincial les priorités portent sur :

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



II. Le Transport Routier

Localisation des opérations de réhabilitation et de renforcement de chaussées à réaliser :



Sur le réseau territorial, ceci représente un linéaire de 170 km à améliorer de façon prioritaire (100 km sur la RT1, 70 km sur la RT3).

Sur le réseau provincial, ceci représente un linéaire de 200 km (80 km en Province Nord et 120 km en Province Sud).



La mise à niveau des routes passe aussi par une homogénéisation de la qualité de l'itinéraire : exemple ci-dessous avec deux sections contrastées de la RT1 (photos DITTT).

- Renforcement ou remplacement des ouvrages d'art





II. Le Transport Routier

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

Sur le réseau territorial, la priorité porte sur :

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

Sur le réseau provincial, les travaux de renforcement ou de remplacement des ouvrages d'art doivent eux être réalisés en priorité de la façon suivante :

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

○ Politique d'entretien

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

Action 3.2 : Mise à niveau des chaussées et ouvrages d'art, autres opérations

○ Sur le réseau territorial

En complément des travaux prioritaires d'amélioration des structures de chaussée, d'autres travaux doivent être réalisés pour finaliser la mise à niveau du réseau territorial :

- Réhabilitation et renforcement de la structure de chaussée sur la RT1 au Nord de Koné ainsi que sur certaines sections entre Tontouta et Boulouparis ;
- Réhabilitation et renforcement de la structure de chaussée sur la RT3 au Nord de Houailou ;
- Finalisation du programme de réhabilitation de l'ensemble des ouvrages d'art du réseau territorial.

○ Sur le réseau provincial

La finalisation de la mise à niveau du réseau provincial, en complément des travaux prioritaires à réaliser sur les structures de chaussée et les ouvrages, porte sur les sections non identifiées dans le cadre de l'action 3.1.





II. Le Transport Routier

Dans le cadre du SGTMMC, on intégrera les sections suivantes :

- La RPN1 (Koumac – Poum) ;
- La RPN10 (Touho – Pouébo), notamment entre Hienghène et Pouébo ;
- La RP10 (route de Petchekara).

Sur le réseau territorial, ceci représente un linéaire de 240 km à améliorer pour finaliser la mise à niveau (170 km sur la RT1, 70 km sur la RT3).

Sur le réseau provincial, ceci représente un linéaire de 90 km (70 km en Province Nord et 20 km en Province Sud).

Localisation des travaux de réhabilitation et de renforcement des chaussées :

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Opérations prioritaires sur RT	18.5 milliards XPF	Sans objet	Gouvernement
Opérations prioritaires sur RP	20.96 milliards XPF (11.55 en Province Nord et 9.41 en Province Sud)	Sans objet	Provinces Nord et Sud
Opérations non prioritaires sur RT	27.4 milliards XPF	Sans objet	Gouvernement
Opérations non prioritaires sur RP	17.04 milliards XPF (10 en Province Nord et 7.04 en Province Sud)	Sans objet	Provinces Nord et Sud

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Financement et entretien
- Province Nord	- Financement et entretien
- Province Sud	- Financement et entretien

Partenaires de l'opération

- La programmation des travaux à réaliser peut être effectuée par l'agence routière calédonienne, lorsque celle-ci sera constituée. La mutualisation des marchés de travaux sur les réseaux territoriaux et provinciaux permettra de dégager des économies d'échelle





Atouts

- La DITTT, la Province Nord et la Province Sud ont déjà établi des PPI routiers identifiant les actions prioritaires à réaliser et leurs coûts
- La fiabilisation et la sécurisation du réseau routier est une priorité partagée par les différents gestionnaires de voirie interurbaine

Limites de l'action

- Les investissements à réaliser sont très importants et ne peuvent s'envisager en totalité que sur une longue période (10 à 15 ans)

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Outre le rééquilibrage Nord/Sud, la mise à niveau des chaussées et des ouvrages constitue un levier de rééquilibrage Est/Ouest et devrait participer au désenclavement de certains territoires donc favoriser l'accès aux services et à l'emploi.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunité : les améliorations apportées au réseau routier profiteront à l'ensemble des modes de déplacements (notamment transport en commun et transport de marchandises) et donc à l'ensemble des usagers
- Menace : du fait du peu de maillage du réseau routier, risques de rupture (ponctuelle ou plus longue) de certaines liaisons interurbaines en cas d'incident (chaussée coupée, ouvrage infranchissable), avec des conséquences socio-économiques fortes (isolation de zones d'habitat, difficultés d'accès accrues aux soins ou aux lieux de travail,...)

Indicateurs de suivi

- Km de voirie remise à niveau
- Nombre d'ouvrages d'art en bon état



Action 4

Amélioration de la sécurité routière en Nouvelle Calédonie

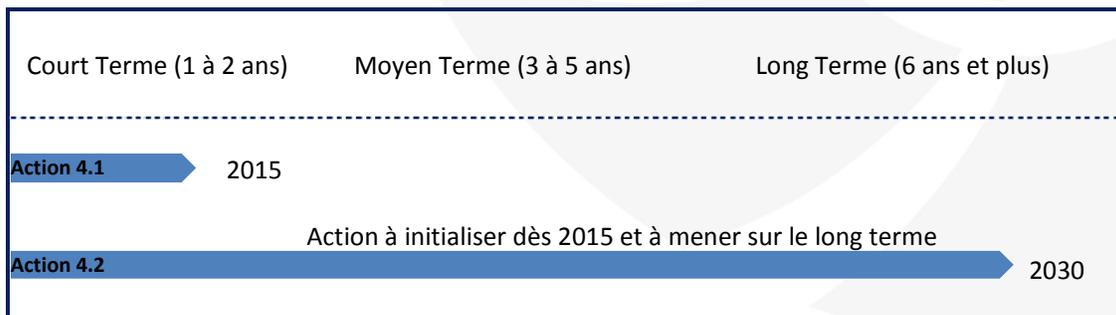
Eléments de diagnostic

- Le taux de mortalité sur la route est particulièrement élevé en Nouvelle Calédonie, en particulier si on le compare aux pays possédant un niveau de développement économique semblable
- Les principales causes de cette « surmortalité » sont bien identifiées et sont liées notamment au comportement des conducteurs (alcool, vitesse, absence du port des équipements de sécurité)
- En complément des problèmes de comportement, on constate que les caractéristiques des infrastructures ne sont pas suffisantes (absence de bandes dérasées de droite, limitation à 110 km/h sur certaines sections, sinuosité, nombreux accès riverains) et peuvent donc contribuer à augmenter la gravité des accidents
- Des actions doivent donc être menées, tant sur les évolutions des comportements que sur l'amélioration des infrastructures

Enjeux et Objectifs

- Ramener l'insécurité en Nouvelle Calédonie à un niveau semblable à celui de la Métropole et des pays d'Europe de l'Ouest, notamment en divisant par 3 ou 4 le nombre de tués

Planning et priorisation



Pré-requis

- Bien identifier les causes de la surmortalité en Nouvelle Calédonie
- Identifier les zones d'accumulation d'accidents et les sections les plus accidentogènes, pour les traiter en priorité





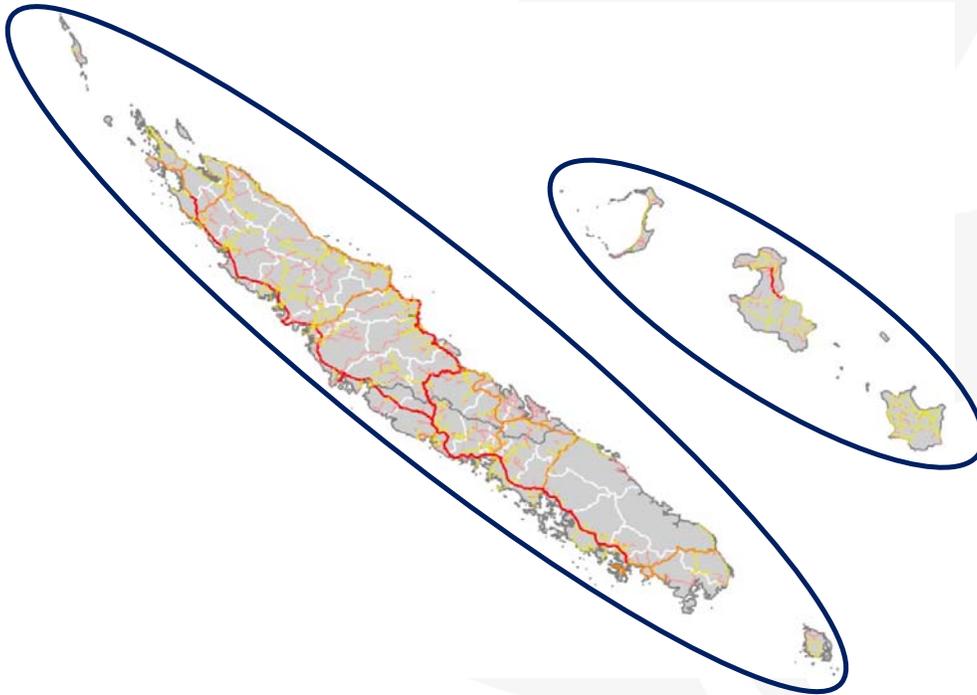
II. Le Transport Routier

Actions liées

- Fiabilisation du réseau routier calédonien

Territoire concerné

- L'ensemble du Pays



Mesures

Action 4.1 : Mise en place d'une politique très volontariste de sécurité routière

- 1^{ère} série de mesures

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

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





II. Le Transport Routier

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

○ Autres mesures à mettre en place dans la continuité

La 2^{ème} série de mesures doit permettre de viser à moyen terme une diminution par 3 ou 4 du nombre de tués sur les routes en Nouvelle Calédonie par rapport à la situation actuelle, et ainsi de ramener l'accidentologie à un niveau semblable à celui des pays d'Europe de l'Ouest.

Ces résultats ne pourront être atteints sans une profonde évolution des pratiques locales, qui devront être alignées sur celles développées (et encore en cours d'amélioration) en Métropole ou dans les pays limitrophes.

En complément des mesures proposées en priorité, le tableau ci-dessous présente d'autres actions à mettre en œuvre :

Education et prévention	Contrôles et réglementation	Communication et coordination des actions
Créer et diffuser un code de la rue	Mettre en place le permis à points	Multiplier les campagnes de communication
Ramener la vitesse de 110 à 90 km/h sur la RT1	Rendre obligatoire le port de la ceinture à l'arrière des voitures et dans les autocars	Donner aux associations un rôle dans la définition de la politique de sécurité routière
Abaisser la vitesse réglementaire de 10 km/h en cas de pluie	Sanctionner plus fortement les excès de vitesse, l'alcoolémie, l'absence de port du casque ou de la ceinture	
Imposer l'équipement des véhicules en éthylotest antidémarrage	Développer de façon généralisée le contrôle automatisé (vitesse et feux rouges)	
Renforcer les normes de sécurité imposées aux véhicules	Développer la lutte contre la conduite sans permis	
Mettre en place un permis de conduire en 2 phases		
Améliorer la sécurité sur toutes les routes, y compris urbaines		

On propose en complément de mettre en place une instance locale (par exemple la DITTT) qui aurait une expertise en sécurité routière et qui ferait des visites de contrôles sur tous les projets d'infrastructures.



II. Le Transport Routier

Action 4.2 : Amélioration de la sécurité sur le réseau interurbain

Il s'agit de traiter en priorité les sections des routes territoriales ou provinciales qui présentent les caractéristiques les plus accidentogènes, et de définir une programmation pour les autres sections non prioritaires mais devant être améliorées.

Les actions doivent intégrer les points suivants :

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

Répartition des accidents mortels par commune, de 2011 à 2013 :

Belep	1%
Bouloupari	5%
Bourail	4%
Canala	1%
Dumbéa	5%
Farino	1%
La Foa	4%
Hienghène	1%
Houaïlou	6%
Kaala-Gomen	1%
Koné	7%
Kouaoua	1%
Koumac	2%
Moindou	3%
Mont-Dore	5%
Nouméa	13%
Ouégoa	1%
Païta	6%
Poindimié	4%
Ponérihouen	1%
Pouébo	3%
Pouembout	3%
Poum	0%
Poya	2%
Sarraméa	1%
Thio	2%
Touho	1%
Voh	3%
Yaté	4%
Lifou	3%
Maré	2%
Ouvéa	3%
Ile des Pins	0%
TOTAL	100%

Province Nord	37%
Province Sud	55%
<i>dont Grand Nouméa</i>	29%
Province des Iles	8%
TOTAL	100%

Grande Terre	92%
<i>dont côte Ouest</i>	65%
<i>dont côte Est</i>	26%
Iles	8%
TOTAL	100%



II. Le Transport Routier

L'analyse des statistiques de sécurité routière montre que près de 7 accidents sur 10 ont lieu sur la côte Ouest de la Grande Terre, dont 3 accidents sur 10 sur les communes du Grand Nouméa.

Les travaux de sécurisation des routes doivent donc être menés en priorité sur ces secteurs, sans pour autant négliger les autres territoires, en particulier :

- Sur la côte Est de la Grande Terre, les communes de Houailou, Poindimié et Yaté, qui totalisent à elles trois 4% de la population et regroupent 14% des accidents mortels ;
- Les communes de la Province des Iles, qui représentent 7% de la population et regroupent 8% des accidents mortels.



Exemple de section présentant une sinuosité importante et des équipements de sécurité en mauvais état, ici sur la RT3 (photo DITTT).



Exemple ci-dessus de traversée de tribu non sécurisée (à gauche) et réaménagée (à droite) (photos DITTT).



II. Le Transport Routier

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
1 ^{ère} série de mesures	Sans objet	9 millions XPF / an	Gouvernement
2 ^{ème} série de mesures	Sans objet	18 millions XPF / an	Gouvernement
Aménagements de sécurité	23.2 milliards XPF	Sans objet	Gouvernement (11 Mds), Province Nord (7 Mds), Province Sud (4.5 Mds), Province des Iles (0.7 Mds)

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Fixe la politique de sécurité routière, met en place un Délégué à la Sécurité Routière, finance le comité permanent de sécurité routière, finance les aménagements de sécurité sur le réseau territorial
- Provinces	- Financent les aménagements de sécurité sur les réseaux provinciaux

Partenaires de l'opération

- Gestionnaires des voiries : Gouvernement, Provinces, communes
- Et plus globalement tous les acteurs concernés ou impliqués dans la politique de sécurité routière : police et gendarmerie, éducation nationale (politique éducative), secteur de la santé (sensibilisation et formation du personnel de santé), associations de sécurité routière, auto-écoles.

Atouts

- Prise de conscience par les pouvoirs publics de la nécessité d'agir
- Baisse récente du nombre de tués en Nouvelle Calédonie, après des années de stagnation (19 tués en moins en 2013 par rapport à 2012)
- La sécurité routière s'est fortement améliorée en Métropole suite à la mise en place progressive d'une politique volontariste, la même évolution peut être envisagée en Nouvelle





Calédonie

Limites de l'action

- La lutte contre l'insécurité routière n'est efficace que si elle est menée en permanence, avec des efforts soutenus dans le temps
- Des évaluations des mesures prises doivent être réalisées de façon régulière, de façon à ajuster les actions en fonction des résultats constatés

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Impact positif sur le cadre de vie en Nouvelle-Calédonie, indicateur de développement non négligeable considérant la relation étroite existante entre qualité de vie et croissance économique et sociale.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunité : les résultats encourageants de l'année 2013 permettent de montrer que le haut niveau d'insécurité n'est pas une fatalité
- Menaces : le coût des accidents corporels pour la collectivité est très élevé en Nouvelle Calédonie ; il a été estimé par la DITTT à 10.9 milliards XPF en 2013, dont 5.8 milliards liés aux personnes tuées.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'accidents corporels par an
 - Nombre de tués par an, par mode
 - Nombre de victimes par an, par mode
-



Action 5

Aménagements localisés du réseau routier

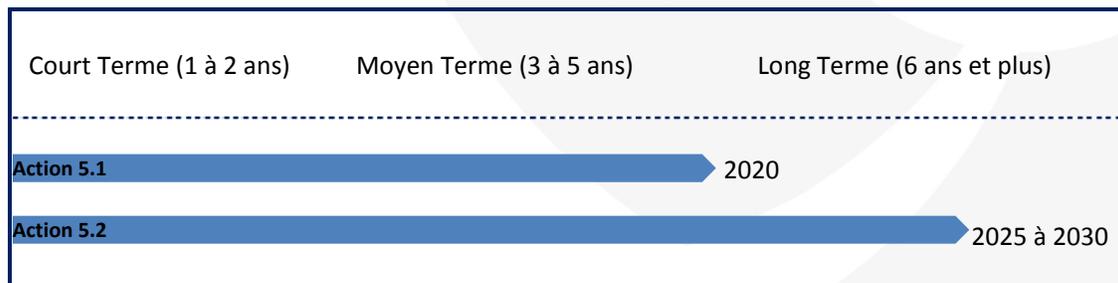
Eléments de diagnostic

- Comme toutes les communes de la côte Ouest, les communes du pôle VKP sont desservies par une unique route principale, la RT1, qui joue à la fois le rôle de voie de liaison interurbaine et d'artère urbaine structurante
- Face à la croissance démographique et économique du pôle VKP, cette situation va nécessairement engendrer des dysfonctionnements (congestion, insécurité routière, conflits d'usage)
- La RPN10 est l'unique route desservant le Nord de la côte Est. Il s'agit en outre de la seule route de Nouvelle Calédonie à disposer encore d'un passage de fleuve par bac, sur la Ouaième
- Ceci constitue un frein au développement des échanges de personnes (voiture et transport en commun) et de marchandises dans l'extrême Nord de la côte Est, notamment lors des marées basses qui perturbent l'exploitation du bac

Enjeux et Objectifs

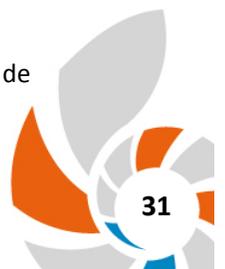
- Anticiper le développement urbain de Koné et Pouembout, en préservant le cadre de vie
- Garantir de bonnes conditions de déplacements et de sécurité routière au sein du pôle VKP, pour les différents usagers (automobilistes / modes actifs, flux locaux / flux de transit)
- Améliorer l'accessibilité entre les bourgs du Nord de la côte Est

Planning et priorisation



Pré-requis

- Définir et réserver les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet de





II. Le Transport Routier

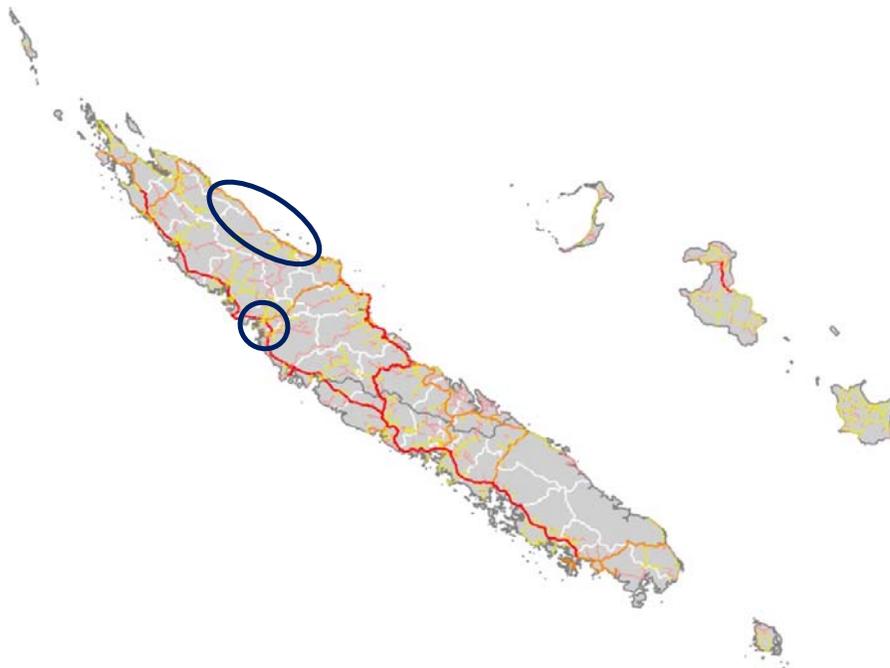
contournement de Koné – Pouembout

Actions liées

- Amélioration du niveau de service et de la sécurité sur la RT1
- Reclassement de la RT1 dans la traversée de Pouembout
- Amélioration du niveau de service et fiabilisation du réseau routier interurbain sur la côte Est

Territoire concerné

- Centres urbains de Koné et Pouembout
- Liaison Hienghène – Pouébo



Mesures

Action 5.1 : Contournement de Koné-Pouembout

La création d'un contournement constitue la meilleure solution pour s'assurer du bon fonctionnement du réseau viaire desservant le centre du pôle VKP, en permettant :

- De mettre en place une hiérarchisation cohérente des voies, en séparant le trafic local du trafic de transit ;
- De limiter les problèmes de congestion et de sécurité routière en ville ;
- De préserver le cadre de vie des habitants des centres ;
- De favoriser la desserte des nouveaux quartiers d'urbanisation situés à proximité du projet de contournement.



