

PROJET

néobus

**Les transports du futur...
pour changer notre avenir !**

Piece n°5 ANNEXES

- A – DELIBERATION PORTANT CREATION DU SMTU**
- B – DELIBERATIONS DU SMTU RELATIVE AU PROJET NEOBUS**
- C – ARRETE DE DEFRICHEMENT**
- D - BILAN DE LA CONCERTATION**
- E – SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMÉENNE**
- F – PLAN DE DEPLACEMENT DU GRAND NOUMEA**
- G - PLAN DE VOIRIE DU GRAND NOUMEA**

Païta

Dumbéa

Mont-Dore

Nouméa

SMTU
SYNDICAT MIXTE
DES TRANSPORTS URBAINS
DU GRAND NOUMÉA

secal

TRANSAMO

A – DELIBERATION PORTANT CREATION DU SMTU

TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14 : Modification des statuts

Le comité délibère sur l'extension des attributions et la modification des conditions initiales de fonctionnement ou de durée du syndicat.

La délibération du comité est notifiée aux maires de chacune des communes syndiquées. Les conseils municipaux doivent obligatoirement être consultés dans un délai de quarante jours à compter de cette notification.

La décision d'extension ou de modification est prise par le haut-commissaire.

Elle ne peut, toutefois, intervenir si plus d'un tiers des conseils municipaux s'oppose à l'extension ou à la modification.

Article 15 : Adhésion à un syndicat mixte

L'adhésion du syndicat à un syndicat mixte doit être approuvée par les deux tiers des conseils municipaux des communes membres, représentant au moins la moitié de la population, ou par la moitié des conseils représentant les deux tiers de la population.

Article 16 : Règlement intérieur

Un règlement intérieur déterminera, en tant que de besoin, les mesures d'ordre internes concernant l'organisation du travail du syndicat. Il sera approuvé par le comité syndical qui pourra le modifier éventuellement.

Article 17 : Adhésion de nouvelles communes

Des communes autres que celles primitivement syndiquées peuvent être admises à faire partie du syndicat avec le consentement du comité du syndicat. La délibération du comité doit être notifiée aux maires de chacune des communes syndiquées. Les conseils municipaux doivent obligatoirement être consultés dans un délai de quarante jours à compter de cette notification.

La décision d'admission est prise par le haut-commissaire.

Elle ne peut, toutefois, intervenir si plus d'un tiers des conseils municipaux s'opposent à l'admission.

Article 18 : Retrait d'une commune

Une commune peut se retirer du syndicat avec le consentement du comité. Celui-ci fixe, en accord avec le conseil municipal intéressé, les conditions auxquelles s'opère le retrait.

La délibération du comité est notifiée aux maires de chacune des communes syndiquées.

Les conseils municipaux sont consultés dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article précédent.

La décision de retrait est prise par le haut-commissaire.

Elle ne peut, toutefois, intervenir si plus d'un tiers des conseils municipaux s'oppose au retrait.

Article 19 : Dissolution et liquidation

Le syndicat est dissous :

- soit de plein droit à l'expiration de cette durée ou à l'achèvement de l'opération qu'il avait pour objet de conduire ;
- soit par le consentement de tous les conseils municipaux intéressés.

Il peut être dissous soit sur la demande motivée de la majorité de ces conseils municipaux et l'avis du congrès de la Nouvelle-Calédonie, soit d'office par un décret rendu sur l'avis conforme du congrès et du conseil d'Etat.

Le décret de dissolution détermine, sous la réserve des droits des tiers, les conditions dans lesquelles le syndicat est liquidé.

Fait à Nouméa en UN (1) exemplaire, le

Les délégués des communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta

GEORGES NATUREL	JEAN LEQUES	GAËL YANNO
MICHEL VITTORI	CHARLES ERIC	DIDIER CHABAUD
DANIEL BLAISE	MICHEL MARIE	GÉRARD YAMAMOTO

Arrêté HC/DAIRCL n° 51 du 30 août 2010 portant création du syndicat mixte des transports urbains dénommé "Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa (SMTU)"

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, chevalier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite,

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, et notamment l'article 54 ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, et notamment son article 9 ;

Vu la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au syndicat mixte de transport du Grand Nouméa ;