II. Le Transport Routier

Le contournement routier de Koné-Pouembout est un projet en cours d'étude par la Province Nord. La solution pourrait consister à contourner Koné par le Nord et Pouembout par le Sud, selon un phasage et un tracé qui restent à préciser.

Dans le cadre du SGTMNC on propose la réalisation de la section située à l'Est de Koné (contournement Sud de Pouembout) qui apparait prioritaire, car il s'agit de la section la plus circulée.

Action 5.2 : Construction d'un pont sur la Ouaième

Cela consiste à remplacer le bac existant par un ouvrage franchissant la rivière, permettant ainsi d'assurer une continuité permanente de la liaison routière entre Hienghène et Pouébo.



Le bac actuel.

La construction du pont permettra de réduire les temps de parcours entre Pouébo et le reste de la côte Est, mais surtout de les fiabiliser. Ceci bénéficiera bien entendu aux automobilistes, mais également au transport de marchandises et aux usagers des transports en commun.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Contournement Sud de Pouembout	4 milliards XPF pour 10 km de voie nouvelle (à 2x1 voies)	40 à 50 millions XPF / an	Province Nord + Gouvernement
Pont sur la Ouaième	1.2 à 1.5 milliard XPF	Non significatif	Province Nord

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage





II. Le Transport Routier

- Province Nord
- Gouvernement
- Financement et entretien
- Participe au financement et à l'entretien

Partenaires de l'opération

- Communes de Koné et Pouembout

Atouts

- Volonté de rééquilibrage Nord-Sud et Est-Ouest
- Développement urbain et économique du pôle VKP

Limites de l'action

- La construction du pont sur la Ouaième doit se faire en parallèle d'une amélioration de la fiabilité des autres sections du réseau interurbain desservant la côte Est de la Grande Terre

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Perte d'une ressource touristique importante localement : le bac de la Ouaième, dernier bac du territoire en service est un élément de patrimoine comme une ressource touristique.

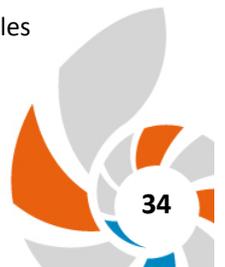
La mise en place d'une voie de contournement induit une notion de baisse de la fréquentation des centres-villes et l'inquiétude des professionnels du commerce. A l'inverse, ce type d'infrastructure peut être l'occasion de réhabiliter et redynamiser les cœurs de village au profit des populations locales.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : la mise en œuvre du contournement doit permettre de développer les liaisons pour les modes actifs sur l'axe historique et sur la voie de contournement





II. Le Transport Routier

- Menaces : en parallèle de l'aménagement du contournement Sud de Pouembout doit être menée une réflexion sur le développement de l'urbanisation au sein du pôle VKP, afin de limiter l'étalement urbain ou les constructions spontanées

Indicateurs de suivi

- Volume de trafic et temps de parcours entre les centres de Koné et Pouembout
 - Volume de trafic et temps de parcours entre Hienghène et Pouebo
-



Création d'une agence routière calédonienne

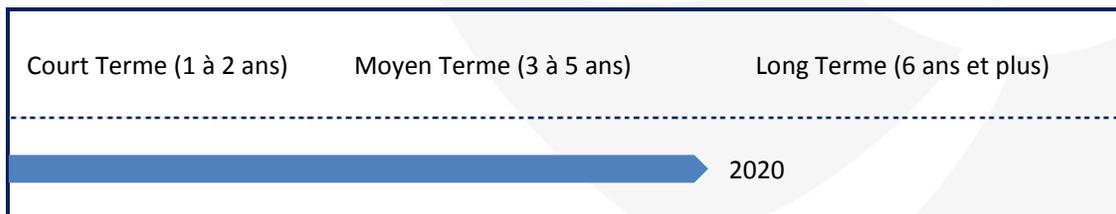
Eléments de diagnostic

- Le réseau routier calédonien est géré par le Gouvernement (via la DITTT), les Provinces et les communes. Cette situation est la conséquence de la réforme de 1989 consécutive aux accords de Matignon
- Si dans l'ensemble la domanialité des routes est cohérente avec les usages réels, des évolutions peuvent être étudiées sur des sections bien spécifiques
- Par ailleurs, le réseau routier structurant calédonien est entretenu par les Provinces. En plus des routes provinciales, celles-ci assurent l'entretien courant du réseau territorial, pour le compte de la DITTT
- L'organisation de l'entretien routier fait donc l'objet d'accords entre le Gouvernement et les Provinces, en revanche il n'y a pas de mutualisation de l'ingénierie publique routière en Nouvelle Calédonie, chaque collectivité possédant son propre service d'ingénierie routière.

Enjeux et Objectifs

- Améliorer l'entretien du réseau routier interurbain, tout en limitant les coûts
- Développer une politique d'entretien homogène et cohérente sur l'ensemble du territoire
- Développer l'information aux usagers

Planning et priorisation



Pré-requis

- Faire un audit des pratiques d'entretien et d'exploitation actuelles, et des coûts associés, afin de mettre en évidence les économies d'échelle et les optimisations possibles



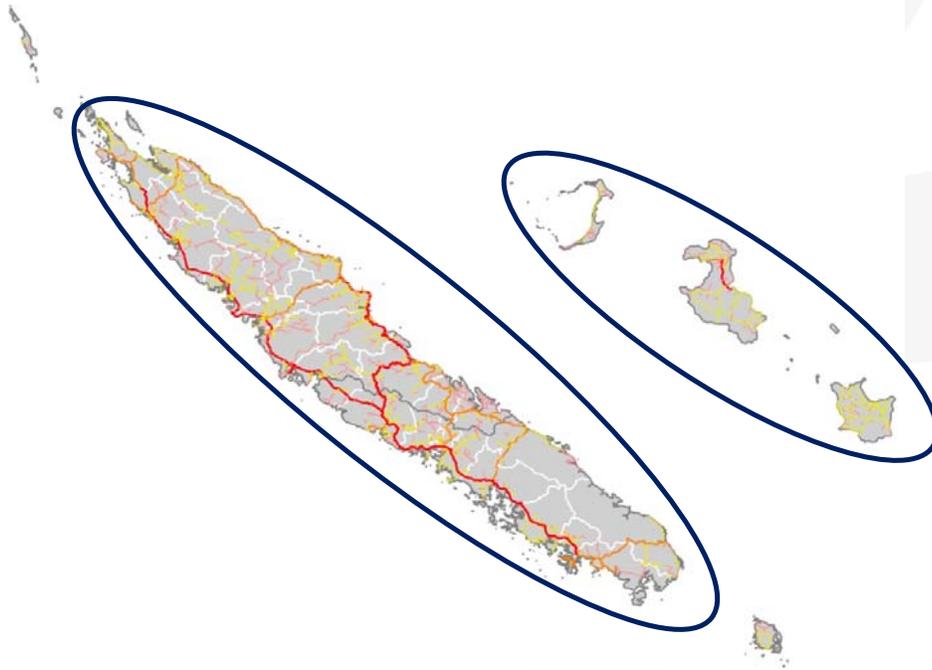
II. Le Transport Routier

Actions liées

- Evolution de la gouvernance des transports en Nouvelle Calédonie
- Fiabilisation du réseau routier interurbain calédonien
- Amélioration de la sécurité routière

Territoire concerné

- Tous les réseaux routiers territoriaux et provinciaux



Mesures

- Création d'une agence routière calédonienne chargée de l'entretien des routes et de l'ingénierie routière

Il s'agit de mutualiser au maximum les moyens consacrés à l'entretien et à la construction des routes en Nouvelle Calédonie, par la création d'une agence routière qui serait chargée :

- D'assurer les prestations d'ingénierie routière pour le compte du Gouvernement, des Provinces, voire des communes. Il s'agirait donc d'un « Service Central d'Ingénierie Routière », qui interviendrait sur tout le territoire ;
- De planifier, d'organiser et de réaliser l'entretien du réseau routier structurant (routes territoriales et provinciales). Les accords passés aujourd'hui entre la DITTT et les Provinces constituent déjà une étape importante en termes de mutualisation des moyens. On propose donc ici de poursuivre cette démarche, avec la mise en place d'un service qui serait chargé d'optimiser les moyens consacrés à l'entretien routier (personnel, matériel, intervention d'entreprises) et de définir la politique globale d'entretien et de conservation du patrimoine routier.



II. Le Transport Routier

Cette démarche de mutualisation des moyens a été amorcée entre les Provinces et la DITTT, depuis que la DITTT a confié aux Provinces Nord et Sud l'entretien courant du réseau territorial (fauchage, curage, signalisation, petites réparations). Il s'agit donc d'étendre cette démarche, notamment en mutualisant sur l'ensemble du territoire les prestations d'entretien (réalisation de l'entretien, mais aussi définition et planification de la politique d'entretien) et d'ingénierie routière.

La démarche de mutualisation de l'entretien et de l'ingénierie doit en outre être l'occasion de **développer de nouvelles compétences**, et tout particulièrement :

- **Proposer de nouveaux services aux usagers ;**
- **Mettre en place un code de la voirie** commun à tous ;
- **Harmoniser les normes, réglementations et techniques routières ;**
- **Gérer les autorisations d'occupation du domaine routier et les arrêtés de circulation** (travaux, manifestations, événements sportifs,...).

Au sujet des nouveaux services aux usagers, il est tout particulièrement important de **développer l'information en temps réel**, qui permet d'optimiser le fonctionnement des infrastructures et de limiter les risques d'accidents. A l'image de ce qui est pratiqué par Routes de Guadeloupe (voir exemple ci-après), l'agence routière calédonienne pourrait ainsi développer une expertise et des services sur :

- L'observation du trafic en temps réel et la communication sur l'état du trafic en temps réel (notamment au sein du Grand Nouméa) ;
- L'information aux usagers concernant les chantiers routiers ou tout autre événement (accident, perturbation de la circulation par un événement programmé ou inattendu,...).

MUTUALISATION : L'EXEMPLE DE ROUTES DE GUADELOUPE

○ Historique :

Depuis 2007, le Conseil Régional et le Conseil Général de Guadeloupe gèrent un patrimoine commun à travers un syndicat mixte : Routes de Guadeloupe. Il s'agit d'un établissement public visant à assurer la sécurité et le confort des usagers des routes nationales et départementales de la Guadeloupe.

Routes de Guadeloupe est une structure mutualisée : la Région et le Département Guadeloupe ont décidé de mutualiser la gestion des routes au sein du nouvel établissement public. Le syndicat mixte de gestion d'entretien et d'exploitation a été créé par arrêté préfectoral le 27 novembre 2007 et installé le 25 avril 2008. Les collectivités ont mis en commun leurs modes d'organisation et leurs outils de gestion, d'exploitation et d'entretien des routes. Cette structure mutualisée est unique en France.

Routes de Guadeloupe gère un total de 1035 km de routes, dont 416 km de routes nationales et 619 km de routes départementales.

○ Gouvernance :

Le Comité Syndical est composé de :

- 3 élus et leurs suppléants représentant le Conseil Régional ;
- 3 élus et leurs suppléants représentant le Conseil Général.



II. Le Transport Routier

La présidence de Routes de Guadeloupe est assurée en alternance par la Région et le Département.

○ Organisation :

Routes de Guadeloupe comprend un effectif de 250 personnes, réparties entre le siège, 5 agences territoriales et 9 centres d'exploitation. Le personnel est issu essentiellement des anciens services routiers de l'Etat, de la Région et du Département.

Le siège de Routes de Guadeloupe est constitué par trois pôles d'activités :

- Pôle Aménagement ;
- Pôle Administratif et Financier ;
- Pôle Gestion et Exploitation.

Sur les 250 employés (cadres, techniciens et agents), 180 sont affectés à l'entretien des routes en régie.

Routes de Guadeloupe comprend des agents prêts à intervenir jour et nuit ou en horaires décalés par rapport aux usagers. La structure dispose d'un dispositif d'astreinte mobilisant en permanence 40 agents. Ceux-ci se tiennent prêts à intervenir pour dégager la chaussée des objets qui entravent la circulation routière : débris en cas d'accidents, roches éboulées ou arbres tombés sur la chaussée.

○ Les missions de Routes de Guadeloupe :

L'entretien routier n'est pas la seule mission assurée par Routes de Guadeloupe. Les missions suivantes ont ainsi été conférées au syndicat mixte :

- Assurer la parfaite conservation du patrimoine routier à travers l'action de ses équipes ou d'entreprises contractées pour la réalisation de travaux routiers sur la voirie.
- Développer des outils modernes d'observation, de communication sur l'état du trafic en temps réel pour limiter les embouteillages.
- Informer les usagers concernant les chantiers routiers et les courses intervenant sur le réseau par le biais de l'info route.
- Sécuriser le réseau avec une priorité pour les abords des établissements scolaires pour améliorer les conditions de déplacement.
- Adapter l'infrastructure routière au déploiement de transports en commun performants.
- Embellir le réseau et ses abords avec l'aménagement des accotements (fresques) et giratoires.
- Rétablir au plus tôt les axes de communication lors des crises.

Le Conseil Régional et le Conseil Général ont également souhaité mieux prendre en compte l'avis des automobilistes en créant **une commission consultative des usagers** regroupant élus, techniciens et représentants des usagers au sein de Routes de Guadeloupe, chargée de faire des propositions pour l'amélioration du service rendu.



II. Le Transport Routier

Page internet du site Routes de Guadeloupe, avec informations en temps réel (localisation des chantiers, état de la circulation, temps de parcours) :

Les partenaires de Routes de Guadeloupe :

Outre la Région et le Conseil Général, les missions confiées à Routes de Guadeloupe justifient un travail en partenariat avec les services de l'Etat (Préfecture, Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Guadeloupe), les services météorologiques et les médias locaux.

Partenaires de Routes de Guadeloupe (source : www.routesdeguaadeloupe.fr) :





II. Le Transport Routier

Constituer une agence routière calédonienne nécessite de définir au préalable certains principes :

- **Quel sera le statut juridique de l'agence routière et quel sera le mode de gouvernance ?** Dans le cas de Routes de Guadeloupe il s'agit d'un syndicat mixte avec un président élu tous les 3 ans. Le Conseil Syndical est composé de 6 représentants : 3 du Conseil Général et 3 de la Région. La présidence est assurée en alternance par un représentant du Conseil Général et de la Région.
- **Quel sera le statut juridique du personnel et quelle sera la marge de manœuvre de l'agence routière en termes de recrutement ?** Le personnel de Routes de Guadeloupe est mis à disposition par le Conseil Général et la Région, mais Routes de Guadeloupe a autorité d'emploi, ce qui d'une part les autorise à embaucher directement du personnel, et d'autre part garantit une certaine souplesse dans la gestion des Ressources Humaines. On notera que le personnel de Routes de Guadeloupe est constitué à 56% d'agents issus de la Région et à 44% d'agents issus du Conseil Général.
- **Comment se fera la répartition des budgets d'investissement et de fonctionnement entre les différentes parties ?** En Guadeloupe le Conseil Général et la Région apportent chacun 50% du budget d'investissement et 50% du budget d'exploitation.
- **L'agence routière pourra t'elle disposer de son propre service marché ?** Le retour d'expérience de Routes de Guadeloupe montre que c'est un point très important pour assurer réactivité et autonomie dans la passation des marchés de travaux.
- **Quelles seront les conditions permettant à l'agence routière de disposer d'une véritable indépendance technique ?** L'agence routière doit en effet être en mesure de hiérarchiser les besoins d'aménagement et d'entretien du réseau routier au plus près de la réalité, sans devoir répondre à des commandes « politiques ».
- **Par quelle structure seront gérés les bâtiments d'exploitation de l'agence routière ?** Ce point peut sembler anodin mais l'exemple guadeloupéen montre que cela peut être une source de difficultés. Les bâtiments d'exploitation n'ont pas été transférés à Routes de Guadeloupe, ils appartiennent donc toujours au Conseil Général et à la Région. Ceci peut poser des problèmes d'assurance et d'entretien. En outre Routes de Guadeloupe n'ayant pas la maîtrise du patrimoine immobilier, cela est susceptible de générer des déplacements des centres d'exploitation.

La gestion commune de réseaux routiers appartenant à différentes collectivités peut générer certaines complexités qu'il faudra appréhender :

- **La définition de la clef de répartition des dépenses par nature** (entretien / exploitation) **et par réseau** (routes territoriales, routes provinciales) **peut être source de tension** entre les différents partenaires ;
- Dans le même ordre d'idée, la réalisation de travaux sur le réseau routier structurant (RT1, routes du Grand Nouméa) mobilisant d'importantes dépenses, cela peut mécontenter les représentants ou usagers des réseaux moins sollicités. Un équilibre est donc à trouver pour éviter une trop grande concentration des dépenses sur une partie du réseau structurant, ou au contraire une trop grande diffusion des dépenses qui ne tiendrait pas compte des besoins réels ;
- **La gestion des remplacements des agents peut poser des problèmes** en termes de ressources humaines, dans le sens où sera probablement recherchée une stabilité en termes de répartition du personnel par collectivité d'origine.

A contrario, le retour d'expérience de Routes de Guadeloupe a permis de mettre en évidence les principaux avantages d'une structure mutualisée. Parmi les avantages constatés a posteriori on peut



II. Le Transport Routier

notamment mettre en évidence les éléments suivants :

- **Une optimisation de la surveillance des réseaux routiers**, du fait de l'absence de morcellement des tâches et d'une meilleure possibilité d'organisation des patrouilles ;
 - **La réalisation d'importantes économies d'échelle sur le matériel d'exploitation**, que ce soit par rapport aux coûts d'entretien du matériel utilisé en régie ou par rapport aux coûts de location du matériel utilisé en prêt. Sur le matériel utilisé en régie notons que Routes de Guadeloupe a constaté une augmentation de la durée de 5 ans de son matériel par rapport à la situation antérieure ;
 - **La réalisation d'économies d'échelle** sur les travaux et surtout **sur les études de faisabilité** ;
 - **Une optimisation de la gestion du matériel** grâce à la mutualisation des moyens ;
 - **Une plus grande stabilité du personnel** et un cadre général plus stimulant pour les agents, qui se voient proposées des tâches plus diversifiées dans une structure plus importante ;
 - **Une réduction du nombre de centres d'exploitation**, du fait de la suppression des « doublons ».
- Lancement d'une réflexion sur la domanialité des routes

La démarche de création d'une agence routière doit permettre de lancer en parallèle une réflexion sur la domanialité des routes. Devra en particulier être abordée la question du statut des routes suivantes :

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

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers

La mise en place de cette action serait de nature à générer des économies sur l'ingénierie et la maîtrise d'œuvre des projets routiers, ainsi qu'une réduction des coûts d'entretien routier.

Rôle des Maîtres d'ouvrage





II. Le Transport Routier

Maître d'Ouvrage concerné

- Gouvernement
- Provinces

Rôle du Maître d'Ouvrage

- Participation à l'organisation, au financement et à la gestion de l'agence routière
- Participation à l'organisation, au financement et à la gestion de l'agence routière

Partenaires de l'opération

- Agence routière : Gouvernement (DITTT), Provinces
- Réflexion sur la domanialité : Province Sud, Gouvernement (DITTT), communes du Grand Nouméa, SIGN, Province Nord

Atouts

- Mutualisation déjà effective entre la DITTT et les Provinces, pour l'entretien courant des routes territoriales
- Nécessité pour la Nouvelle Calédonie de disposer d'un réseau routier fiable et donc bien entretenu

Limites de l'action

- L'étendue du territoire et le niveau de maillage du réseau routier tendront à limiter les possibilités d'optimisation, quel que soit le mode de gestion

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le présent chapitre sera développé dans la V1 du présent rapport

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet

Opportunités et menaces pour le territoire concerné





II. Le Transport Routier

- Opportunités : réduction des coûts d'entretien routier, amélioration du niveau d'entretien routier et du service à l'utilisateur
- Menaces : la création d'une agence routière pourrait être mal acceptée politiquement, si elle est perçue comme un « retour en arrière » par rapport à la réforme de 1989 et à la provincialisation

Indicateurs de suivi

- Coûts moyens d'entretien et d'exploitation / km
 - Evolution de l'état du réseau routier
-





Thématique III Le transport maritime



Introduction de la thématique

Etonnamment au regard de la géographie de la Nouvelle Calédonie, les enjeux liés au transport maritime ont quasiment tous été laissés aux mains du secteur privé.

Le transport international, essentiel à la fois à l'importation comme à l'exportation, et donc pour la vie du territoire, n'est abordé que du point de vue de la vie chère et de la balance des paiements de la Nouvelle Calédonie.

Cependant le développement des circuits des navires de croisières pourrait avoir un impact important sur l'économie du tourisme, à la condition que ce développement soit accompagné et qu'une montée en puissance et en gamme des services soit engagée.

Le transport intérieur (en particulier l'approvisionnement des îles Loyauté et de l'île des Pins) a été au centre des débats en raison de la défaillance des opérateurs privés. Ces débats ont suscité d'autres interrogations sur l'état des infrastructures et sur la place des lignes et des services qui ont existé dans le passé et qui pourraient demain exister à nouveau si la volonté des acteurs se confirme.

La place du transport maritime dans la vie des calédoniens est aujourd'hui relativement faible ou en tous les cas pas au niveau qu'elle mériterait. Il est temps de lui retrouver la place qui lui appartient.

La thématique se divise en 6 actions :

- Action 1 : Mise à niveau des infrastructures du PANC ;
- Action 2 : Amélioration des infrastructures dans les îles ainsi qu'au port de pêche de Koumac ;
- Action 3 : Construction de gares maritimes dans les îles avec les services associés ;
- Action 4 : Mise en place d'une DSP globale pour les îles Loyauté ;
- Action 5 : Développement du port de Népoui ;
- Action 6 : Mise en place de dépôts de carburant dans les îles.

Indicateurs d'impacts

- Nombre annuels de voyageurs transportés depuis / vers les îles ;
- Tonnage annuel de marchandises transportées depuis / vers les îles ;
- Evolution du coût du transport de personne et de marchandises, pour l'utilisateur ;
- Evolution du nombre annuel de jours de pénurie dans les îles ;
- Evolution du volume de marchandises transitant par le port de Népoui.



Action 1

Mise à niveau des infrastructures du PANC

Eléments de diagnostic

- Les infrastructures portuaires doivent répondre aux évolutions de la flotte des navires de commerce comme de croisière.
- L'allongement du quai des conteneurs et la construction des épis pour les croisiéristes sécurisent ces trafics et permettront à la Nouvelle Calédonie de conserver ses parts de marchés sur l'activité commerce et de les augmenter sur l'activité croisière.

Enjeux et Objectifs

- Etre en mesure de recevoir des navires porte-conteneurs plus longs et avec un tirant d'eau plus important.
- Recevoir les navires de croisière sur des quais dédiés permettra de respecter les normes de sécurité et d'améliorer l'accueil des croisiéristes.
- La refonte de l'accueil à terre et la capacité de proposer aux croisiéristes de nombreux services devrait être concomitante à la mise en place des épis.

Planning et priorisation

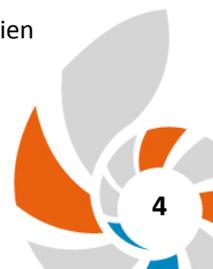
Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 1.1	2016	
Action 1.2		2020
Action 1.3		2020

Pré-requis

- Partage d'une vision commune sur le marché de la croisière et collaboration de tous les acteurs concernés

Actions liées

- Réaménagement de la voie de dégagement ouest (VDO) et de la zone de parking de l'ancien hôpital



Territoire concerné

- PANC et commune de Nouméa



Mesures

La plupart des compagnies maritimes qui naviguent dans la zone font escale dans le port de Nouméa. Cependant l'élargissement du canal de Panama et l'existence de lignes directes avec l'Asie font que le port de Nouméa subit l'effet cascading (ou domino : les derniers navires livrés de 17 000 conteneurs prennent la place de navires plus petits qui eux mêmes sont affectés à des lignes sur lesquelles des navires plus petits étaient exploités et ainsi de suite) et doit être en capacité de recevoir des navires plus longs et ayant un tirant d'eau plus important.

Action 1.1 : Allongement du quai conteneurs et amélioration du tirant d'eau

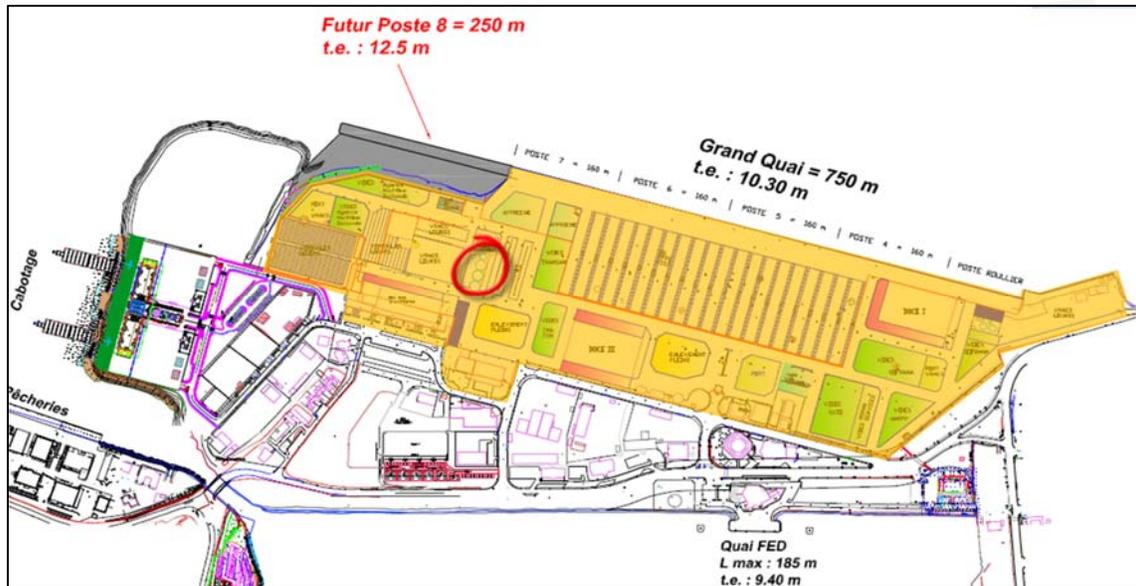
- Allongement du quai conteneurs

Cette mesure va permettre de recevoir des navires plus longs mais également de recevoir simultanément plusieurs navires porte-conteneurs. Les compagnies maritimes proposent des services à jours réguliers et il n'est pas acceptable pour ces dernières qu'un navire attende sur rade et ne puisse être traité que lorsque la place à quai aura été libérée. Si cela devait se produire, la compagnie maritime pourrait décider alors d'annuler l'escale.

En allongeant le quai, le PANC augmente également les capacités de stockage des conteneurs en bord à quai.



III. Le transport maritime



- Augmentation du tirant d'eau, de 10.30 à 12.50 mètres

En proposant un tirant d'eau plus important aux compagnies maritimes le PANC reste dans la course aux ports éligibles dans le cadre des services réguliers. La taille des navires augmentant et leur tirant d'eau également, il est essentiel de conserver le rang de port de 1^{ère} catégorie. Sans ces travaux, les compagnies maritimes auront tendance à vouloir faire du port de Nouméa un port desservi par les services de feeder.

Action 1.2 : Construction des épis pour l'accueil des navires de croisière

Le marché de la croisière, en cours de démocratisation, connaît une course au gigantisme de ses navires.

Aujourd'hui les navires de croisière sont réceptionnés sur le quai conteneurs, souvent entre deux navires de marchandises.

La construction de ces épis permettra d'accueillir simultanément 3 navires de 300 à 350 mètres, dans les conditions requises par ce marché tant sur le plan de la sécurité que de la sûreté.



Les épis pourraient être construits dans la Grande Rade





III. Le transport maritime

Action 1.3 : Aménagement de l'Anse du Tir pour l'accueil des croisiéristes et l'organisation des escales

Il serait opportun de profiter de la construction des épis pour organiser l'accueil des croisiéristes à terre en construisant une gare maritime et des parkings en capacité suffisante pour absorber ces flux importants.

A l'intérieur de la gare maritime de nombreux services pourraient être proposés pour que les différents acteurs de la filière touristique puissent vendre leurs prestations dans les meilleures conditions possibles.

Le retard pris sur l'allongement du quai conteneurs ne doit pas décaler d'autant la construction des épis. La construction d'une gare maritime et l'aménagement du parking de l'ancien hôpital doivent se faire concomitamment avec la construction des épis. Il ne serait en effet pas imaginable de réceptionner les croisiéristes dans un « no man's land ».

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Construction des quais	2 milliards de XPF pour les quais et 1.5 milliard XPF pour le dragage (quai, chenal, cercle d'évitage)	Sans objet	PANC
Construction des épis et aménagement de l'Anse du Tir	6.8 à 11 milliards XPF	20 millions XPF / an	PANC Commune de Nouméa Province Sud

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - PANC - Commune de Nouméa 	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination et financement des projets pour leur mise en œuvre et le traitement des points durs - Discussion sur les plans d'itinéraires routiers, participation à la mise en œuvre et financement du traitement des points durs





III. Le transport maritime

Partenaires de l'opération

- Le PANC
- La commune de Nouméa
- La Nouvelle Calédonie (politique de développement touristique)

Atouts

- L'allongement du quai conteneurs est d'ores et déjà inscrit et financé.

Limites de l'action

- La construction des épis doit être programmée et financée dans les meilleurs délais pour rassurer les compagnies de croisière.

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La mise à niveau du PANC a pour objectif, entre autres, de renforcer l'attractivité de la NC, mais surtout de Nouméa vis-à-vis des croisiéristes. Dans une optique de rééquilibrage et de diffusion de l'économie liée aux touchés de croisiéristes, des mesures similaires devront être menées ailleurs sur le territoire. Par ailleurs, cet apport touristique supplémentaire implique en amont une gestion durable des flux à terre, mais également sur les sites touristiques afin d'éviter une dégradation liée à une sur-fréquentation touristique.

Concernant la réhabilitation des quais pour l'accueil de porte-conteneurs, cette opération est à mettre en relation avec les circuits de diffusion à travers le territoire et envisager de réserver des sites ailleurs sur la Grande Terre, voire dans les Loyauté, pour des plates-formes de relais et de stockage capable d'absorber un surplus de fret.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- PANC avec la commune de Nouméa sur la partie croisière

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- **Opportunités :** la mise à niveau des infrastructures portuaires permettra à la Nouvelle Calédonie de conserver son attractivité, de répondre aux attentes des compagnies maritimes et d'augmenter le nombre de croisiéristes
- **Menaces :** en ne réalisant pas ces travaux les compagnies maritimes risquent d'organiser leurs rotations et leurs circuits différemment et de ne pas envisager la Nouvelle Calédonie comme une base à la fois commerciale mais pourquoi pas demain logistique.





Indicateurs de suivi

- Avancement des travaux
 - Financement et programmation de la construction des épis
 - Suivie des statistiques portuaires et de la croissance des volumes conteneurs et du nombre de passagers
-



Action 2

Amélioration des infrastructures dans les îles

Éléments de diagnostic

- La mise à niveau voire le remplacement des wharfs existants est le préalable à la mise en place de services maritimes encadrés.
- Les wharfs doivent être en capacité de réceptionner et de supporter les marchandises nécessaires à la vie des résidents et des acteurs du développement économique des îles.

Enjeux et Objectifs

- Le principal enjeu est le désenclavement des îles en les inscrivant dans un plan transport à l'échelle du territoire.
- Il est donc indispensable que les navires puissent accoster facilement et dans de bonnes conditions de sécurité à la fois pour les personnes mais également pour les marchandises.
- La mise à niveau des wharfs est le préalable à la mise en place de services maritimes structurés et organisés.

Planning et priorisation

Court Terme (0 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 2.1	2014	
Action 2.2	2016	
Action 2.3	2016	
Action 2.4	2016	



Actions liées

- L'infrastructure maritime devrait s'accompagner d'une capacité de stockage pour les marchandises, mais également d'accueil à destination des résidents, des touristes et des croisiéristes.

Territoire concerné

- Nord Grand Terre, Bélep et Ouvéa



Mesures

Les wharfs sont l'interface entre les moyens de transports maritimes et les îles. Il est donc nécessaire de réparer ceux qui peuvent l'être et/ou de les remplacer par des ouvrages neufs. Ces ouvrages doivent répondre aux exigences des transporteurs en termes de longueur, de capacité de résistance... mais ils doivent aussi répondre aux besoins des résidents et des commerçants présents dans les îles.

Action 2.1 : Wharf de Bélep

- Les travaux viennent d'être réalisés :

Il y a maintenant un quai qui peut servir pour les marchandises et les passagers ainsi qu'une rampe d'accès destinée aux barges à porte avant.





III. Le transport maritime

Action 2.2 : Wharf d'Ouvéa

- Le marché a été attribué et les travaux ont commencé :

Ce nouveau wharf sera en mesure d'accueillir des navires plus gros et sera suffisamment long pour recevoir deux navires à la fois.

Cette nouvelle infrastructure devrait permettre de désenclaver l'île et d'assurer des livraisons de marchandises et de carburant régulières, et de faire cesser les pénuries récurrentes et difficilement supportables pour la population.



Action 2.3 : Wharf de Poum

Le wharf de Poum a subi des réparations provisoires en début 2014, il doit être remplacé prochainement. Les études sont en cours d'achèvement, et prévoient la construction d'un ouvrage neuf qui permettra l'accueil des navires qui touchent régulièrement ce quai.

Il pourra ainsi accueillir le baliseur Louis Hénin, la barge qui assure la desserte en fret de Bélep, la Béléma Néméma, et le navire qui assure la desserte pour les passagers, le Seabreeze. Il pourra également accueillir des petits navires de pêche et de plaisance, ainsi que la nouvelle barge de Poum, qui doit desservir les îles habitées de la commune.

Action 2.4 : Port de pêche de Koumac

Les plans de l'extension du port de pêche sont terminés. Ils devraient aboutir à la création de 3 digues de 350 mètres de long et de 17 mètres de large, à la construction d'un quai de 130 mètres avec une grande plate-forme et à l'aménagement des pontons pour augmenter la capacité d'accueil.

L'objectif est de pouvoir accueillir 12 palangriers et de traiter à la fois du fret et des passagers sur ces infrastructures.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Wharf de Bélep	596 millions XPF	5 millions XPF / an	Province Nord 56 % / Etat 44 %
Wharf d'Ouvéa	2 milliards XPF	5 millions XPF / an	Province des Iles
Wharf de Poum	0.5 milliard XPF	5 millions XPF / an	Province Nord
Port de pêche de Koumac	2.9 milliards XPF	15 millions XPF / an	Province Nord





III. Le transport maritime

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none">- Provinces Nord et des Iles- GNC	<ul style="list-style-type: none">- Montage technique et financier- Co financement

Partenaires de l'opération

- Communes
- Provinces

Atouts

- Mise à niveau des outils nécessaire à la mise en place de plans de transports à destination des îles

Limites de l'action

- L'entretien et les services liés à la mise en place de ces outils doivent être organisés

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Ces opérations participent au désenclavement des territoires et au rééquilibrage. Cependant, cela implique une série de mesures en aval en particulier sur la réserve de zones de stockages où la réalisation d'infrastructures dans des secteurs où le foncier est parfois peu disponible et où ne s'applique pas de PUD.

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : profiter de ces nouveaux outils pour réorganiser l'approvisionnement des îles et réorganiser les liaisons maritimes
- Menaces : ne pas entretenir ces outils au risque de les voir se détériorer rapidement





III. Le transport maritime

Indicateurs de suivi

- Date de mise en service des wharfs
 - Pour ceux qui ne sont pas encore réparés ou en service, état d'avancement des études et du montage financier
-



Action 3

Amélioration des services d'accueil dans les îles

Éléments de diagnostic

- Aucun accueil n'est en place dans les îles tant pour les passagers que pour le stockage des marchandises
- Aucun bâtiment ne permet de recevoir le public
- Aucune permanence n'est assurée lorsque les navires sont présents et encore moins le reste du temps

Enjeux et Objectifs

- Améliorer les conditions d'accueil en amont et en aval du transport maritime
- Permettre aux usagers mais également à des touristes d'avoir un minimum de services de proximité à l'arrivée ou au départ des îles (comptoir, toilettes...)
- proposer à la fois aux résidents mais également aux compagnies maritimes de stocker des marchandises dans des conditions de sûreté et de sécurité minimales
- Améliorer les conditions d'accueil des croisiéristes et développer le commerce de proximité pour ce type de clientèle

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 3.1	2015	
Action 3.2	2020	
Action 3.3	2020	
Action 3.4		2025
Action 3.5		2025



III. Le transport maritime

Pré-requis

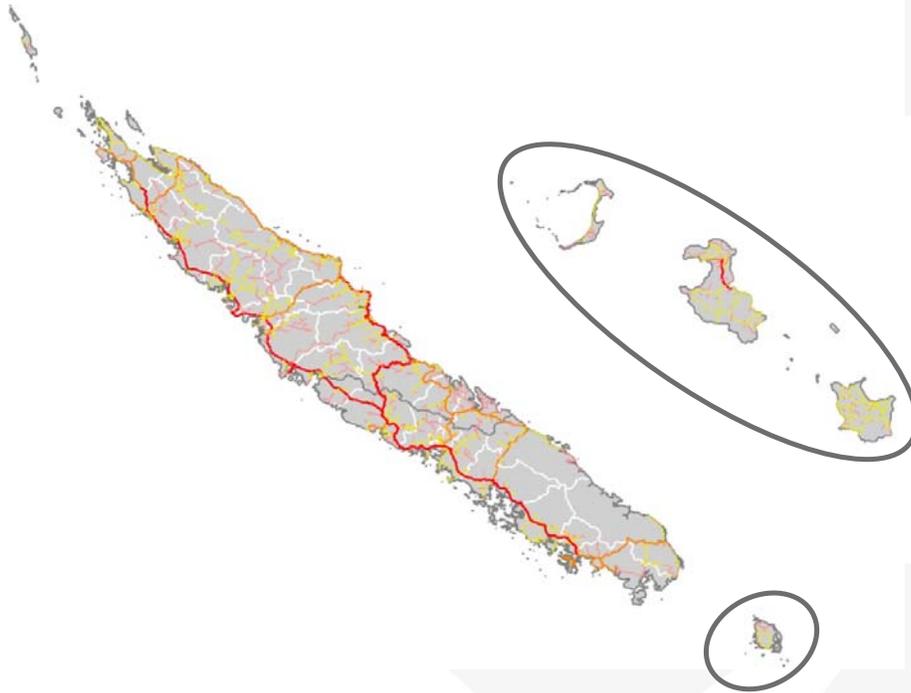
- Sans objet

Actions liées

- Rationaliser le transport maritime de voyageurs et de marchandises en travaillant sur l'adéquation entre les commandes passées par les résidents, les marchandises chargées par les compagnies maritimes et la consommation réelle des habitants.
- Procéder à une étude des besoins.

Territoire concerné

- Les îles Loyauté et l'île des Pins



Mesures

La mise en place de structures d'accueil pérennes dans le temps pour les passagers des liaisons maritimes ainsi que la possibilité offerte aux différents acteurs économiques de pouvoir stocker de la marchandise à l'importation comme à l'exportation représentent la seconde marche après la mise aux normes ou la construction de nouveaux wharfs. Ces investissements réalisés aux deux bouts de la chaîne logistique permettront aux autorités d'organiser de façon structurée la partie maritime avec à la clé des obligations sur le plan des services apportés et de la régularité de ces derniers.



III. Le transport maritime

Action 3.1 : Gare Maritime de l'île des Pins

L'appel d'offre a été lancé. Nous pouvons donc espérer la livraison et la mise en service dans les prochains mois. Cet outil permettra très certainement de regagner des parts de marché sur l'aérien concernant les touristes. Il permettra également de sécuriser les approvisionnements de l'île en denrées périssables et de faciliter les exportations.

Action 3.2 : Mise en place de services d'accueil dans les îles

Au-delà de la mise en place d'outils nécessaires à un fonctionnement normalisé des rotations maritimes, il est essentiel de « mettre de l'humain » dans cette chaîne de valeur. La mise en place de services de réception et de stockage pendant les escales des navires mais également en amont ou en aval permettront d'améliorer les conditions de travail et d'approvisionnement des îles.