Vu les délibérations n° 53/10/VIII du 5 août 2010, de la ville du Mont-Dore ; n° 2010/235 du 11 août 2010, de la ville de Dumbéa ; n° 2010/850 du 26 août 2010 de la ville de Nouméa ; n° 2010/68 du 19 août 2010 de la ville de Païta décidant de constituer le syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;

Sur proposition de M. le secrétaire général du haut-commissariat de la République,

Arrête :

Article 1^{er} : Il est autorisé, à compter du 1^{er} septembre 2010 entre la province Sud et les communes de Nouméa, Dumbéa, Mont-Dore et Païta, la création d'un syndicat mixte intitulé

"Syndicat mixte des transports urbains (SMTU)". Cet établissement public a pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routier, ferrés et maritimes et de transports scolaire du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta.

Article 2 : Les statuts du syndicat, figurant en annexe du présent arrêté, sont approuvés.

Article 3 : Le budget du syndicat et son compte administratif sont présentés, chaque année, par le directeur au comité du syndicat qui les vote et approuve.

Article 4 : La comptabilité du syndicat mixte est tenue suivant les règles de l'instruction budgétaire et comptable M. 4.

Article 5 : Le comptable du syndicat mixte est désigné par M. le trésorier-payeur général de Nouvelle-Calédonie.

Article 6 : Le secrétaire général du haut-commissariat de la République est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié aux intéressés et publié au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

*Le haut-commissaire de la République
en Nouvelle-Calédonie,
YVES DASSONVILLE*

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS DU GRAND NOUMÉA

ETABLISSEMENT PUBLIC CREE EN VERTU DE L'ARTICLE 54 DE LA LOI ORGANIQUE MODIFIEE n° 99-209 DU 19 MARS 1999

PREAMBULE

Les différentes autorités intervenantes en matière de transport dans les communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta, zone dite du Grand Nouméa, ont depuis plusieurs années œuvré en vue de définir un schéma cohérent des transports publics.

Cette politique de coordination se matérialise au travers du présent syndicat mixte, lequel a vocation à être l'autorité organisatrice des transports unique du Grand Nouméa.

Ce syndicat mixte est constitué en application de l'article 54 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, de l'article 9 de la loi n° 99-210 relative à la Nouvelle-Calédonie, et du code des communes.

Visas

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le code des communes ;

Vu les délibérations n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de la province Sud, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 53/10/VIII du 5 août 2010 de la commune du Mont-

Dore, n° 2010/850 du 24 août 2010 de la commune de Nouméa, et n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta ;

Vu la dissolution du syndicat intercommunal à vocation unique Transco ;

Vu le retrait partiel des compétences du syndicat intercommunal du Grand Nouméa.

Les membres constitutifs du syndicat mixte ci-après désignés, dûment autorisés par leurs organes délibératifs respectifs ont décidé à l'unanimité et en termes identiques d'adopter les présents statuts.

TITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Composition

Sont membres du syndicat mixte en tant qu'autorités organisatrices de transport :

- La province Sud
- La commune de Dumbéa,
- La commune du Mont-Dore
- La commune de Nouméa
- La commune de Païta.

Article 2 : Dénomination

Le syndicat mixte est dénommé "Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa" ou SMTU.

Dans la suite des présents statuts, le syndicat mixte des transports urbains est désigné par les termes "le syndicat mixte".

Article 3 : Siège

Le siège du syndicat mixte est situé 41/43 rue de Sébastopol à Nouméa.

Il pourra être transféré en tout autre endroit de Nouvelle-Calédonie par simple délibération de son comité syndical.

Article 4 : Objet

Le présent syndicat mixte a pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation, des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des quatre communes suivantes : Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta.

Dans le respect de la réglementation en vigueur, le syndicat mixte est autorisé à confier par convention l'exploitation de services à un ou plusieurs opérateurs.

Les compétences du syndicat mixte incluent tout type de prestations en rapport avec la réalisation de son objet et notamment les missions qui suivent :

4.1 Missions d'organisation et de gestion des transports en commun.

- Fixation des modes d'exercices des transports.
- Fixation et approbation des tarifs et des titres de transports.
- Fixation et approbation des lignes, des horaires et des points d'arrêt.
- Gestion commerciale des réseaux, de la billetterie, des recettes et des dépenses.