Ils devraient également permettre de fluidifier les escales et de gagner du temps durant ces dernières. La présence de personnes durant les escales mais également en amont et en aval pour réceptionner la marchandise, mettre les denrées périssables dans des frigos, organiser le chargement, gérer des problèmes éventuels avec des passagers sont autant de services qui sont aujourd'hui quasi inexistantes.

Action 3.3 : Gare Maritime de Lifou

La construction de la gare maritime de Lifou devrait maintenant être une priorité. Lifou est déjà équipée d'un wharf répondant aux attentes, d'un stockage de carburant, il ne reste donc plus que la mise en place d'une gare maritime mixte (passagers et marchandises) pour compléter les infrastructures de l'île.

Le nombre de passagers et les volumes de marchandises justifient la mise en place de cet outil (même si nous n'avons pas en notre possession les chiffres concernant la partie marchandises).

Action 3.4 : Gare Maritime de Maré

La mise en place d'une gare maritime à Maré devra s'adapter aux besoins réels. En effet il ne sera très certainement pas nécessaire d'avoir un outil de la taille de celui de l'île des Pins. Cependant même dimensionné aux besoins réels, l'outil reste indispensable dans une logique de montée en gamme des prestations liées aux transports maritimes.

Action 3.5 : Gare Maritime d'Ouvéa

La gare maritime d'Ouvéa devra être réalisée, en fonction des besoins qui auront été identifiés lorsque des rotations maritimes régulières auront été rétablies. Les besoins de services périphériques seront alors plus évidents et en tous les cas les résidents seront demandeurs de la mise en place de ces derniers.





III. Le transport maritime

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Gare Maritime de l'île des Pins	500 millions XPF	15 millions XPF / an soit 3 ETP	Province Sud
Mise en place de services d'accueil	Sans objet	2 ETP	Province Sud et Province des îles
Gare Maritime de Lifou	500 millions XPF	15 millions XPF / an	Province des îles
Gare Maritime de Maré	A déterminer	15 millions XPF / an	Province des îles
Gare Maritime d'Ouvéa	A déterminer	15 millions XPF / an	Province des îles

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Les Provinces respectives (sauf Lifou : PANC)	- Définition des normes et mise en œuvre de formations. Les personnes en charge de ces services devront être formées pour répondre à des standards minimaux sur le plan qualitatif.

Partenaires de l'opération

- Transporteurs maritimes
- Entreprises du secteur privé
- Communes

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La réalisation de ces infrastructures devrait permettre une montée en gamme générale du transport maritime en Nouvelle-Calédonie. L'attractivité du service devrait hausser la fréquentation et générer de nouvelles activités pour les gens des îles et favoriser le maintien des populations sur place. A l'inverse, cela pose la question de la gestion durable de ces territoires insulaires au sein même de la Nouvelle-Calédonie, en matière de ressources, d'énergie et de déplacements.

Enfin, le coût d'investissement comme d'exploitation ne devra pas impacter le coût des déplacements comme de la vie pour les populations des îles au risque d'obtenir un effet négatif de l'aménagement, à savoir un déséquilibre Grande Terre / îles.





Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Gestion par une collectivité car nous sommes dans une logique de service public.

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : amélioration et mise à niveau de l'organisation de la logistique entre les îles et la Grande Terre.
- Menaces : un coût d'investissement important pour une utilisation finalement faible en volume.

Indicateurs de suivi

- Etude de marché pour définir clairement les besoins
- Suite à la mise en place de cet outil, suivi des ruptures d'approvisionnements par trimestre
- Enquête de satisfaction des usagers



DSP globale dans les îles Loyauté

Eléments de diagnostic

- En raison de la défaillance des opérateurs privés, les résidents ont subi de nombreuses ruptures d'approvisionnement. Les autorités n'ont dans un premier temps pu que constater cette situation. Dans un second temps des solutions ont été trouvées mais ne peuvent être pérennisées.

Enjeux et Objectifs

- Sécuriser et encadrer l'approvisionnement des résidents dans les îles dans l'esprit de continuité territoriale
- Mettre en place des cahiers des charges précis et contraignants en cas de défaillance des acteurs en charge de ces transports
- A partir d'études de besoins, dimensionner les services et organiser les rotations

Planning et priorisation



Pré-requis

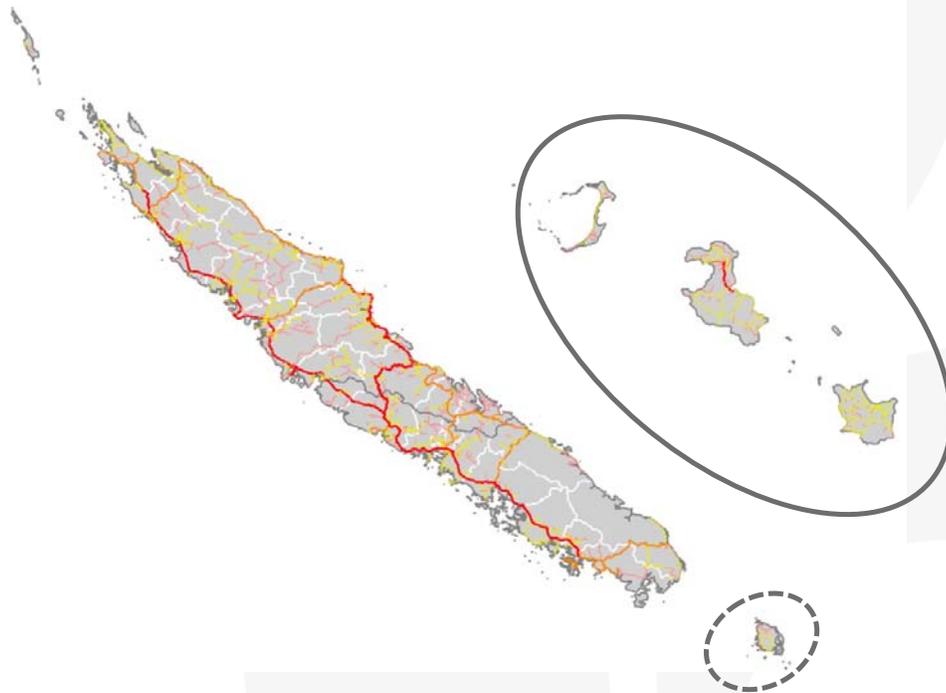
- 3 segments sont potentiellement concernés par la mise en place d'une DSP. Le transport de passagers, le transport de marchandises et enfin le transport de carburant.
- L'équilibre économique de la DSP ne pourra se faire qu'à la condition que ces 3 segments soient réunis dans la mise en œuvre à terme de cette DSP. En effet au regard des volumes traités il ne nous semble pas opportun de gérer séparément les segments.

Actions liées

- La mise en place d'infrastructures dans les îles (wharfs, gares maritimes, stockages de carburant) permettra de rationaliser les chargements des navires et d'organiser les services.

Territoire concerné

- Les îles



Mesures

La mise en place d'une ou de plusieurs DSP permettra à tous les acteurs de prendre leurs responsabilités et d'engager des investissements correspondants aux besoins des populations. Les contraintes liées à la DSP seront aussi gages de stabilité pour les opérateurs et source de bien être pour les habitants des îles. Les collectivités qui seront parties à ce montage pourront également construire dans la durée une politique cohérente des transports vers les îles en mettant en place des complémentarités avec les autres modes et en particulier l'avion.

L'élaboration du cahier des charges de la DSP maritime devra se faire à partir d'une étude des besoins mais également à partir de la volonté de bâtir une politique de continuité territoriale à destination des résidents des îles Loyauté et de l'île de Pins.

Il sera ensuite nécessaire de définir le ou les moyens de transports répondant à ces besoins. La mise en place d'un seul navire ne semble pas répondre aux besoins en termes de services et de fréquences.

Le portage de la propriété de ces moyens de transport devra également être posé.

A partir de ces éléments il sera alors relativement aisé de définir un cahier des charges. La notion de continuité des services devra faire l'objet d'une attention particulière. En effet les périodes d'arrêts techniques ainsi que les pannes éventuelles des moyens de transport devront être traitées. Les



III. Le transport maritime

temps nécessaires à la mise en place de solutions de remplacements devront être définis. La mise en place de pénalités en cas de défaillances répétées devra faire l'objet d'un chapitre spécifique.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
A déterminer en fonction des hypothèses retenues	A déterminer	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)	Le gouvernement, les provinces des Iles Loyauté et Sud

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Définition du cahier des charges et du montage juridique

Partenaires de l'opération

- Les opérateurs privés assurant actuellement le service
-

Atouts

- La configuration de la Nouvelle Calédonie devrait permettre aux collectivités de s'emparer des enjeux liés au maritime.
- L'approvisionnement des îles peut être la première pierre de cette politique volontariste qui pourrait ensuite être déclinée pour le port de Népoui et demain avec des connexions des îles Loyauté vers la Province Nord et vers les Etats voisins.





Limites de l'action

- Les besoins réels restent globalement faibles. Le coût de ces approvisionnements devra être supporté par les collectivités ou par les consommateurs finaux. L'équilibre en terme de flux import et export comme sur le plan financier semble difficile à atteindre.

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La mise en place de la continuité territoriale est un levier de désenclavement économique et social clé pour les gens des îles. En effet, cela facilite les échanges entre les îles et la Grande Terre, renforçant les liens familiaux comme l'accès à certains biens de consommation présents seulement dans le Grand Nouméa.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Mise en place d'une ou de plusieurs DSP avec (ou pas) la participation d'opérateurs privés mais encadrés par des contrats.

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- **Opportunités :** la défaillance des opérateurs privés donne l'occasion aux collectivités de prendre la main sur ce sujet et de mettre en place un service de qualité au service des populations. La structuration de ces services permettra d'accompagner le développement économique et d'améliorer les conditions de vie des habitants
- **Menaces :** la « capacité de nuisance » des opérateurs privés déjà en place est à prendre en compte. En les associant à cette démarche très en amont dans la réflexion, elle devrait s'amoinrir.

Indicateurs de suivi

- Mise en place d'un calendrier précis :
 - Etude de besoins
 - Définition de l'outil maritime
 - Elaboration du cahier des charges
 - Appel d'offre



Action 5

Lancement du port de Népoui

Éléments de diagnostic

- L'existence de l'infrastructure, les prévisions de croissance de VKP, la mise en service de l'usine de Koniambo sont autant d'éléments à prendre en considération pour le développement de ce port.

Enjeux et Objectifs

- Le rééquilibrage au profit de la Province Nord passe par la mise en service d'un port répondant aux besoins économiques de la Province.
- Il faut diminuer le nombre de camions sur la route entre l'agglomération de Nouméa et la Province Nord.

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 5.1		2020
Action 5.2		2020

Pré-requis

- Mise en place d'une législation moins favorable au transport de marchandises par la route (taxes....)

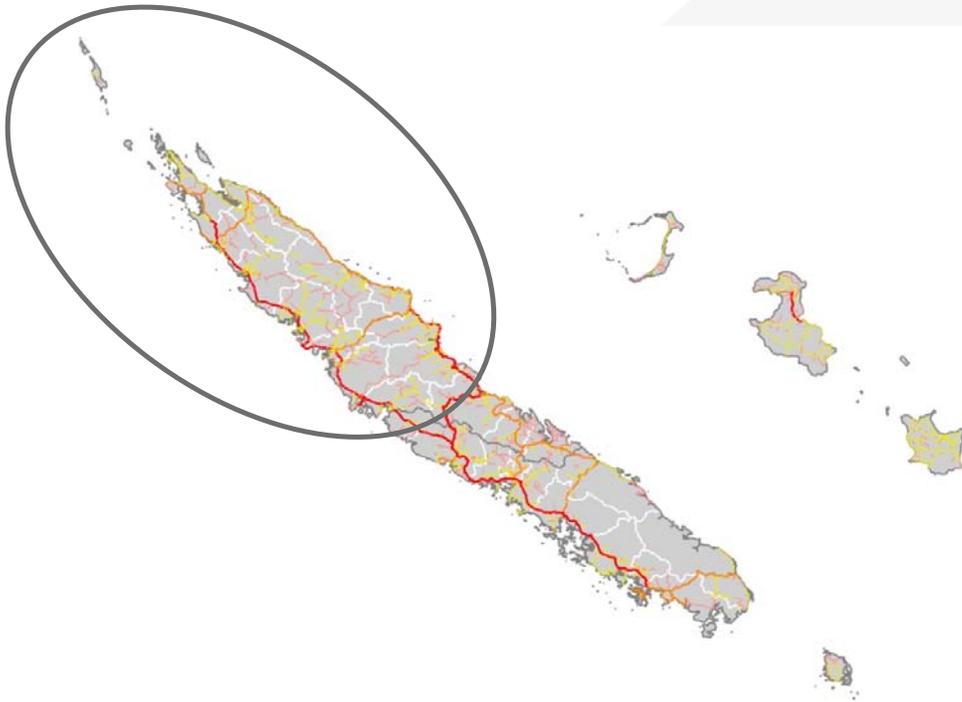
Actions liées

- Politique volontariste des différents acteurs permettant de proposer les mêmes services que pour le port de Nouméa
- Mise en place progressive d'une logistique routière du « dernier kilomètre » permettant d'approvisionner la Province Nord à partir du port de Népoui



Territoire concerné

- Province Nord (+ allègement du trafic routier de marchandises entre l'agglomération de Nouméa et la Province Nord)



Mesures

La politique du Gouvernement de la Nouvelle Calédonie doit faire évoluer la législation de façon à mieux codifier les conditions d'exercice de la profession de transporteur de marchandises. Cette nouvelle réglementation devra prendre en compte les impératifs en termes de sécurité et les enjeux économiques et sociaux.

Action 5.1 : Développement de l'activité du port

Les infrastructures sont en place, il faut maintenant être en mesure de recevoir et de traiter des marchandises à partir de ces infrastructures. Les acteurs publics (les Douanes...) et privés (transitaires, transporteurs, commissionnaires...) doivent donc être capables de proposer les mêmes services que le port de Nouméa.

La concurrence du transport routier est sévère. Pour transférer une partie du fret routier vers du fret maritime il sera très certainement nécessaire de mettre en place des taxes ou des réglementations contraignantes ayant pour conséquence immédiate le renchérissement du transport routier.

Enfin ce travail de développement devra se faire en partenariat avec les armateurs. En effet il est indispensable pour pérenniser l'activité que les armateurs trouvent un intérêt à cette escale supplémentaire. Dans le cas contraire, il sera extrêmement difficile de mettre en place une stratégie long terme pour Népoui.



Le port de Népoui comprend actuellement une centrale thermique, un quai privé exploité par la SLN (à droite) et un quai public qui n'est pas encore en phase d'exploitation (à gauche).

Action 5.2 : Construction d'un dépôt de carburant

La mise en place d'un dépôt de carburant important à Népoui présente deux avantages. Le premier réside dans le fait que d'un point de vue stratégique le fait d'avoir deux lieux de stockage différents renforce les capacités de la Nouvelle Calédonie en cas de difficulté.

Le second permettrait d'une part de réduire le nombre de camions citernes entre les dépôts de Nouméa et la Province Nord et d'autre part de générer un trafic maritime avec un tanker dont la taille répondrait à la fois aux besoins de Népoui mais pourquoi pas à d'autres besoins dans les îles Loyauté ou dans les Etats voisins. La mise en place d'un service régulier avec plusieurs lieux de livraisons pourrait alors justifier l'investissement dans un navire tanker et/ou pourquoi la mise en place d'une DSP carburant.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Développement de l'activité du port	Pas d'investissement dans un 1 ^{er} temps. Plus tard installation de grues (320 millions XPF) et d'entrepôts	Non chiffrable	Gouvernement / Province Nord
Construction d'un dépôt de carburant	A définir en fonction des capacités de stockage (pour 12000 cbm : 1 milliard XPF)	Non chiffrable	Gouvernement / Province Nord



III. Le transport maritime

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné

- Gouvernement

Rôle du Maître d'Ouvrage

- Définition de la quantité à stocker

Partenaires de l'opération

- Les compagnies maritimes (engagement de leur part à intégrer Népoui dans leurs services respectifs)
- Les transporteurs routiers

Atouts

- Le développement économique de la région représente des volumes transportés importants qui devraient pouvoir au moins en partie être transférés de la route vers la mer.

Limites de l'action

- La mise en place de taxes ou de réglementations contraignantes vis-à-vis de la route est un préalable à la mise en œuvre de cette action. Sans cela la concurrence de la route sera telle que les volumes à transporter par la mer risquent de ne pas être suffisants pour trouver un équilibre économique

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le rééquilibrage de volumes entre la route et la mer permettra de limiter le nombre de camions, les accidents, la pollution liés à ce mode donc de soulager la RT1. De plus, La mise en fonction d'un second port à vocation territoriale mais également internationale représente un plus pour la Nouvelle Calédonie avec la possibilité de proposer une alternative au port de Nouméa et donc un pas de plus vers un rééquilibrage stratégique des infrastructures à l'échelle macro.

L'agglomération VKP devrait être impactée positivement par la création de cette zone d'activités portuaires via la création de services et besoins induits (services à la personne, transports, logements...).

Enfin, cette installation portuaire devrait entraîner le développement urbanistique de Népoui au sein de la commune de Poya. A plus long terme, cet impact pourrait modifier l'organisation communale et faire de Népoui la principale centralité de la commune.





III. Le transport maritime

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- A définir par la Province Nord
-

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : la valorisation de ces infrastructures semble évidente au regard du développement économique de cette région
 - Menaces : sans volontarisme des acteurs publics il est fort probable que le transport routier réponde aux attentes des acteurs économiques et que sa part reste prépondérante
-

Indicateurs de suivi

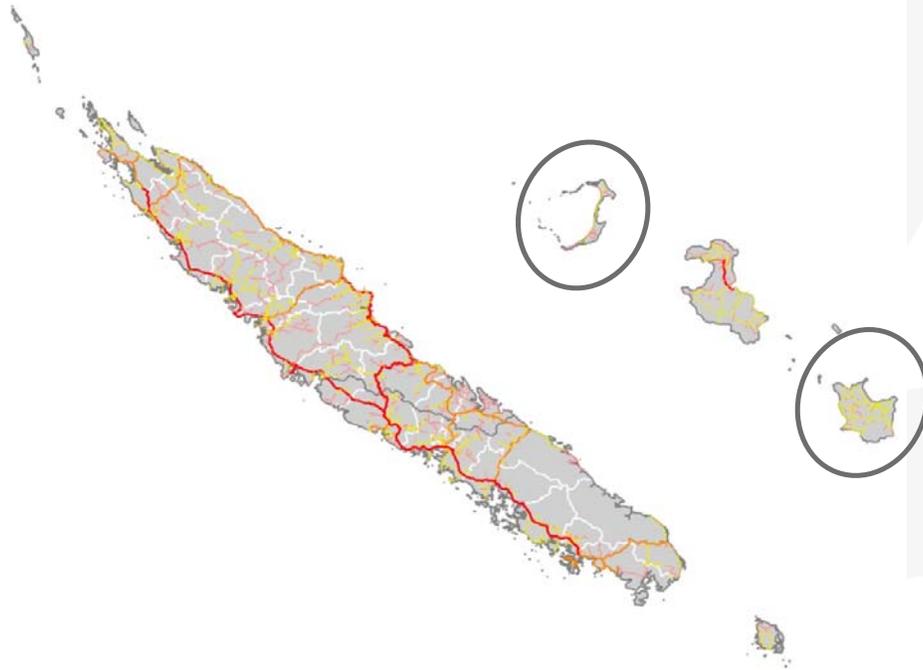
- Suivi des volumes transportés par la route entre le port de Nouméa et la Province Nord





Territoire concerné

- Ouvéa et Maré



Mesures

La mise en place de dépôts de carburant dans les îles permettrait d'améliorer les conditions de vie des résidents d'une part et éviterait très certainement de nombreuses crises d'autre part. A chaque rupture de stock, les tensions sont ravivées et les solutions logistiques qui sont trouvées sont coûteuses.

Le stockage et sa gestion aurait pour principal avantage de pouvoir anticiper les situations et donc de permettre à l'ensemble des acteurs intéressés d'éviter la plupart des pénuries.