- Contractualisation et suivi des opérateurs.
- Coordination avec les autres services de transport de personnes.
- Création et gestion des biens mobiliers et immobiliers nécessaires à l'exploitation des réseaux.

4.2 Missions prospectives.

- Etudes et analyse des besoins et des offres de services pour une meilleure optimisation des réseaux de transport en commun permettant une desserte optimale tout en cherchant à minimiser les coûts pour les collectivités concernées.
- Etude et analyse des besoins en financement et des réponses possibles.
- Définition et mise en œuvre des grands projets d'infrastructures à moyen et long termes.
- Mise en place de projets et de politiques d'incitation au développement et à l'accompagnement du transport public sous toutes ses formes.

Article 5 : Compétence territoriale

La compétence territoriale du syndicat mixte recouvre les territoires géographiques de chacune des communes membres.

Article 6 : Durée

Le syndicat mixte est institué pour une durée illimitée.

Article 7 : Dissolution

Le syndicat mixte peut être dissous en application des dispositions de l'article 9-III de la loi n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie.

En cas de dissolution, les biens du syndicat mixte sont restitués aux collectivités qui les ont apportés.

Les reliquats financiers sont partagés entre les membres au prorata des apports.

Article 8 : Modification statutaire

Les présents statuts pourront être modifiés à l'initiative du comité syndical, qui statuera à la majorité absolue des délégués présents ou représentés, avant adoption en des termes identiques par les assemblées délibérantes des collectivités adhérentes.

TITRE 2

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Section 2.1 - Le comité syndical

Article 9 : Organisation du comité syndical

Le syndicat mixte est administré par un comité syndical composé de représentants des membres, désignés selon les modalités propres à chaque collectivité, à raison de :

- trois pour la province Sud,
- trois pour la commune de Nouméa,
- un pour la commune de Dumbéa,
- un pour la commune de Mont-Dore,
- un pour la commune de Païta.

A compter du 1^{er} janvier 2011, le comité syndical pourra engager une réflexion sur la représentation des différentes collectivités en son sein.

Article 10 : Représentants

Chaque représentant dispose d'une voix délibérative.

La durée du mandat de chaque représentant correspond à celle du mandat au titre duquel il siège. Les représentants des collectivités, ne siégeant pas au titre d'un mandat, siègent au sein du comité syndical tant qu'ils ne sont pas remplacés par la collectivité qui les a désignés.

Lorsqu'un représentant cesse ses fonctions avant l'expiration normale du mandat, il est pourvu, dans un délai de deux mois, à son remplacement dans les mêmes formes. Dans ce cas, les fonctions du nouveau membre prennent fin à la date où auraient cessées celles du membre qu'il a remplacé.

Chaque membre du syndicat mixte désigne autant de représentants suppléants que de représentants titulaires.

En cas d'empêchement, le représentant titulaire peut se faire remplacer par un suppléant, qui a voix délibérative.

Lorsqu'un représentant a un intérêt direct ou indirect dans une affaire soumise au comité, il ne peut prendre part à la délibération sur ce dossier. Quand le comité syndical examine des questions individuelles, la question est débattue et l'avis donné hors de la présence de la personne.

Les fonctions de représentant du comité sont gratuites.

Les représentants bénéficient de la prise en charge des frais de transport et de mission sur la base du plus haut forfait applicable aux fonctionnaires de la Nouvelle-Calédonie quand ils sont convoqués ou en mission pour le syndicat mixte.

Article 11 : Fonctionnement du comité syndical

11.1 Convocation

Le comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre et en session extraordinaire à la demande du tiers au moins de ses membres ou aussi souvent que l'intérêt du syndicat l'exige à la demande de son président.

Les membres sont convoqués par le président quinze jours au moins avant la réunion.

En cas d'urgence décidée par le président, le délai de convocation peut être réduit sans pouvoir être toutefois inférieur à trois jours francs.

En cas d'urgence ou d'impossibilité matérielle d'organiser la séance au siège du syndicat mixte, le président peut décider sa tenue en tout autre lieu ou organiser la tenue d'une consultation écrite de tous les membres.

L'ordre du jour est arrêté par le président. Il comporte notamment l'examen des questions dont l'inscription est demandée par le tiers des membres du conseil au moins.

Chaque point figurant à l'ordre du jour fait l'objet d'un dossier transmis avec la convocation.

11.2 Quorum et règles de vote

Le comité syndical ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres titulaires ou représentés est présente. Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, une deuxième réunion a lieu sur convocation du président dans le délai maximum de 15 jours, sans condition de quorum.

Le président ou le vice-président du comité syndical préside les séances. En leur absence, les membres présents désignent un président de séance.

Les décisions du comité syndical sont dénommées délibérations.

Les délibérations sont adoptées à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

En l'absence d'un membre et de son suppléant, le membre titulaire peut donner mandat à tout autre membre présent afin de le représenter et de voter en son nom. Aucun membre ne peut être porteur de plus d'un mandat.

Le vote a lieu à main levée. Toutefois, il est procédé au vote à bulletin secret à la demande d'un tiers des membres présents et pour l'élection du président et du vice-président.

Le directeur du syndicat mixte et l'agent comptable du syndicat mixte ou leurs représentants, assistent aux séances avec voix consultative.

11.3 Secrétariat

Le secrétariat du conseil est confié à la direction du syndicat mixte, qui assure l'organisation matérielle des séances et la tenue des archives.

Les délibérations du comité syndical sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par le président de la séance et un membre présent du comité syndical.

Ces procès-verbaux mentionnent le nom des administrateurs présents ou absents ; ils font état de la présence ou de l'absence des personnes convoquées à la réunion et de la présence de tout autre personne ayant assisté à tout ou partie de la réunion.

Ils sont signés par le président de séance et par au moins un administrateur.

Les administrateurs reçoivent un compte rendu sommaire de séance dans les quinze (15) jours suivant chaque réunion du comité syndical.

Les copies, extraits ou comptes rendus ne peuvent toutefois être utilisés que sous réserve du respect des prescriptions de l'article 226-13 du code pénal.

Le comité syndical peut former, pour l'exercice d'une ou de plusieurs compétences, des commissions chargées d'étudier et de préparer ses décisions.

Les procès-verbaux des débats et des délibérations sont transmis aux personnes publiques membres du syndicat mixte et soumis à l'approbation définitive du comité syndical à la séance suivante.

11.4 Fonctionnement provisoire

Le doyen d'âge des différents représentants désignés par les collectivités convoque les membres pour la première réunion du comité syndical et, le cas échéant, assure la gestion des affaires courantes du syndicat jusqu'à cette réunion.

L'ordre du jour de la première réunion du comité syndical concerne, l'élection du président et du vice-président, l'adoption du budget prévisionnel, les conditions d'exercice de la direction et de nomination du directeur.

Article 12 : Personnes extérieures

Assiste également aux séances du comité syndical et peut être entendue toute personne invitée par le président en raison de sa compétence.

Les séances du comité syndical ne sont pas publiques.

Les personnes qui assistent sont tenues au secret des délibérations et ne peuvent utiliser les informations portées à leur connaissance dans leur intérêt personnel ou pour toute cause que ce soit.

Article 13 : Attributions du comité syndical

Le comité syndical est l'organe délibérant du syndicat mixte. Il administre par ses délibérations le syndicat mixte.

A ce titre, le comité syndical dispose d'une compétence générale pour gérer l'ensemble des activités du syndicat mixte conformément à sa compétence.

Sous réserve des pouvoirs que le comité syndical peut déléguer au président et des pouvoirs propres dont dispose ce dernier en vertu des présents statuts, il a notamment les attributions énumérées ci-après :

1/ Attributions financières

- Le comité syndical arrête l'état prévisionnel de recettes et de dépenses, les décisions modificatives et les comptes annuels et procède à l'affectation des résultats annuels,
- Il autorise l'appel à des ressources financières extérieures, les cautions avales et garanties engageant du syndicat mixte,
- Il fixe les tarifs et redevances du syndicat mixte et fixe l'organisation des réseaux de transport,
- Il accepte ou refuse les dons et legs,
- Il consent les remises gracieuses et se prononce sur les admissions en non valeur.