La mise en place de dépôts de carburant transfèrera le besoin en avance de trésorerie. En effet une des raisons pour laquelle il y a pénurie dès qu'il y a une rupture de la chaîne d'approvisionnement des carburants est liée au fait que les acteurs économiques en charge de ce secteur ne souhaitent pas prendre à leur charge la gestion de stocks importants, générateurs d'avances de trésorerie importantes. Ils commandent donc au plus juste et, en cas de rupture de la chaîne transport, se retrouvent très rapidement à sec.

La mise en place d'un stock tampon permettra de palier en partie à ce fonctionnement. Cependant l'avance de trésorerie devra être portée par un autre acteur, les pétroliers et ou les collectivités.



III. Le transport maritime

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Construction d'un dépôt	200 millions XPF	Non chiffrable	GNC / Province

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Définition du besoin

Partenaires de l'opération

- Les pétroliers

Atouts

- Expérience des pétroliers à Lifou

Limites de l'action

- Même avec la mise en place d'un stock tampon qui devra être géré, il sera nécessaire d'encadrer le transport maritime de carburant pour éviter toute pénurie en cas de défaillance durable des opérateurs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Outre un désenclavement des îles et l'amélioration de la qualité de vie sur place, cela devrait permettre une meilleure sécurité des passagers des vols comme des populations au sol s'affranchissant d'une dépendance vis-à-vis de Nouméa notamment en cas d'intempéries, de problèmes techniques ou d'évacuations sanitaires.

Par ailleurs, une installation de ce type, classée ICPE devra en amont être accompagnée des mesures réglementaires et environnementales nécessaires, en particulier au regard de la proximité avec un milieu marin riche, sources de biodiversités et de revenus (pêche et tourisme).





Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Public (communes, Provinces)

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : gagner en autonomie et en capacité d'autogestion des besoins de ces territoires
- Menaces : une forme de « nationalisation » (régionalisation) des approvisionnements en carburant entraînant une mise sous perfusion du secteur privé

Indicateurs de suivi

- Etude de besoins avec identification des quantités nécessaires à la vie des résidents et au fonctionnement de l'économie de l'île
- Suivi de la consommation en fonction des saisonnalités et adaptation des livraisons et des capacités de stockage en conséquence





Thématique IV Les Transports Aériens



Introduction de la thématique

Compte tenu de sa position géographique et de sa nature d'archipel, la Nouvelle-Calédonie a clairement le besoin vital de disposer d'un système de transport aérien efficace, à la fois pour être reliée au reste du monde et pour que soient satisfaits les besoins sociaux de ses différentes îles dans des domaines aussi vitaux que l'administration publique, le courrier l'éducation et la santé, et que puissent être poursuivis les objectifs de développement économique et de rééquilibrage définis par son Gouvernement.

Il convient de bien distinguer :

- D'une part, le transport aérien international, qui relie directement, c'est-à-dire sans escale, la Nouvelle-Calédonie à l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon, la Corée, Wallis et Futuna, le Vanuatu et Tahiti, et indirectement à la France métropolitaine et au reste du monde. L'acteur principal de cette composante internationale est la compagnie Aircalin (Air Calédonie International).
- D'autre part, le transport aérien intérieur par lequel sont reliées à Nouméa les Iles Loyauté, l'Île des Pins, et plusieurs aérodromes de la province Nord. Cette activité de transport public est principalement assurée par la Compagnie Air Calédonie plus familièrement appelée Aircal avec le concours de la compagnie Air Loyauté pour les liaisons à faible trafic.

A l'issue de la phase de diagnostic qui a constitué la phase 1 de l'étude du SGTM et de la proposition de scénarios qui a constitué sa phase 2, cinq actions sont proposées au titre de la thématique Transports aériens :

Action 1 : Mise en œuvre des décisions acquises en réponse à l'évolution de la demande intérieure actuelle

Action 1.1 : Finalisation des investissements prévus sur les plates-formes aéroportuaires

Action 1.2 : Acquisition d'un 4ème ATR par Air Calédonie

Action 1.3 : Mise en place d'une desserte inter-îles par Air-Loyauté

Action 2 : Clarification des principes de gouvernance du transport aérien

Action 2.1 : Mise en œuvre de textes règlementaires explicites

Action 2.2 : Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces

Action 2.3 : Pilotage des subventions publiques : Maintien des subventions existantes (exploitation et fonctionnement des plates-formes et des transporteurs)

Action 2.4 : Mise en œuvre de subventions complémentaires pour le développement de l'outil de transport (AirCalin, AirCal, Air Loyauté)





IV. Les Transports Aériens

Action 3 : Rationalisation et développement de l'outil de transport

Action 3.1 : Rationalisation du segment Asie pour Air Calin

Action 3.2 : Développement du tourisme régional par Air Calin (Politique tarifaire offensive et sous-traitance des vols vers le Vanuatu à Air Calédonie)

Action 3.3 : Mise en œuvre de nouvelles dessertes internes à la Nouvelle Calédonie (Desserte de Koné) par Air

Action 3.4 : Rapprochement des compagnies AirCal et Air Loyauté

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

Action 4 : Rationalisation du contrôle aérien et transfert du trafic commercial à La Tontouta

Action 4.1 : Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta

Action 4.2 : Transfert du trafic commercial de Magenta à Tontouta

Action 4.3 : Aviation générale à Magenta

Action 4.4 : Mise à 2x2 voies liaison Paita-Tontouta

Action 4.5 : Développement des relations TC entre Tontouta et Nouméa.

Action 5 : Poursuite des études de projets à long terme

Action 5.1 : Etude de faisabilité technique et économique de la transformation à long terme de l'aéroport de Lifou en un aéroport international moyen-courrier

Action 5.2 : Etude de la faisabilité technique et de l'utilité économique d'un aéroport international sur le site de la Paine des Gaïacs

Indicateurs d'impacts

- Trafic international annuel en nombre de passagers
- Trafic domestique annuel en nombre de passagers
- Capacité d'accueil des aéroports en nombre de passagers par aéroport
- Situation financière des opérateurs (aéroports et compagnies aériennes)





Action 1

Mise en œuvre des décisions acquises en réponse à l'évolution de la demande intérieure actuelle

Eléments de diagnostic

La recherche d'une meilleure efficacité économique et d'une meilleure qualité de service du transport aérien intérieur demande de remédier à court terme à trois insuffisances bien identifiées :

1. Certaines limitations des plates-formes aéroportuaires intérieures qui sont pénalisantes côté piste sur certaines plates-formes car elles empêchent le décollage à pleine charge des avions d'Air Calédonie, et d'autre part côté installations terminales sur d'autres plates-formes ;
2. Une insuffisance de la flotte D'Air Calédonie qui a besoin d'un 4^{ème} ATR pour assurer avec plus de régularité son programme de vols réguliers ;
3. Une insuffisance ressentie de liaisons aériennes inter-îles Loyauté à laquelle la Province des Iles a décidé de remédier en s'appuyant sur la compagnie Air Loyauté

Enjeux et Objectifs

L'action 1 ne concerne que le transport aérien intérieur. Son objectif est de remédier aux insuffisances rappelées ci-dessus en tant qu'éléments de diagnostic. L'enjeu est triple :

- mieux maîtriser le coût de revient des dessertes en augmentant la charge marchande de chaque vol sur certaines liaisons,
- améliorer la qualité du service rendu en termes de fréquence et de régularité,
- Contribuer au développement économique et social de la province Nord et de la Province des Iles Loyauté.

Planning et priorisation

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 1.1		2017
Action 1.2		2017
Action 1.3		2017





IV. Les Transports Aériens

Pré-requis

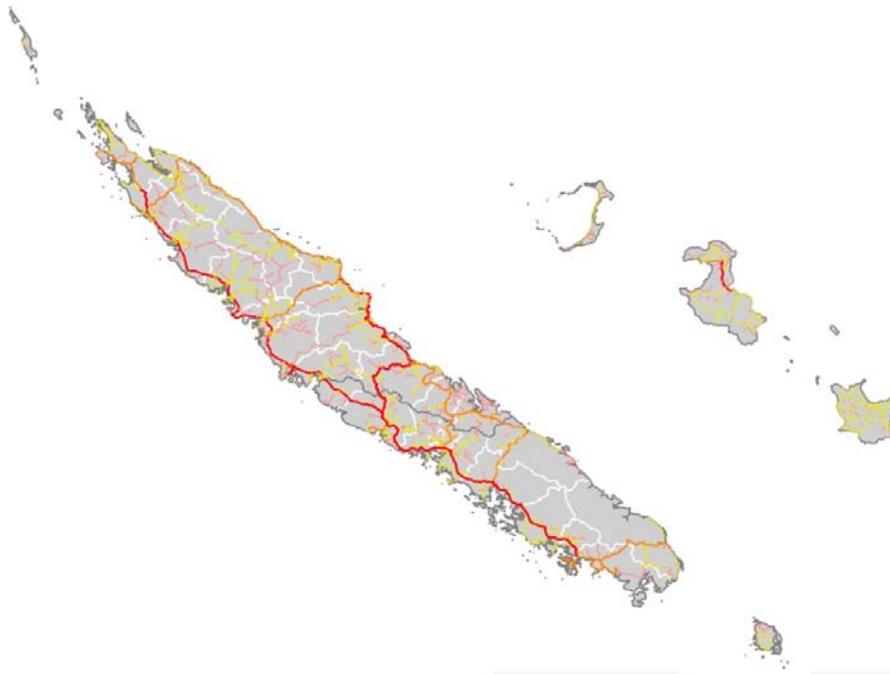
- Accord des autorités coutumières dans les cas d'extension des emprises aéroportuaires
- Elaboration d'un business plan solide pour le projet de desserte inter-îles par Air Loyauté
- Attribution à Air Loyauté de la licence et des droits de trafic correspondants

Actions liées

- Desserte maritime des Iles Loyauté

Territoire concerné

Ensemble de la Nouvelle-Calédonie





Mesures

L'action consiste à mettre en œuvre dans un délai de 3 ans, un ensemble de décisions relatives à l'amélioration des dessertes aériennes intérieures dont le principe est acté.

Cet ensemble se compose de trois sous actions distinctes.

Action 1.1 : Finalisation des investissements prévus sur les plates-formes aéroportuaires

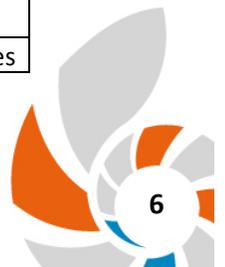
La sous-action concerne 5 aéroports intérieurs, dont trois appartiennent au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie (Magenta, Koné et Lifou) et deux à la Province des Iles Loyauté (Ouvéa et Maré).

Les investissements concernés sont de deux types :

- D'une part, des élargissements et/ou allongements de pistes dont l'utilité sera d'augmenter la limite de masse maximale au décollage des ATR 42 et 72, donc le nombre de passagers et/ou l'emport de fret, et donc de permettre d'abaisser, à avion donné, les coûts de revient unitaires (Koné, Ouvéa, Maré) ;
- D'autre part, sur les cinq aéroports concernés, des modernisations et extensions des aérogares et des aires de stationnement associées afin de permettre un meilleur traitement des passagers et du fret....

Le programme d'investissements prévu est le suivant :

Magenta	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux d'infrastructure 2013-2015 dont déplacement de la RP 14 et traitement des eaux de la plateforme • Estimation : 1 050 millions XPF • Travaux sur bâtiments 2013-2015 dont nouvelle aérogare fret de 1600m² • Estimation : 740 millions XPF dont aérogare fret 600 millions XPF
Lifou	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en service d'un dépôt de carburant avions • Nouvelle aérogare et aire de stationnement associée (à partir de 2015) • Capacité 150 pax arrivée ou départ, soit simultanément 2 ATR 72 et 1 Twin-otter • Estimation : 1.2 milliard XPF
Koné	<ul style="list-style-type: none"> • Elargissement à 30m et extension de la piste en deux temps : <ul style="list-style-type: none"> · A 1220m dans l'emprise actuelle · Puis à 1350m après extension de l'emprise • 1.2 milliard XPF • La première étape devrait être achevée courant 2014 • Nouvelle aérogare d'environ 1200m² Capacité 100 pax arrivée ou départ, soit simultanément 2 ATR 72 ; • Estimation : 800 millions XPF • Dépôt de carburant en cours de programmation...
Ouvéa	<ul style="list-style-type: none"> • Allongement de la piste à 1250m (soit +150m) et extension des aires





IV. Les Transports Aériens

	<p>de stationnement avion (opération inscrite au contrat Etat-PIL 2011-2015), projet inclus dans une opération d'ensemble Maré-Ouvéa d'un montant contractualisé de 500 millions XPF</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rénovation et mise aux normes de l'aérogare en tant qu'établissement recevant du public (opération inscrite au contrat Etat-PIL 2011- 2015) Projet inclus dans une opération d'ensemble Maré-Ouvéa d'un montant contractualisé de 100 millions XPF
Maré	<ul style="list-style-type: none"> • Allongement de la piste à 1250m (soit +250m) et extension des aires de stationnement avion (opération inscrite au contrat Etat-PIL 2011-2015) • Projet inclus dans une opération d'ensemble Maré-Ouvéa d'un montant contractualisé de 500 millions XPF • Rénovation et mise aux normes de l'aérogare en tant qu'établissement recevant du public (opération inscrite au contrat Etat-PIL 2011-2015) Projet inclus dans une opération d'ensemble Maré-Ouvéa d'un montant contractualisé de 100 millions XPF

Action1.2 : Acquisition d'un 4^{ème} ATR par Air Calédonie

Cette acquisition est jugée nécessaire par la direction de la compagnie afin de mieux répondre à la demande en termes de programme des vols et de régularité compte tenu du potentiel de trafic estimé et des gains de productivité obtenus par les mesures de rationalisation déjà prises, ainsi que par les travaux d'optimisation de l'infrastructure entrepris et à poursuivre.

Action1.3 : Mise en place d'une desserte inter-îles par Air Loyauté

Cette desserte est jugée nécessaire et doit être financée par la Province des Iles en utilisant les compétences de la compagnie Air Loyauté. Un projet intitulé « Trans Express Iles » a été présenté par la compagnie Air Loyauté.

Ce projet a les caractéristiques suivantes :

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

Nous prévoyons que la phase que nous appelons ici phase de mise en place porte sur 3ans (2015 à 2018 inclus)

Evaluation des coûts





IV. Les Transports Aériens

Poste de dépenses	Coûts d'investissement (estimations 2013)	Coûts d'exploitation	Financeurs
Aéroport de Magenta	1800 millions XPF		Gouvernement
Aéroport de Lifou	1200 millions XPF		Gouvernement
Aéroport de Koné	2000 millions XPF		Gouvernement
Aéroports de Maré et Ouvéa	600 millions XPF		Contrat Etat-PIL
4 ^{ème} ATR d'Air Calédonie	1200 millions XPF		Air Calédonie
Desserte Inter-îles par Air Loyauté		Voir business plan 2015-2017 Loyauté	Province des Iles Loyauté
Total	6800 millions XPF		

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Financement et mise en œuvre
- Air Calédonie	- Mise en œuvre
- Province des Iles Loyauté	- Financement et mise en œuvre
- Air Loyauté	- Mise en œuvre

Partenaires de l'opération

- ADANC
- DAC

Atouts

- Les projets correspondant aux actions 1.1 et 1.2 sont clairement définis et chiffrés

Limites de l'action

- Le business plan de l'action 1.3 semblait encore imprécis au moment du diagnostic

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire





IV. Les Transports Aériens

Appui à l'attractivité des îles Loyauté et création d'emploi directs (services aéroportuaires) et indirects (tourisme et services à la personne). Effet, de levier économique global pour le développement territorial conséquence du renfort et de la modernisation des modes d'échanges aériens.

La mise en place de mesures de protection des sites touristiques naturels dans les Loyauté vis-à-vis de la croissance attendue de la fréquentation touristique. Exemple local : la mise en place d'un accès payant à la piscine naturelle d'Oro à l'île des Pins afin de mieux réguler, entretenir et préserver le site.

Par ailleurs et par construction, les investissements aéroportuaires considérés ainsi que les dessertes assurées par Air Calédonie et le projet de desserte inter-îles Loyauté participent tous du développement de la Province Nord et/ou de la Province des Iles Loyauté.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Gestion par les maîtres d'ouvrage mentionnés
- AMO par la DAC pour les investissements aéroportuaires

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- L'ensemble constitue une opportunité de développement économique pour la Province Nord et la Province des Iles Loyauté
- L'action 1.3 pourrait constituer un risque financier pour la Province des Iles et pour Air Loyauté si le potentiel de trafic solvable se révèle inférieur aux prévisions

Indicateurs de suivi

- Conformité des coûts des réalisations effectives par rapport aux budgets prévus
- Trafic des aéroports concernés
- Trafic d'Air Calédonie
- Situation financière d'Air Calédonie
- Trafic d'Air Loyauté
- Situation financière d'Air Loyauté
- Qualité de service des dessertes
-





Clarification des principes de gouvernance du transport aérien

Eléments de diagnostic

1. Le transport aérien intérieur de Nouvelle-Calédonie revêt par sa dimension et son besoin d'aide financière le caractère d'un service public monopolistique nécessairement régulé par la puissance publique. Il est à ce titre nécessaire que les autorisations d'exploitation, les obligations correspondantes du transporteur (ou des transporteurs), l'ensemble des aides publiques, la politique tarifaire et la supervision de la santé financière du ou des opérateurs s'appuient sur des principes explicites formalisés par des textes réglementaires.
2. Les aéroports et aérodromes de Nouvelle-Calédonie autres que ceux de Nouméa et des deux autres capitales provinciales (Lifou et Koné) sont la propriété des Provinces ou de communes. Ces aérodromes provinciaux ont été jusqu'à présent gérés par défaut soit par la DAC, qui n'a pas en réalité vocation à exercer une telle mission, soit directement en régie par la Province propriétaire (cas de la Province Nord et de la Province Sud). Ce système n'est pas adapté à une gestion décentralisée de ces aérodromes et il est devenu nécessaire de reprendre l'ensemble dans un système efficace de délégations de service public.
3. Les aéroports et les transporteurs aériens ne peuvent remplir leurs missions au service de l'économie néo-calédonienne sans subventions publiques. En dehors de la participation au financement de l'achat des avions de l'ADANC, il existe à la fois des subventions d'équilibre attribuées aux opérateurs, y compris pour La Tontouta et Air Calin, et un ensemble d'aides au transport aérien intérieur attribuées selon un ensemble complexe de conventions signées entre le Gouvernement, Air Calédonie et les Provinces, ainsi que de dispositifs d'aide aux passagers.

Enjeux et Objectifs

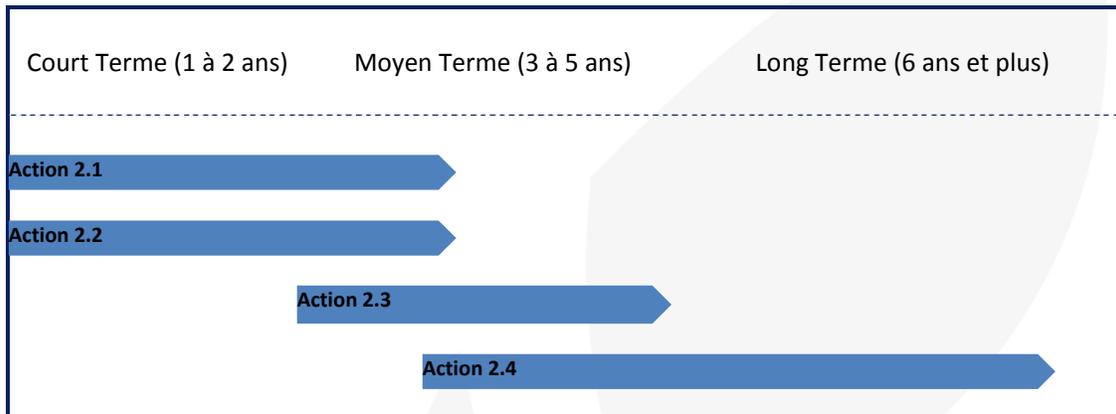
Les objectifs de l'action 2 se définissent au regard des éléments de diagnostic :

1. Clarifier les principes applicables à la gouvernance du système de transport aérien intérieur de la Nouvelle-Calédonie, en ayant bien en tête la recherche de l'optimisation technique et économique dont a besoin la Nouvelle-Calédonie dans son ensemble, et en précisant les rôles respectifs des différents acteurs concernés.
2. Déléguer, par trois contrats séparés, la gestion des aéroports et aérodromes appartenant aux Provinces à un opérateur permettant de réaliser des économies d'échelle et une uniformité de gestion des aérodromes.
3. Piloter d'une manière rationalisée l'attribution de l'ensemble des subventions d'exploitation nécessaires aux aéroports et aux transporteurs aériens dans le cadre réglementaire précédemment fixé et conformément aux objectifs de rationalisation et de développement de l'outil de transport précisés au titre de l'action 3 (fiche action suivante).



IV. Les Transports Aériens

Planning et priorisation



Prérequis

- Accord politique entre le Gouvernement et les provinces sur la répartition précise des responsabilités et des contributions financières dans le cadre de la nécessaire gouvernance de l'ensemble,
- Disponibilité des ressources publiques correspondant aux subventions proposées.

Actions liées

Clarification de la gouvernance des autres modes de transport

Territoire concerné

Ensemble du territoire néo-calédonien

Mesures

L'action proposée articule d'abord un effort de clarification des principes de gouvernance du transport aérien intérieur sur la base de textes explicites et ensuite trois sous actions concrètes de mise en œuvre de ladite gouvernance.

Action 2.1 : Mise en œuvre de textes réglementaires explicites

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

1. Désignation ou confirmation de l'autorité de régulation (rôle actuellement tenu par la DAC) ;



IV. Les Transports Aériens

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

Cette action demande un phasage :

- Désignation de l'instance responsable de l'élaboration du ou des textes (a priori la DAC ?)
- Présentation de l'objectif aux acteurs concernés
- Rédaction de la proposition initiale de texte(s)
- Consultation des acteurs concernés sur la base de la proposition de texte(s)
- Finalisation et approbation du ou des textes
- Mise en place des moyens humains et des procédures d'application

Le délai d'ensemble est estimé à 3 ans.

Action 2.2 : Délégation de la gestion des petits aéroports et aérodromes par les provinces

Les aéroports et aérodromes concernés sont la propriété des Provinces ou de communes, à savoir :

- Province Sud : Ile des Pins, Bourail-Poe, La Foa Oua-Tom ;
- Province des Iles Loyauté : Maré, Ouvéa, Tiga ;
- Province Nord : Koumac, Touho, Ile Belep, Canala.

L'objectif est de trouver un opérateur permettant de réaliser des économies d'échelle et une uniformité de gestion des aérodromes.

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

- Année 1 : Elaboration d'un cahier des charges type
- Année 2 : Appels à concurrence et signature des contrats de DSP
- Année 3 : Mise en œuvre effective de la gestion déléguée

Action 2.3 : Pilotage des subventions publiques : Maintien des subventions existantes (Exploitation et fonctionnement des plates-formes aéroportuaires et des transporteurs)

L'action 2.3 consistera à reprendre, dans un premier temps, l'ensemble des aides existantes, et à les refondre, à volume constant, dans un ensemble conforme à l'articulation réglementaire précédemment fixée par le ou les nouveaux textes réglementaires.

Sous réserve de validation du principe proposé, l'autorité de régulation du transport aérien sera chargée du pilotage de l'ensemble au travers d'un outil comptable et budgétaire de type emplois-ressources comportant :

- En ressources, les contributions respectives de l'Etat, du Gouvernement et des Provinces,
- En emplois, l'ensemble des subventions d'équilibre et autres aides versées aux transporteurs et aux aéroports.

Les relations entre l'autorité de régulation et les parties intéressées devraient à ce titre faire l'objet de conventions-cadres et de discussions budgétaires annuelles.





IV. Les Transports Aériens

Action 2.4 : Mise en œuvre de subventions complémentaires pour le développement de l'outil de transport (Air Calin, Air Calédonie, Air Loyauté)

L'action 2.4 consistera, dans le même cadre de textes réglementaires, de conventions-cadres et de procédures budgétaires annuelles à ajouter au total des aides existantes les aides supplémentaires prévues au titre des objectifs de développement d'Air Calin et des dessertes intérieures (voir action 3), y compris les dessertes inter-Iles Loyauté.

Evaluation des coûts

Remarque : Les montants à prévoir de subventions aux transporteurs aériens figurent dans la fiche de l'action 3 qui traite de leur rationalisation et de leur développement.

Les coûts qui figurent ci-dessous ne concernent donc, s'agissant de ces subventions, que le coût de fonctionnement du système de pilotage

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Textes réglementaires (rédaction et mise en œuvre)		30 millions XPF par an	Gouvernement
Gestion déléguée des aéroports provinciaux		100 à 150 Millions XPF par province et par an	Provinces
Pilotage des subventions d'exploitation aux plates-formes aéroportuaires, à Air Calin et aux transporteurs intérieurs		Les montants annuels de subventions sont chiffrés en tant que coûts d'exploitation de l'action 3	Gouvernement et Provinces

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Mise en œuvre et financement
- Provinces	- Mise en œuvre et financement
-	-

Partenaires de l'opération





IV. Les Transports Aériens

- DAC
- Aéroports
- Compagnies aériennes

Atouts

Bonne connaissance de l'existant par les acteurs concernés dont la DAC

Limites de l'action

Nature politique des décisions relatives à la répartition des responsabilités et pouvoirs des acteurs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Les subventions au transport aérien intérieur doivent contribuer à pérenniser un service adapté à la géographie territoriale, à savoir un archipel. Par ailleurs, le soutien au transport en Province Nord, constitue un atout de désenclavement pour certaines communes isolées vis-à-vis des axes routiers majeurs. Enfin, l'inscription d'une dimension durable dès la nouvelle réglementation envisagée devrait participer à la préservation du cadre de vie des populations tout en favorisant le développement territorial.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Les sous-actions proposées donnent un rôle central à l'autorité de régulation du transport aérien dans la gestion de l'ensemble

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Meilleure maîtrise, par chaque province, de son infrastructure aéroportuaire
- Menaces : Pas de menace identifiée a priori

Indicateurs de suivi

- Montants annuels de subventions publiques du Gouvernement aux aéroports
- Montants annuels de subventions publiques des Provinces aux aéroports
- Montants annuels de subventions publiques du Gouvernement à Air Calin
- Montants annuels de subventions publiques aux dessertes intérieures





IV. Les Transports Aériens





Rationalisation et développement de l'outil de transport

Eléments de diagnostic

L'outil de transport aérien proprement dit se compose de :

- La compagnie Aircalin pour le transport international
- Les compagnies Air Calédonie et Air Loyauté pour le transport intérieur.

S'agissant d'Aircalin, le diagnostic a montré qu'il fallait dans les années à venir concevoir la desserte aérienne internationale de la Nouvelle-Calédonie comme un prolongement de l'existant en termes de segments de marché desservis, et qu'il fallait chercher à optimiser le modèle économique de la compagnie par une gestion rigoureuse et par la correction des faiblesses existantes.

L'étude des scénarios a par ailleurs montré que la compagnie avait vocation à contribuer au développement du tourisme réceptif en appliquant une politique tarifaire attractive pour la clientèle visée.

Dans le domaine du transport intérieur, les faiblesses constatées ont été une qualité de service, notamment en termes de régularité des vols intérieurs, qui restait insuffisante malgré les efforts accomplis, et une insuffisance d'offre pour le transport inter-Iles Loyauté

Enjeux et Objectifs

1. S'agissant du transport international, les enjeux sont :

- D'une part, parvenir à une amélioration de la productivité et de la rentabilité d'Aircalin par des décisions d'ajustement de la flotte, de la tarification et du programme de vols, notamment sur le réseau Asie,
- D'autre part contribuer au développement du tourisme par croissance progressive du trafic sur les réseaux Australie et Nouvelle-Zélande, ce qui suppose une politique tarifaire rendue attractive sur ce segment du marché grâce à une aide financière sous forme de subvention d'exploitation.

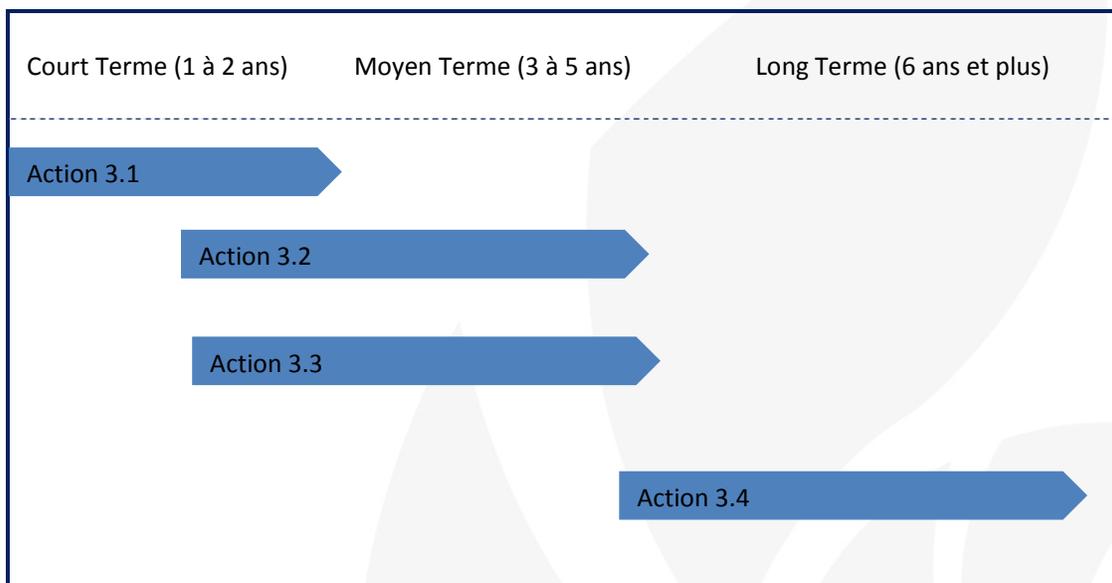
2. S'agissant du transport aérien intérieur, l'objectif est de remédier aux insuffisances constatées, ce qui suppose, outre une gestion rigoureuse d'Air Calédonie, le maintien d'aides publiques aux liaisons existantes et de nouvelles aides pour les liaisons à créer en supplément de celles qui existent déjà.

A ce titre, l'une des actions proposées se fonde sur la volonté de la Province des Iles Loyauté de soutenir un outil spécifique dédié au transport aérien inter-iles.





Planning et priorisation



Pré-requis

- Disponibilité des financements envisagés de la part du Gouvernement et de la Province des Iles Loyauté

Actions liées

- Actions relatives à la desserte maritime des Iles Loyauté

Territoire concerné

- Ensemble de la Nouvelle-Calédonie

Mesures

L'action 3 se divise en 5 sous actions.

Action 3.1 : Rationalisation du segment Asie pour Air Calin

Les actions 3.1 et 3.2 représentent les deux volets d'une stratégie consistant, pour Air Calin, à rationaliser son exploitation sur le réseau Asie et à se montrer commercialement offensive sur le réseau Pacifique Sud en y visant le développement de sa clientèle touristique.

Dans ce cadre, la desserte de l'Asie, qui repose actuellement sur le Japon et la Corée (où s'effectuent





IV. Les Transports Aériens

aussi les correspondances avec Air France), et qui est déficitaire, devrait être réduite par abandon de la destination Séoul.

Action 3.2 : Développement du tourisme régional par Air Calin

L'action 3.2 consiste à engager la compagnie Air Calin dans une politique commerciale offensive dans la zone Pacifique Sud au travers de sa politique tarifaire. Elle vise ainsi à augmenter son trafic sur ce segment de son marché et à contribuer au développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie.

Cela conduira la compagnie à accepter un risque financier car l'augmentation du trafic en volume ainsi obtenue ne peut être évaluée au départ avec certitude, et risque de ne pas être obtenue très rapidement, d'autant que les compagnies concurrentes australiennes et néo-zélandaises pourraient relever le défi de la guerre des prix, d'où une répartition incertaine des volumes de trafic entre les compagnies présentes sur le marché.

Dans l'autre sens, la croissance des volumes pourrait permettre de diminuer le prix de revient du siège offert en répartissant les charges de structure sur un volume de trafic augmenté.

Au total, le projet suppose que le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie accompagne la compagnie dans sa prise de risque, partant du principe que le développement du trafic, donc du tourisme, peut justifier de combler un déficit accru de sa compagnie aérienne. Le coût de cet accompagnement devrait se traduire par une subvention supplémentaire d'exploitation que nous chiffrons à 1 milliard XPF pour un accroissement du trafic de la compagnie de l'ordre de 10%.

Dans ce scénario, la flotte de la compagnie devrait être renforcée d'un Airbus A 320, et les vols à destination du Vanuatu seraient sous-traités à Air Calédonie.

Action 3.3 : Mise en œuvre de nouvelles dessertes internes à la Nouvelle Calédonie par Air Calédonie

Il s'agit du renforcement de la desserte de Koné par Air Calédonie afin de servir la politique volontariste de développement de l'agglomération.

Poursuite à moyen terme (développement de la desserte inter-îles).

Action 3.4 : Rapprochement des compagnies Aircal et Air Loyauté

Cette action consistera à rapprocher en une compagnie unique Air Calédonie et Air Loyauté afin de constituer un outil rationalisé comportant un seul système d'information et de commercialisation, une seule fonction technique et une seule fonction administrative et financière.

Cette rationalisation apporterait une économie d'exploitation que nous estimons à 350 MXPF....

Nous proposons que les deux compagnies fusionnent en 2021 après une période de préparation de 2 ans (2019-2020)

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

Nous devons réfléchir à une évolution des deux modes de transport qui leur logique de desserte et d'usage qui leur est propre.

L'aérien est le mode privilégié pour se rendre dans les îles Loyauté et ceci d'explique essentiellement par le gain de temps et le confort que permet l'avion au regard du bateau. De même, l'aérien est moins soumis aux aléas climatiques (marées et conditions de navigabilité en pleine mer...) et permet de mieux programmer ses déplacements.





IV. Les Transports Aériens

Toutefois, il subsiste une clientèle maritime qu'il convient de desservir convenablement. Cette desserte est également essentielle pour assurer le transport de marchandises vers les îles.

C'est pourquoi nous préconisons que l'ensemble des actions aériennes et maritimes soient cohérentes et complémentaires. A minima, il est nécessaire que le choix d'amélioration ou de développement d'un mode n'ait pas de conséquence négative sur le fonctionnement de l'autre.

A minima nous préconisons :

- Une enquête auprès des usagers aériens et maritimes permettant de recenser et de mieux connaître les usagers des différents modes,
- Une étude de tarification des différents modes.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Acquisition A320 Air Calin	8 Mds XPF		ADANC
Subvention d'exploitation Air Calin		2000 M XPF par an	Gouvernement
Subventions d'exploitation Air Calédonie		2100 M XPF par an	Gouvernement
Subvention de la Province des Iles à Air Loyauté		Non évaluée	Province des Iles Loyauté
Rapprochement Air Calédonie-Air Loyauté		Economie de 350 MXPF par an	

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Financement
- Aircalin	- Mise en œuvre
- Air Calédonie	- Mise en œuvre
- Air Loyauté	- Mise en œuvre

Partenaires de l'opération

- Gouvernement





IV. Les Transports Aériens

- ADANC
- Province des Iles Loyauté
- Air Calin
- Air Calédonie
- Air Loyauté

Atouts

- L'action se situe dans le prolongement des gestions actuelles d'Air Calin et Air Calédonie. Les objectifs et modalités d'action sont donc connus et compris des acteurs concernés.

Limites de l'action

- Possibilité de financer l'ensemble

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Développer les flux touristique implique une gestion durable des sites destinés à accueillir cette fréquentation : en matière d'infrastructures, d'hébergements et de loisirs, de transport ou de gestion patrimoniale. De plus, il paraît important, compte tenu du contexte Calédonien, de préserver les lieux de cultes et ceux dits « tabous » de ces afflux touristiques.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Voir pilotage des subventions publiques au transport aérien (Action 2)

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Le développement du tourisme international et des dessertes aériennes intérieures est considéré comme une double opportunité de développement économique.
- Les volumes devraient rester suffisamment limités pour que ces développements ne comportent pas de menaces pour les territoires concernés.

Indicateurs de suivi

- Nombre annuel de passagers Air Calin par segment de marché
- Nombre annuel de passagers Air Calédonie par segment de marché
- Situation financière de la compagnie Air Calin
- Situation financière de la compagnie Air Calédonie
- Situation financière de la compagnie Air Loyauté (avant le rapprochement)





IV. Les Transports Aériens





Rationalisation du contrôle aérien et transfert du trafic commercial de Magenta à La Tontouta

Eléments de diagnostic

Il est envisagé depuis un certain temps de regrouper à La Tontouta l'activité de transport aérien commercial des deux aéroports de Nouméa.

Un ensemble d'arguments militent en faveur d'une telle opération, sachant que le site de Magenta a atteint son maximum de capacité, ce qui limite le développement futur des dessertes intérieures, notamment celles opérées par Air Calédonie.

Toutefois, le site de Magenta a l'avantage de la proximité par rapport aux quartiers centraux de Nouméa, alors que l'accès à La Tontouta représente un temps et un coût de parcours pénalisants pour les liaisons aériennes intérieures qui sont des liaisons courtes.

Par ailleurs, il est apparu judicieux à la DAC de rationaliser le contrôle d'approche des deux aéroports en créant un service d'approche commun.

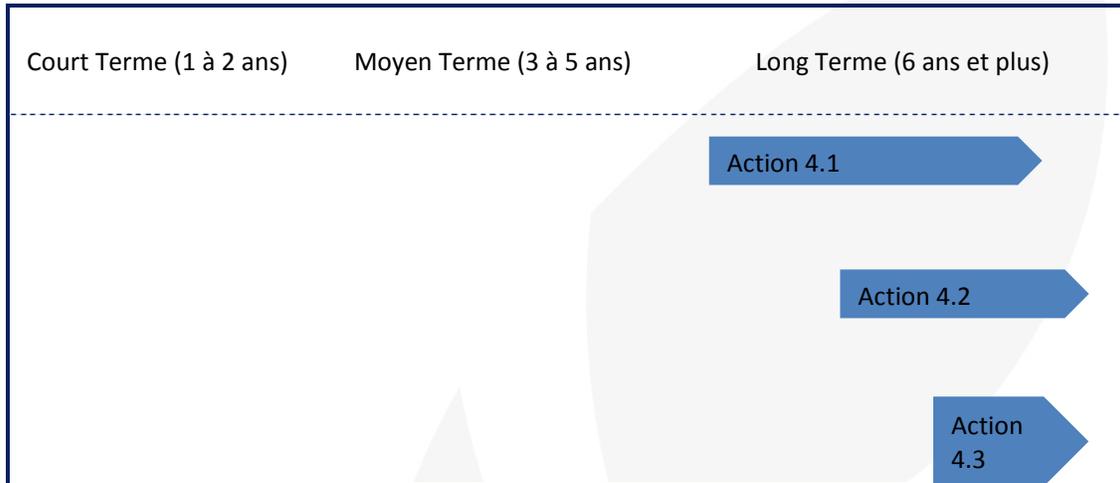
Enjeux et Objectifs

1. Il est proposé de regrouper l'ensemble de l'aviation commerciale à La Tontouta vers 2025 et de maintenir l'aviation générale à Magenta
 - Les enjeux sont :
 - Une réduction des coûts d'exploitation de l'ensemble ;
 - Une possible synergie pour les compagnies utilisatrices ;
 - La possibilité de continuer à développer le transport aérien intérieur en termes de nombre et de diversité de dessertes offertes aux passagers ;
 - La résolution de certains problèmes liés à la pression urbaine et aux problèmes de bruit autour de Magenta...
 2. La création d'un service de contrôle aérien commun aux deux aéroports est une action distincte mais complémentaire qui anticipe sur le regroupement des trafics et apporte en elle-même une économie de coût du système de contrôle aérien.
-



IV. Les Transports Aériens

Planning et priorisation



Pré-requis

- Planification et programmation du regroupement des services de contrôle aérien d'approche de La Tontouta et Magenta
- Mise en place du budget correspondant par la DAC
- Planification et programmation du transfert des services d'escale et de maintenance d'Air Calédonie
- Mise en place du budget d'investissement correspondant au sein d'Air Calédonie

Actions liées

- Amélioration de la liaison routière et mise en place d'un système de transports en commun entre Nouméa et La Tontouta
-

Territoire concerné

- Grand Nouméa

Mesures

La fonction aéroportuaire sera, pour la desserte commerciale du Grand Nouméa, regroupée à La Tontouta vers 2025, seule l'aviation générale restant à Magenta.

Parallèlement, la Direction de l'Aviation civile procèdera à la mise en œuvre de son projet de contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta.