2/ Attributions administratives

- Il élit en son sein, le président et le(ou les) vice(s)-président(s),
- Il délibère sur les acquisitions et cessions mobilières et immobilières, les échanges, les baux, les aliénations de terrains ou d'immeubles nécessaires aux activités du syndicat mixte, sous réserve des dispositions de l'article,

- Il délibère sur le règlement intérieur et sur le rapport annuel d'activité présenté par le président. Il délibère également sur les conventions à passer avec tout organisme public ou privé dans le cadre de ses missions, ainsi que sur les travaux à engager,
- Il habilite le président à ester en justice,
- Il détermine la création de commissions de travail,
- Il modifie les conditions initiales de composition et de fonctionnement du syndicat mixte,
- Il peut décider du transfert du siège du syndicat mixte.

3/ Gestion du personnel

- Le comité syndical arrête les tableaux des emplois et effectifs maxima,
- il arrête la politique sociale du syndicat mixte, y compris les aides et prêts de caractère exceptionnel consentis pour des motifs d'ordre social, dans le respect des lois et règlements en vigueur,
- Il délibère sur la nomination et la révocation du directeur général, sur proposition du président, et en fixe les conditions de rémunération.

Article 14 : Délégation de pouvoirs

Le comité syndical peut déléguer au président pour une durée qu'il détermine, les pouvoirs ci-dessous énumérés :

- Consentement ou acceptation, cession ou résiliation de baux ou locations inférieurs à une durée fixée par le comité syndical,
- Acquisition, échange, vente de tous biens, droits mobiliers et immobiliers, conclusion de tous marchés ou conventions relatifs à des prestations de services, de fourniture ou autres avec toute personne, lorsque ces opérations portent sur des sommes inférieures à un montant ou revêtent une nature, déterminées par le comité syndical,
- Décision d'accorder au personnel des secours ou prêts temporaires remboursables,
- Négociation et signature des conventions de prêts nécessaires à la réalisation des actions du syndicat mixte dans la limite des emprunts prévus au budget prévisionnel,
- Admissions en non valeur, dont le montant cumulé par débiteur et par exercice est inférieur à un seuil fixé par le comité syndical,
- Dans la limite d'un montant total fixé par le comité syndical, cautions, avals ou garanties au nom du syndicat mixte.

Le président produit lors de l'approbation des comptes un compte rendu de l'exercice des attributions déléguées.

Section 2.2 - Présidence

Article 15 : Désignation

Le président et le(s) vice-président(s) du comité syndical sont élus au scrutin secret et à la majorité absolue par et parmi les membres délibérants pour une durée de 3 ans renouvelable.

Si aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue à la fin du premier tour de scrutin, il est procédé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.

En cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est déclaré élu.

Article 16 : Attributions

Le président est l'exécutif du syndicat mixte et à ce titre :

- Il prépare et met en œuvre la politique définie par le comité syndical et assure l'exécution de ses délibérations. Il étudie ou propose toutes questions à la décision du comité syndical,
- Il fixe les dates de réunion du comité syndical, son ordre du jour et en assure la convocation,
- Il ouvre la séance, dirige les débats, contrôle les votes et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé,
- Il ordonne les dépenses, prescrit l'exécution des recettes, signe les marchés et contrats, assure l'administration générale,
- Il peut passer des actes en la forme administrative,
- Il peut déléguer sa signature au directeur général ou à tout personnel du syndicat mixte pour partie des compétences qui lui sont attribuées par les présents statuts,
- Il assure la police du comité et de ses séances,
- Il assume les tâches exécutives et en particulier l'application des délibérations du comité syndical,
- Il peut inviter au comité, à titre consultatif, toute personne dont la présence ou le concours est jugé nécessaire,
- Il assure l'affichage et la publication des insertions légales,
- Il propose le règlement intérieur du comité syndical,
- Il propose au comité syndical la création de tous comités ou commissions ou autres structures ayant trait au fonctionnement interne ou externe du syndicat mixte,
- Il représente du syndicat mixte dans tous les actes de la vie civile. En vertu d'une habilitation du comité syndical, il intente les actions et défend devant les juridictions au nom du syndicat mixte,
- Il a autorité sur l'ensemble du personnel,
- Il recrute et affecte les agents contractuels du syndicat mixte et met fin à leur contrat. Il affecte dans les emplois du syndicat mixte les fonctionnaires et assure les actes de gestion courante de leur carrière, notamment la notation, les propositions d'avancement, l'octroi des congés,
- Il prépare les projets techniques et fait procéder à l'exécution de tous les travaux et à la réalisation de toutes les commandes,
- Il propose au comité syndical la mise en place de tous les services fournis par le syndicat mixte et de leurs modes de production et de commercialisation,
- Il établit les différents programmes, budgets et états de prévisions de recettes et dépenses, les soumet au comité syndical et présente le compte financier,
- Il propose au comité syndical les tarifs des services.

Sur délégation spéciale, le premier vice-président remplace le président empêché ou absent. La même procédure s'applique au premier vice-président également empêché ou absent, alors remplacé par un autre vice-président par rang de tableau.

Article 17 : Délégations

Le président peut déléguer une partie de ses pouvoirs propres à l'exclusion des ordres de réquisition du comptable, à tout agent du syndicat mixte.

Le président peut déléguer sa signature à tout agent du syndicat mixte.

Sa décision de déléguer est communiquée pour information aux membres du comité syndical. Les délégations de signatures concernant les actes liés à la fonction d'ordonnateur du budget doivent être approuvées par le comité syndical et transmises au comptable du syndicat mixte.

Section 2.3 - Direction

Article 18 : Nomination

La direction est assurée par un directeur général nommé par le président.

Article 19 : Fonctions

Le directeur général assure, sous l'autorité du président, l'administration générale du syndicat mixte et l'exécution des décisions du comité syndical.

Il prépare les programmes d'activités annuels ainsi que les propositions budgétaires.

Il gère, dirige, et exerce le pouvoir hiérarchique sur les personnels sur délégation du président.

Plus généralement, le directeur général exerce ses fonctions dans le cadre des décisions adoptées par le conseil syndical et dans la limite des missions du syndicat mixte, sous réserve des fonctions et pouvoirs attribués par la loi, les présents statuts, et le règlement intérieur à son président.

TITRE III DISPOSITION FINANCIERES ET COMPTABLES

Section 3.1 - Budget

Article 20 : Financement

Le financement des opérations du syndicat mixte est assuré par :

- la participation de ses membres,
- les recettes tirées des prestations de services assurées par le syndicat mixte (vente des titres de transport et publicités notamment),
- les revenus des biens meubles et immeubles appartenant au syndicat mixte,
- les subventions et concours de toutes natures,
- les dons et legs,
- les emprunts que le syndicat mixte sera autorisé à contracter,
- tous produits financiers issus de placements ou provenant de revenus du capital,
- Les prélèvements fiscaux de quelque nature que ce soit qui pourraient être affectés par les autorités compétentes,
- Les participations financières d'organismes non membres, dans le cadre de conventions particulières et dans la limite des compétences du syndicat, correspondant à des actions d'intérêt commun menées par le syndicat, maître d'ouvrage.

Le budget prévisionnel des recettes et des dépenses est établi pour chaque exercice budgétaire.

Section 3.2 - Contribution des membres

Article 21 : Définition

Les membres du syndicat mixte contribuent à son financement en compensant la différence entre les recettes de toute nature, hors contribution directe des membres, d'une part et les charges prévisionnelles annuelles d'autre part.

A l'arrêté des comptes, tous les surplus de versement feront soit l'objet d'un reversement aux collectivités selon les clés de répartition décrites ci-dessous, soit seront reportés et viendront en déduction de la participation des membres pour l'année budgétaire suivante.

Toutes les insuffisances de versement de cette compensation seront compensées en cours d'année ou l'année suivante en fonction des possibilités budgétaires du syndicat mixte.

En cours d'exercice, le budget prévisionnel pourra être ajusté en recettes ou en dépenses.

Le syndicat mixte communiquera ses besoins de financement à ses différents membres lors de leurs phases de préparation budgétaire pour l'année suivante.

Article 22 : Clés de répartition

Les frais d'investissement, de fonctionnement et les coûts d'exploitation sont supportés par le budget du syndicat conformément aux dispositions ci-dessus.

Ces contributions constituent des dépenses obligatoires pour l'ensemble des membres.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2011, le budget du syndicat mixte sera constitué des budgets déjà votés par les collectivités pour l'exercice des missions dévolues au syndicat mixte.