L'action se décompose comme exposé ci-après :





IV. Les Transports Aériens

Action 4.1 : Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et Magenta

La Direction de l'Aviation civile procèdera à la mise en œuvre de son projet de Contrôle aérien d'approche commun à La Tontouta et à Magenta , dont le coût d'investissement est estimé à 1 Md XPF, mais qui permettrait en contrepartie une économie d'exploitation estimée à 400 MXPF.

Action 4.2 : Transfert du trafic commercial de Magenta à La Tontouta

La fonction aéroportuaire sera, pour la desserte commerciale du Grand Nouméa, regroupée à La Tontouta vers 2025, seule l'aviation générale restant à Magenta.

Nous estimons en première approche que ce transfert aura un coût en investissement de 800 MXPF , mais sera neutre en charges d'exploitation pour le transporteur.

Le scénario de transfert du trafic commercial de Magenta à La Tontouta doit être associé à un accès terrestre depuis Nouméa reposant à la fois sur une liaison routière à 2x2 voies et la mise en place d'un système de transport en commun permettant d'éviter que l'accès à l'aéroport constitue, par rapport à la situation actuelle, un important handicap pour les passagers des liaisons intérieures en temps et en coût.

Remarque : Compte tenu de la date proposée pour le transfert (2025), et de celle proposée pour le rapprochement Air Calédonie-Air Loyauté (2021), l'outil de transport aérien commercial serait la compagnie résultant de la fusion que nous continuons par convention à appeler Air Calédonie.

Action 4.3 : Maintien et développement de l'aviation générale à Magenta

L'aviation générale, y compris l'aviation d'affaires, restera basée à Magenta qui restera un aéroport contrôlé doté des équipements nécessaires à l'atterrissage aux instruments, étant entendu que le service de contrôle d'approche sera rendu depuis La Tontouta dans le cadre du regroupement opéré par la DAC

Action 4.4 : Mise à 2x2 voies liaison Paita-Tontouta

Cf. action spécifique sur le mode routier

Action 4.5 : Développement des relations TC entre Tontouta et Nouméa.

Cf. action spécifique sur le développement des transports en commun





IV. Les Transports Aériens

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Contrôle d'approche commun	1 milliard XPF	Economie annuelle de 400 millions XPF	Etat
Transfert de l'activité transport aérien commercial de Magenta à La Tontouta	800 millions XPF	Neutre pour les opérateurs	Air Calédonie (avec subvention du Gouvernement ?)
Maintien de l'aviation générale à Magenta		Non estimé	

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - Etat (DAC) - Gouvernement - Air Calédonie 	<ul style="list-style-type: none"> - Financement et mise en œuvre de la réalisation du contrôle aérien d'approche commun - Aide éventuelle au financement du transfert de l'aviation commerciale - Mise en œuvre du transfert de ses activités opérationnelles

Partenaires de l'opération

- Gestionnaire des aéroports (actuellement CCI)
- Air Calédonie
-

Atouts

- Démarche de rationalisation engendrant une économie d'exploitation (approche commune)
- Enjeux positifs à long terme pour les compagnies aériennes (dont possibilités de continuité entre lignes internationales et lignes intérieures)
- Maintien de la proximité urbaine pour l'aviation d'affaires et de loisirs





Limites de l'action

- Disponibilité des financements
- Accroissement de l'éloignement de l'aéroport par rapport à la ville pour les passagers intérieurs

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Le déplacement de l'aviation commerciale affaiblit l'accessibilité vers certains services administratifs et de santé localisés à Nouméa pour les gens des îles : aujourd'hui, beaucoup de personnes font l'aller/retour dans la journée. De plus, les trajets entre La Tontouta et Nouméa apportent un coût de déplacement (navette, taxi, carburant, stationnement) supplémentaire à supporter pour les ménages sans aucune garantie de compensation tarifaires d'autres parts.

Malgré la volonté de pérenniser l'aviation générale et d'affaire à Magenta, le poids de ce service peut être remis en cause au regard de la valeur stratégique du site de Magenta en matière d'aménagement de la ville de Nouméa et de valorisation littorale.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Désignation d'un pilote d'ensemble pour le transfert et coordination étroite entre celui-ci et les opérateurs concernés (gestionnaire des aéroports, Air Calédonie)

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- L'opération est une opportunité pour le développement du Grand Nouméa.

Indicateurs de suivi

- Programmation détaillée
- Budgets des acteurs concernés





Action 5

Poursuite des études de projets à long terme

Eléments de diagnostic

Depuis plusieurs années, la Province des Iles Loyauté a fait savoir qu'elle souhaiterait développer l'aéroport de Lifou Ouanaham pour qu'il puisse accueillir un trafic international régional utilisant des appareils de type A 320.

Les possibilités opérationnelles actuelles ne permettent pas d'accueillir de tels trafics, en premier lieu en raison d'une longueur de piste très insuffisante, et en second lieu pour d'autres raisons techniques comme l'équipement et le dimensionnement du service de lutte contre l'incendie et le péril aviaire (SSLIA). Les limitations dues au relief dans l'axe de la piste sont également pénalisantes. L'ATR 72 est d'ailleurs utilisé avec des limitations d'emport au décollage dans certaines configurations.

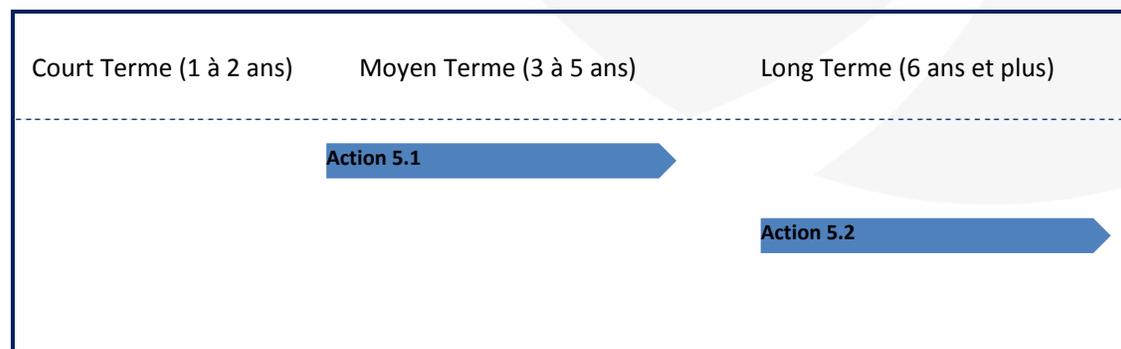
Préalablement à toute décision d'investissement, des études techniques sont nécessaires pour déterminer si le projet est techniquement possible, indépendamment de la question d'acquisition des terrains, sachant que la piste devrait être portée à une longueur qui a été estimée à 2100 m et qu'il conviendrait aussi de vérifier que des procédures de circulation aérienne aux instruments pourraient être associées à cette hypothétique configuration...

Par ailleurs, l'idée de réaliser à long terme un second aéroport international sur le site de la Plaine Gaïacs est évoquée de manière récurrente, mais l'utilité réelle d'un tel projet est controversée.

Enjeux et Objectifs

L'action proposée aura pour objectifs de lever les incertitudes pesant sur le devenir à long terme de l'aéroport de Lifou et du site de la Plaine des Gaïacs.

Planning et priorisation





Pré-requis

- Aucun pré-requis
-

Actions liées

- Aucune action liée
-

Territoire concerné

- Province des Iles Loyauté
 - Province du Nord
-

Mesures

L'action proposée consiste à réaliser pour chacun des deux sites concernés une étude de faisabilité technique, économique et environnementale. Les deux études pourront être décalées dans le temps.

Action 5.1 : Etude de faisabilité technique, économique et environnementale de la transformation à long terme de l'aéroport de Lifou en un aéroport international moyen-courrier

1. Réalisation des études techniques relatives à l'allongement de piste et aux procédures de circulation aérienne
2. Etude qualitative et quantitative du potentiel de trafic à long terme
3. Chiffrage de l'investissement sur la base d'un avant-projet sommaire
4. Etude des impacts économiques, sociaux et environnementaux sur la base des éléments précédents

Durée estimée de l'ensemble : 2 ans

Action 5.2 : Etude de la faisabilité technique et de l'utilité économique d'un aéroport international sur le site de la Plaine des Gaïacs

La réalisation de l'aéroport n'est pas prévue à l'horizon du SGTM

1. Elaboration d'un avant-projet de plan de masse
2. Etude qualitative et quantitative du potentiel de trafic à long terme
3. Chiffrage de l'investissement sur la base d'un avant-projet sommaire
5. Etude des impacts économiques, sociaux et environnementaux sur la base des éléments précédents

Durée estimée de l'ensemble : 3 ans





IV. Les Transports Aériens

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Etude de l'avenir à long terme de l'aéroport de Lifou	36 millions XPF		Gouvernement
Etude de l'avenir à long terme du site de la Plaine des Gaïacs	54 millions XPF		Gouvernement

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- Gouvernement	- Financement et pilotage

Partenaires de l'opération

- Provinces concernées

Atouts

- Les investissements se limitent au coût des études

Limites de l'action

- Etre attentif aux aspects environnementaux possibles

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La mise en œuvre de dessertes internationales sur les Iles Loyauté et en Province Nord modifierait à long terme le paysage de ces territoires, de la même façon que se pose actuellement l'aménagement du village de la Tontouta en matière d'organisation de l'espace et de gestion des flux entre riverains et navetteurs. La question de la capacité à gérer l'afflux massifs de touristes dans des territoires ruraux peu densément peuplés avec de surcroît des sites à haute valeur environnementale se pose, notamment au regard de l'expérience de la gestion actuelle des croisiéristes dans ces territoires.





Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Maîtrise d'œuvre par la DAC

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Les impacts possibles à long terme pour la Province des Iles Loyauté et la Province Nord sont a priori des opportunités et non des menaces

Indicateurs de suivi

- Avancement des études





Thématique V

Le transport terrestre de Marchandises



Introduction de la thématique

Le transport terrestre des marchandises constitue un maillon essentiel du fonctionnement des territoires, pour autant il reste en général largement ignoré dans les politiques publiques.

Le circuit logistique calédonien est centré sur le port de Nouméa depuis lequel arrive la majorité des marchandises à destination de la Nouvelle-Calédonie avant d'être redistribuée pour une partie d'entre elles vers l'ensemble du territoire. Ce fonctionnement impose un retour à vide des camions vers le port d'origine pour un coût de distribution élevé en comparaison des distances effectuées. Le circuit des poids lourds n'est donc pas optimisé et gagnerait à être organisé et rationalisé à l'échelle du grand territoire.

Les enjeux sont multiples : il s'agit de rationaliser les circuits de distribution des marchandises, d'actualiser les normes et la législation régissant le secteur et enfin de combiner les transports terrestres et maritimes pour une gestion optimisée de la desserte du territoire. Ces enjeux permettront d'établir les bases d'une stratégie cohérente et durable pour le territoire. La thématique sur le transport terrestre de marchandises est donc intimement liée aux thématiques du transport maritime et du transport routier qui consacrent respectivement une partie de ces actions au développement du transport de marchandises et à l'amélioration du réseau routier.

La thématique se divise en 3 actions :

- Action 1 : Améliorer la condition de circulation des transports terrestres de marchandises ;
- Action 2 : Rationaliser le transport terrestre de marchandises à l'aide de mesures simples ;
- Action 3 : Faire évoluer la réglementation en matière de transports de marchandises de façon volontariste.

Indicateurs d'impacts

- Volume et typologie du trafic de Poids Lourds.

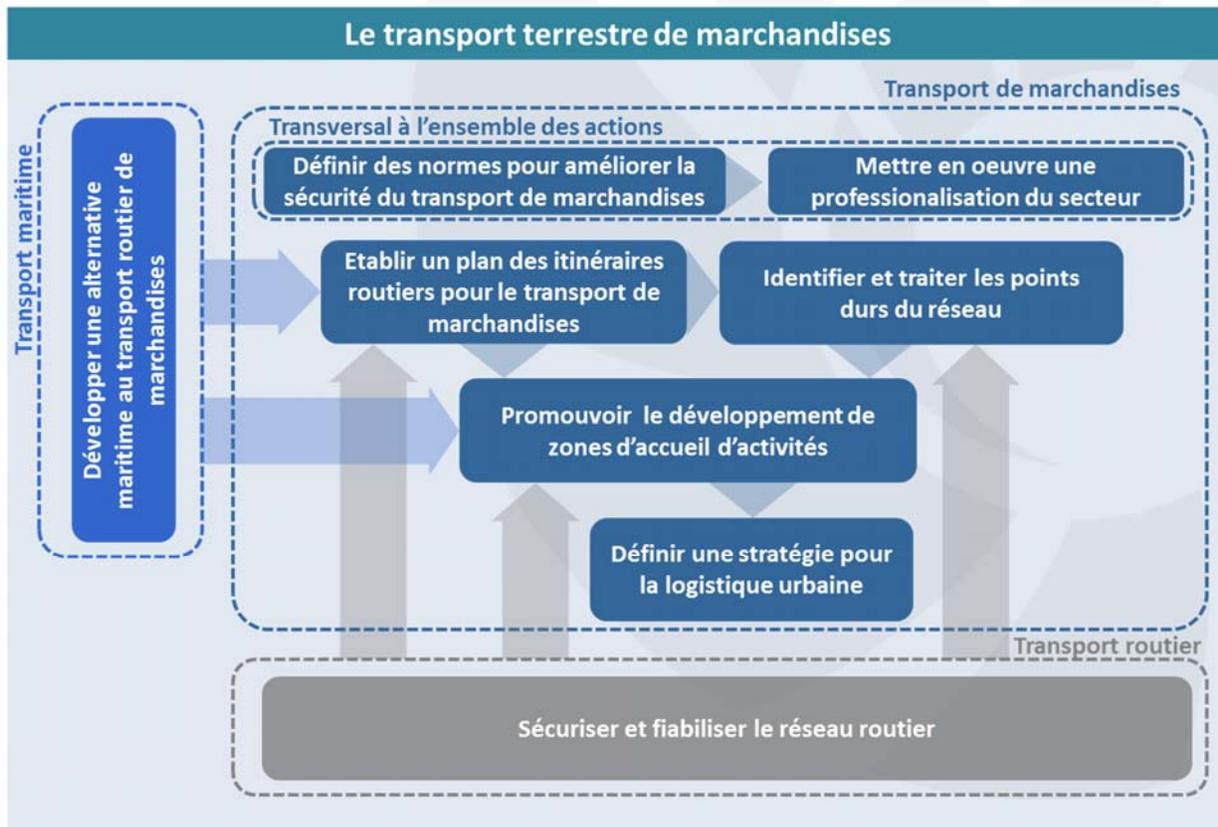




V. Le transport terrestre de marchandises

Planning

			Coûts			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			ETP	investissement	exploitation								
Améliorer les conditions de circulation des transports terrestres de marchandises	Action 1.1	Etablir un plan des itinéraires routiers pour le transport terrestre de marchandises	1 jour ETP / mois	50 000 XPF / panneaux routiers	0								
	Action 1.2	Identifier et traiter les points durs du réseau	/	Sans objet (déjà intégré dans les projets routiers)	Sans objet (déjà intégré dans les projets routiers)								
Rationaliser le transport terrestre de marchandises par des mesures simples	Action 2.1	Promouvoir le développement de zones d'accueil d'activités en lien avec le réseau d'infrastructures	0,4 ETP / an	/	/								
	Action 2.2	Définir une stratégie pour la logistique urbaine en vue de réorganiser l'approvisionnement des centres-villes	0,4 ETP / an	/	/								
Faire évoluer la réglementation en matière de transports de marchandises de façon volontariste	Action 3.1	Définir des normes pour améliorer la sécurité du transport de marchandises	0,3 ETP / an	/	/								
	Action 3.2	Mettre en œuvre une professionnalisation du secteur	0,1 ETP / an	/	/								





Action 1

Améliorer les conditions de circulation des transports terrestres de marchandises

Éléments de diagnostic

- La route est actuellement le principal moyen de distribution de marchandises
- Réseau routier calédonien peu maillé, il n'existe pas ou peu d'itinéraires alternatifs
- Les ouvrages d'art constituent des points potentiellement très sensibles
- Seule la RT1 permet l'acheminement de marchandises par poids lourds dans des conditions « correctes »

Enjeux et Objectifs

- Sécuriser les transports terrestres de marchandises
- Permettre l'acheminement des marchandises en tous points du territoire
- Permettre la circulation des divers véhicules impliqués dans le transport de marchandises dans de bonnes conditions

Planning et priorisation

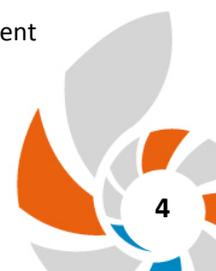
Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (6 ans et plus)
Action 1.1	2016	
Action 1.2		2020

Pré-requis

- Améliorer les structures routières existantes

Actions liées

- Sécurisation et fiabilisation du réseau routier calédonien
- Développer une alternative maritime au transport routier de marchandises par le lancement de l'exploitation du port de Népoui et par la construction d'un dépôt de carburant

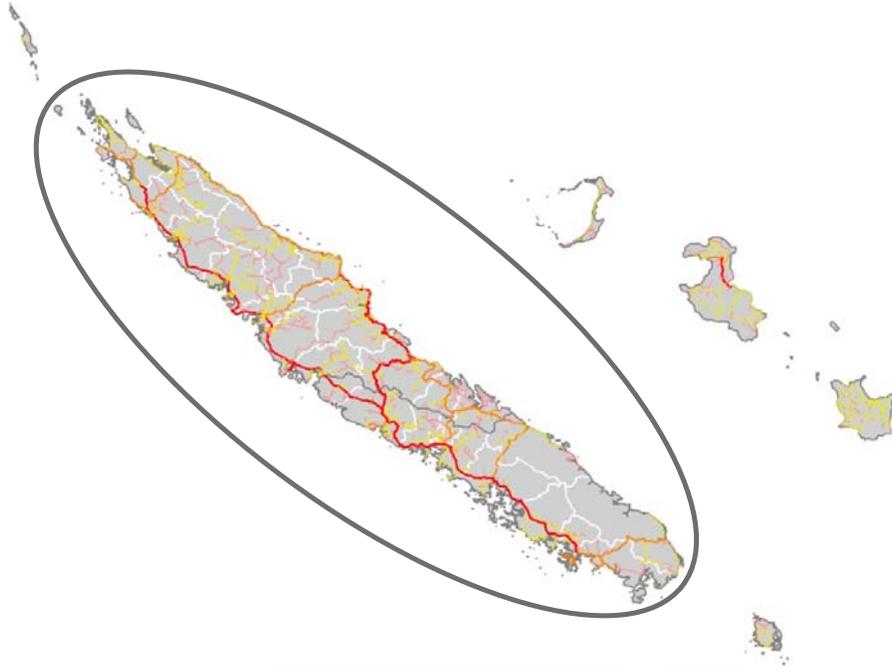




- Hiérarchisation viaire

Territoire concerné

- Grande Terre



Mesures

Dans l'optique d'améliorer la distribution et la circulation des marchandises, les circuits du transport terrestre de marchandises doivent être identifiés puis rationalisés. Les investissements portant à son amélioration pourront être ainsi hiérarchisés et optimisés pour développer un réseau d'itinéraires prioritaires définis.

Action 1.1 Etablir un plan des itinéraires routiers pour le transport terrestre de marchandises

- Circulation générale des Poids Lourds

Le Gouvernement devra définir un plan des itinéraires routiers pour le transport terrestre de marchandises cohérents à l'échelle de la Grande Terre en évitant autant que possible les nuisances provoquées par le passage des poids lourds. La définition de ces itinéraires devra être accompagnée d'une réglementation en matière d'horaires de circulation possibles.

Dans le cadre des réflexions menées sur la hiérarchisation du réseau viaire, une coordination des horaires et des itinéraires sur l'ensemble du territoire sera proposée pour permettre un bon approvisionnement de tous les habitants et des entreprises de Nouvelle-Calédonie.





V. Le transport terrestre de marchandises

Les parcours proposés pour les transports de marchandises devront être les plus simples et les plus courts possibles, en priorité sur les axes routiers structurants et à destination des zones d'activités et des pôles commerciaux existants.

Cette harmonisation devra se faire en impliquant les communes dans les réflexions pour garantir un projet cohérent sur l'ensemble du territoire.

Une fois les itinéraires de circulation des poids lourds établis, il sera nécessaire de se rapprocher des fournisseurs de GPS pour que ces derniers mettent à jour les itinéraires PL au sein des outils qu'ils développent. Le gestionnaire des voiries devra par ailleurs mettre en place un jalonnement adapté et harmonisé pour l'ensemble du territoire visant à orienter le trafic des poids lourds vers le réseau qui aura été défini.

Cette mesure n'a de sens que si un contrôle routier des Poids Lourds est effectué.

- Circulation des matières dangereuses

En complément, un travail identique devra être effectué pour sélectionner parmi les itinéraires recensés ceux qui pourront recevoir le transport des matières dangereuses.

Action 1.2 identifier et traiter les points durs du réseau

- Identifier les points durs

La définition de circuit pour le transport terrestre des marchandises fera apparaître les faiblesses du réseau routier. Il sera donc nécessaire de recenser l'ensemble de ces dernières et des points durs du réseau routier. Ces derniers pourront être des ouvrages ne permettant pas le passage des poids lourds dans des conditions de sécurité optimales (gabarit limite de l'ouvrage, ancienneté, stabilité...) ou des aménagements/réaménagements de chaussée.

- Traiter ces points durs

Une fois les points durs recensés, il conviendra de les hiérarchiser par priorité de réalisation. Un budget annuel alloué pour le traitement de ces points durs devra être défini.

Une liste des aménagements routiers prévus permet déjà d'améliorer certains points durs :

- Mise à 2 voies des ponts de la RT3 (déjà réalisé par la DITTT) ;
- Rénovation des ponts de la RT1 (Dumbéa, Tontouta, Ouenghi) par la DITTT ;
- Amélioration des ponts à portance limitée sur le réseau de la Province Sud : pont de Thio sur la RP4 (limité à 14.5 tonnes) et pont de la Rivière des Pirogues sur la RP1 (limité à 20 tonnes) ;
- Reconstruction ou rénovation des ouvrages en mauvais état sur le réseau de la Province Sud (27 ouvrages concernés, notamment sur la RP4 et la RP1) ;
- Remise à niveau des ponts sur la côte Est (10 ouvrages) par la Province Nord.





V. Le transport terrestre de marchandises

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Etablir un plan des itinéraires Poids Lourds	1 jour ETP /mois	0	DITTT
Mettre en œuvre le plan des itinéraires PL	50 000 XPF/panneaux routiers Hypothèses : 5 panneaux par communes ayant une ZA (soit 20 communes environ) => 5 000 000 XPF	0	DITTT, Provinces
Traiter les points durs recensés	Sans objet (déjà intégré dans les projets routiers)	Sans objet (déjà intégré dans les projets routiers)	DITTT, Provinces

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
- DITTT	- Coordination des plans d'itinéraires Poids lourds, Financement des projets pour leur mise en œuvre et le traitement des points durs
- Provinces Nord et Sud	- Discussion sur les plans d'itinéraires routiers, participation à la mise en œuvre et financement du traitement des points durs

Partenaires de l'opération

- Communes,
- Autres gestionnaires de voirie

Atouts

- Une partie des travaux de traitement des points à dur à réaliser sont d'ores et déjà inscrits et financés





Limites de l'action

- Investissements importants à programmer
 - Coordination des acteurs à différentes échelles
-

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Les conflits d'usages entre le trafic automobile et doux local, le transit et le transport de marchandises risquent de s'accroître sur les axes structurants, mais également sur les voies secondaires du réseau territorial.

De plus, à l'heure des solutions innovantes en matière de déplacements sur le territoire (Néobus, RAÏ, projet de navettes maritimes), on peut se poser la question de la valeur environnementale et sociale du renfort de transports de marchandises via la route et ce, au regard de l'accidentologie critique du territoire.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet
-

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Les Programmes Pluriannuels d'Investissement Routier ont planifié des travaux sur la période 2010-2035, le report d'une partie du trafic de marchandises par les voies maritimes
 - Menaces : constituer un réseau routier adapté aux Poids Lourds discontinu, l'accroissement des flux routiers qui pourraient provoquer des problèmes de congestion
-

Indicateurs de suivi

- Etape d'avancement de l'établissement des itinéraires poids lourds
 - Km du réseau routier adapté aux transports terrestres de marchandises
 - Nombre de points durs traités
-





Action 2

Rationaliser le transport terrestre de marchandises par des mesures simples

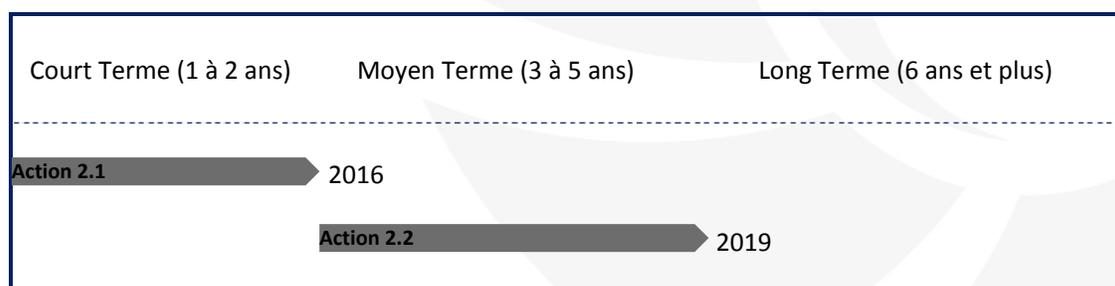
Eléments de diagnostic

- La circulation des transports de marchandises pourrait être impactée par les perspectives de croissance de la circulation automobile dans le Grand Nouméa et ces problèmes inhérents de congestion routière qui en découlent
- Absence de véritable plateforme logistique

Enjeux et Objectifs

- Dimensionner et fonctionnaliser le transport de marchandise grâce à une meilleure organisation
- Simplifier les solutions proposées
- Intégrer les problématiques du transport de marchandises dans l'organisation des territoires et des centres urbains
- Favoriser les implantations optimales au regard de l'organisation des territoires

Planning et priorisation



Prérequis

- Etablir un plan des itinéraires routiers pour le transport terrestre de marchandises

Actions liées

- Amélioration des chaussées et des ouvrages d'art
- Amélioration de la sécurité sur réseau interurbain

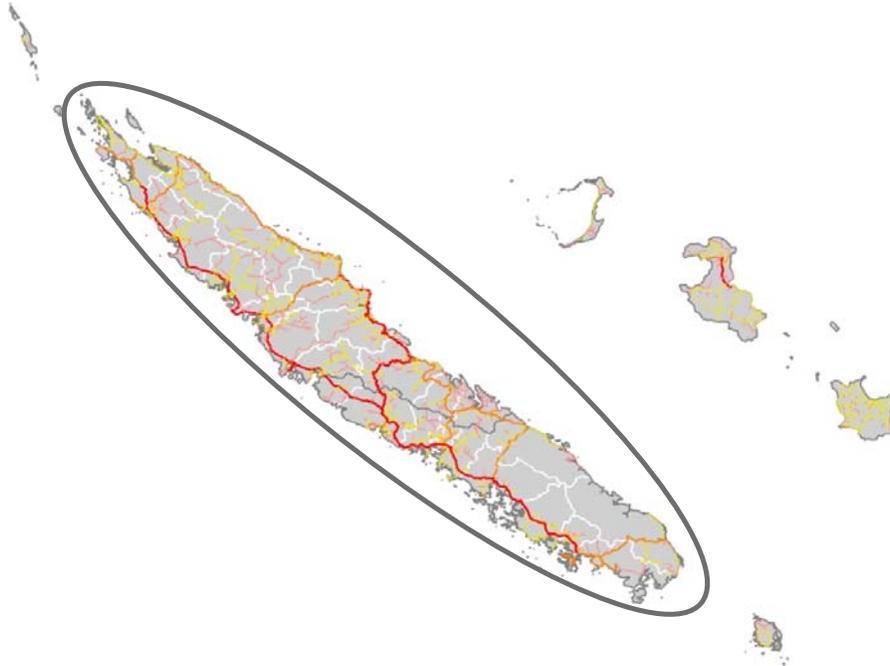




- Améliorer les conditions de circulation des transports terrestres de marchandises

Territoire concerné

- Grand Terre



Mesures

La création de mesures de rationalisation à travers la potentielle création de centrale de distribution locale est une solution pour concentrer les flux sur des espaces accessibles et définis tout en limitant ainsi les nuisances du transport de marchandises. Il est possible de s'intéresser à deux échelles avec deux temporalités. Tout d'abord, les zones d'activité performantes sont le premier sujet à développer. Avec des localisations bien définies, ces zones permettent d'accueillir les activités logistiques et sont bénéfiques pour les territoires. Ensuite, une fois que ces dernières seront structurées dans une stratégie globale à l'échelle de l'ensemble du territoire, l'organisation des activités de logistique urbaine pourra être interrogée à travers le développement d'une stratégie pour approvisionner efficacement et sans nuisances excessives les centres-villes.

Action 2.1 : Promouvoir le développement de zones d'accueil d'activités en lien avec le réseau d'infrastructures

La première action se focalisera sur les zones de logistiques de grandes dimensions, se situant généralement en périphérie des villes. Deux étapes seront nécessaires pour mettre en œuvre cette stratégie.

La première étape consistera à identifier les secteurs à enjeux pour la logistique sur le territoire





V. Le transport terrestre de marchandises

calédonien. Le recensement s'intéressera particulièrement aux volumes de flux répertoriés et sur les possibilités d'effectuer du transport combiné avec le maritime que ce soit sur les infrastructures portuaires existantes ou sur les projets programmés.

La seconde étape servira à hiérarchiser l'intervention des collectivités sur les secteurs à enjeux identifiés. Il conviendra d'établir un calendrier de développement des zones logistiques en fonction de leur complémentarité et de leur potentiel. Les critères de sélection pourront être les suivants : accessibilité routière, réserves foncières mobilisables, intermodalité actuelle et future avec le maritime, impacts environnementaux, proximité des bassins d'emploi et de vie pour assurer la présence d'une main d'œuvre dans un rayon relativement proche, connexion avec le réseau de transports collectifs urbain et/ou interurbain...

Par la suite, les collectivités devront communiquer auprès des entreprises sur les projets développés pour attirer ces dernières à venir s'implanter dans ces zones d'activités.

Action 2.2 : Définir une stratégie pour la logistique urbaine en vue de réorganiser l'approvisionnement des centres-villes

En complément de l'action précédente, il conviendra d'approfondir la démarche en réfléchissant à la déclinaison de cette politique à l'échelle urbaine. Il s'agira d'élaborer une stratégie de logistique urbaine en vue de réorganiser l'approvisionnement des centres villes (horaires, desserte des centres villes en véhicules propres, électriques ...). Cette action concerne essentiellement le Grand Nouméa et pourrait également concerner à terme le pôle de VKP si sa croissance urbaine venait à le nécessiter.

La stratégie développée devra proposer un cadre cohérent et des outils qui structurent et optimisent l'intervention publique (sous forme de guide par exemple) ; dans un second temps, les villes pourront mener des études opérationnelles en lien avec leur document d'urbanisme.

Cette étude doit comporter deux phases :

- Une première phase qui consistera à réaliser un état des lieux de la situation actuelle sur la logistique urbaine : place de stationnements pour les livraisons, plan de circulation et partage de la voirie, logistique urbaine par typologie de trafic, réglementations existantes...
- La seconde phase découlera de ce diagnostic et donnera lieu à l'élaboration d'un « guide de la logistique urbaine » :
 - o Principe d'organisation des politiques de circulation et de stationnement, livraisons pour les différentes catégories d'utilisateurs ;
 - o Exemples et références en termes d'aménagement d'aires de livraisons et de stationnement public/privé ;
 - o Benchmark : pratiques innovantes (Espaces Logistiques de Proximité, Cityssimo, Distripolis, concept de base logistique urbaine écologique (BLUE)...), véhicules électriques (triporteurs assistés pour la gestion du dernier km), parking relais (mutualisation des parkings-relais pour VP, espaces PL dédiés) ;
 - o Eléments rédactionnels/textes réglementaires.



V. Le transport terrestre de marchandises

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financeurs
Promouvoir le développement de zones d'activités	0,3 ETP /an	0,1 ETP / an	DITTT, Provinces
Définir une stratégie en matière de stratégie urbaine	0,3 ETP /an	0,1 ETP / an	SIGN, Communes du Grand Nouméa

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné	Rôle du Maître d'Ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> - DITTT - Provinces - SIGN - Communes du Grand Nouméa 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation et financement du diagnostic de la logistique de la Nouvelle-Calédonie, Développement de la stratégie générale concernant les zones d'activités - Promotion des zones d'activités - Réalisation et financement du diagnostic de la logistique urbaine sur le Grand Nouméa, Développement de la stratégie concernant la logistique urbaine sur le Grand Nouméa - Organisation et financement de la logistique urbaine sur le Grand Nouméa

Partenaires de l'opération

- Communes
- Transporteurs et entreprises de logistique
- Entreprises et groupement d'entreprises sur les zones d'activités

Atouts

- Développement du transport maritime pour la logistique en complément du transport de marchandises terrestres





Limites de l'action

- Organisation centrée sur le port de Nouméa à l'heure actuelle
 - Nécessité d'une action forte des pouvoirs publics
-

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

Concurrence à long terme entre les zones d'activités développées autour des plates-formes logistiques et les ZA/ZI actuelles avec pour conséquence possible le déplacement de flux vers des axes pas encore adaptés au développement de ces modes.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet
-

Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : projets routiers nombreux améliorant le réseau actuel
 - Menace : Perspective de croissance de la circulation routière pouvant provoquée des problématiques de congestion du transport de marchandises
-

Indicateurs de suivi

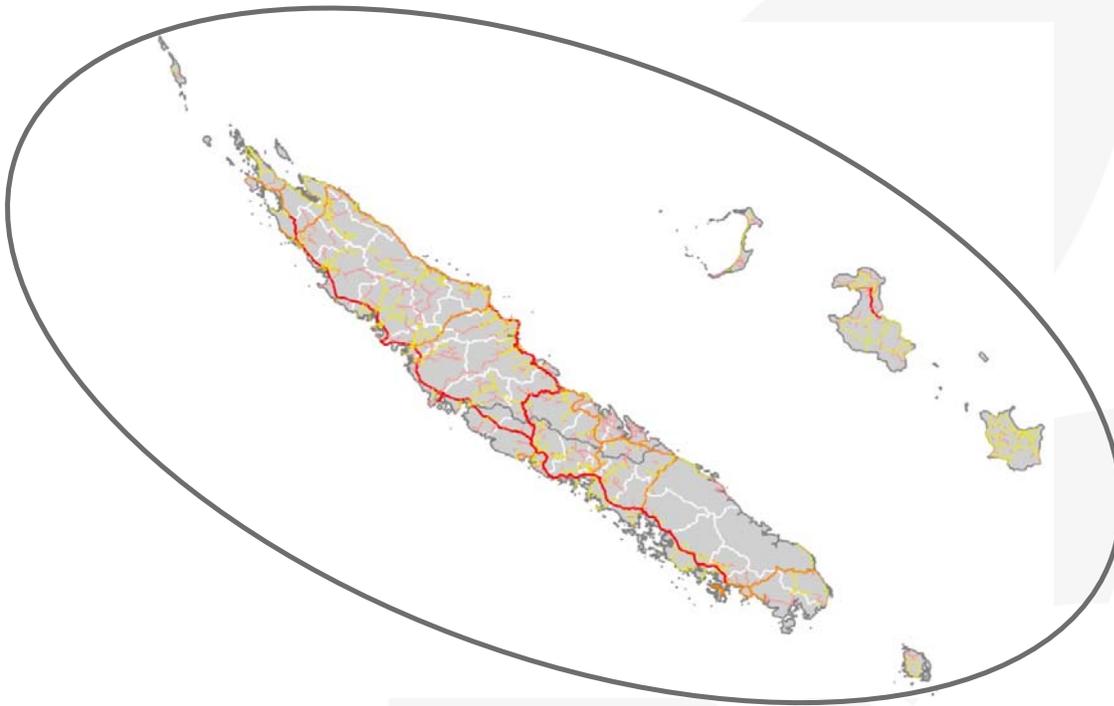
- Nombre de zones d'activités développées
 - Nombre d'entreprises regroupées dans les zones d'activités
 - Nombre de projets de logistique urbaine développés
-





Territoire concerné

- Ensemble du territoire



Mesures

La politique du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie doit faire évoluer la législation de façon à mieux codifier les conditions d'exercice de la profession de transporteur de marchandises. Cette nouvelle réglementation devra prendre en compte les impératifs en termes de sécurité et les enjeux économiques et sociaux.

Action 3.1 Définir des normes pour améliorer la sécurité du transport de marchandises

La profession du transport de marchandises nécessite une refonte de son cadre normatif pour intégrer les impératifs de sécurité actuels.

La mise aux normes relatives à la sécurité du transport de marchandises pourra comporter les changements suivants :

- évolution de la réglementation du transport de matières dangereuses ;
- obligation d'utilisation de tachygraphes par les transporteurs ;
- contrôles adaptés par les autorités.

Avant la mise en œuvre de ces normes, une évaluation des conséquences pour l'économie de la Nouvelle-Calédonie devra être réalisée afin d'ajuster au mieux la réglementation à la réalité économique.





V. Le transport terrestre de marchandises

En parallèle, le Gouvernement devra proposer un référentiel commun et simplifié à destination des communes pour que ces dernières puissent mettre en œuvre une réglementation adaptée à la logistique urbaine au moyen de leurs arrêtés communaux. Ce référentiel devra convenir des éléments suivants :

- la réglementation d'accès en ville visant à éviter l'accès des plus gros véhicules. Il est possible d'interdire l'accès à l'ensemble des voies d'une commune aux véhicules les plus gros, sur la base du paramètre de surface au sol et non sur le tonnage. Le Gouvernement devra définir le seuil préconisé qu'il jugera pertinent.

Ces limitations s'appliqueront pour le réseau routier local des communes et viendront en complément des itinéraires poids lourds que les communes auront défini dans l'action 1.1 de la présente thématique. Ainsi, les restrictions ne pourront s'appliquer ni au réseau de voirie à caractère structurant, ni aux itinéraires d'accès aux zones industrielles et d'activités les plus importantes.

Par ailleurs, ces restrictions seront accompagnées d'une période d'application. Elles n'ont en effet pas vocation à être nécessairement permanentes, mais bien à éviter les périodes potentiellement de circulations conflictuelles. Elles peuvent par exemple être levées pendant les périodes nocturnes.

- des réglementations ponctuelles concernant le gabarit physique (hauteurs, longueurs, largeurs) ou le tonnage des véhicules autorisés à circuler pour obéir à des logiques de contraintes physiques liées aux infrastructures : charge maximale admissible par un pont, hauteur sous un tunnel, etc.

Action 3.2 Mettre en œuvre une professionnalisation du secteur

Le secteur du transport de marchandises devra se professionnaliser. Pour cela, il devra être mis en œuvre un certificat d'aptitude pour les transporteurs routiers à considérer en accompagnement par la Chambre des Métiers. Ce diplôme devra assurer la formation effective des transporteurs notamment aux règles de sécurité à considérer et à la législation en vigueur régissant la profession.

Evaluation des coûts

Poste de dépenses	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Financiers
Définir des normes pour le transport de marchandises	0,3 ETP / an	0	Gouvernement
Mettre en œuvre une professionnalisation du secteur	0,1 ETP / an	0	Gouvernement





V. Le transport terrestre de marchandises

Rôle des Maîtres d'ouvrage

Maître d'Ouvrage concerné

- Gouvernement

Rôle du Maître d'Ouvrage

- Définition des normes et mise en œuvre de formations

Partenaires de l'opération

- Chambre des Métiers
- Transporteurs
- Entreprises de logistique
- DITTT

Atouts

- Vision coordonnée et véritable politique général du pays grâce au rôle central du Gouvernement

Limites de l'action

- Contrôles nécessaires pour s'assurer que les normes sont bien respectées

Impacts stratégiques sur l'aménagement du territoire

La réglementation mise en œuvre, bien qu'étant un risque économique pour le secteur privé, constitue un facteur de développement socio-environnemental pour l'ensemble du territoire. Le présent chapitre sera finalisé dans le cadre de la v1 du présent rapport.

Modes de gestion possible et/ou souhaitable

- Sans objet





Opportunités et menaces pour le territoire concerné

- Opportunités : Démarche de rationalisation du transport terrestre en parallèle
- Menaces : un coût d'investissement pour les entreprises trop important au regard des retombées économiques qu'elles pourraient bénéficier

Indicateurs de suivi

- Nombre de normes mises en place
- Nombre d'accidents de Poids Lourds répertoriés par année
- Nombre de personnes formées par année