Article 23 : Réexamen des conditions

Les dispositions relatives à la contribution des membres seront réexaminées par le comité syndical et les assemblées délibérantes des membres en 2010 pour la préparation du budget 2011, puis tous les trois ans.

La modification des clés de répartition financière seront calculées en tenant notamment compte des critères suivants :

- l'évolution de population recensée si cette donnée est connue,
- Le rendement par commune de la fiscalité qui pourrait être affectée au budget du syndicat,
- La participation de la province Sud.

Section 3.3 - Norme comptable et contrôle budgétaire

Article 24 : Norme comptable

La norme comptable applicable au syndicat mixte est la M4.

Article 25 : Contrôle budgétaire et jugement des comptes

Le syndicat mixte est soumis au contrôle de légalité, au contrôle budgétaire et au jugement des comptes en application de l'article 9-VIII de la loi n° 99-210 du 19 mars 1999.

**TITRE IV
DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

Article 26 : Date d'effet

Le syndicat mixte entre en fonction au 1^{er} septembre 2010.

Afin de tenir compte des modalités pratiques de mise en œuvre des missions dévolues au syndicat mixte, les membres conviennent d'un déploiement des compétences en deux temps, avec un transfert partiel au 1^{er} septembre 2010 et un transfert total au 1^{er} janvier 2011.

A cette dernière date, il se substituera dans l'ensemble des droits et obligations de ses membres dans la totalité des missions qui lui sont attribuées par les présents statuts, et notamment dans le cadre des conventions que ceux-ci auront contractées.

Au 1^{er} septembre 2010, les compétences attribuées au syndicat mixte sont exclusivement :

- les missions définies à l'article 4.1 des présents statuts (missions d'organisation, de gestion et d'exploitation, des services publics réguliers de transports), mais limitées au seul domaine des transports scolaires du secondaire, exercées jusqu'alors par le syndicat intercommunal à vocation unique Transco. Les moyens et financement de ce dernier lui seront affectés dès la date du 1^{er} septembre.
- la mission de "mise à l'étude de l'équipement du réseau et de l'organisation générale du transport en commun de l'agglomération en vue d'une meilleure coordination des autorités organisatrices permettant une desserte optimale tout en cherchant à minimiser les coûts pour les collectivités concernées" détenue jusqu'alors par le syndicat intercommunal du Grand Nouméa, SIGN.

Au 1^{er} janvier 2011, les compétences attribuées au syndicat mixte seront celles fixées à l'article 4, incluant notamment les missions de transport directement exercées jusqu'à cette date par les communes et la province Sud.

Les différents biens et moyens des membres transférés au syndicat mixte font l'objet d'un rapport d'inventaire détaillé.

A titre provisoire, le syndicat mixte aura son siège dans les locaux du SIGN.

Article 27 : Mise à disposition de service

Pour des raisons pratiques et de poursuite de missions actuellement en cours d'exécution les services des collectivités membres pourront par convention être mis à disposition du syndicat mixte pour exercer les compétences de celui-ci et en particulier dans les rapports qu'il entretient avec les concessionnaires de transport public.

Ces conventions définiront les conditions de remboursement du cocontractant, notamment en compensation des coûts de mise à disposition du service.

La durée de ces conventions ne devra pas excéder la date limite de chacune des concessions et au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

Ces conventions ne sauraient avoir pour objet de permettre au service mis à disposition de modifier le périmètre de la concession, d'accepter un changement de concessionnaire, ou de prendre toutes mesures décisives portant notamment sur des changements tarifaires ou de la desserte urbaine.

Arrêté HC/DIRAG/n° 72 du 30 août 2010 portant ouverture d'une enquête parcellaire sur le territoire de la commune de Nouméa

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, chevalier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite,

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le décret n° 2007-423 du 27 mars 2007 relatif aux pouvoirs du haut-commissaire de la République, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat en Nouvelle-Calédonie ;

Vu le décret du 29 octobre 2007 portant nomination de M. Yves Dassonville, préfet hors cadre en service détaché, haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ;

Vu le décret du 16 mai 1938 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique en Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté du 29 décembre 2006 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la RP 7 section "Papeete- Kaméré" en boulevard urbain sur la commune de Nouméa ;

Vu la demande du président de la province Sud en date du 17 juin 2010 ;

Sur proposition de M. le secrétaire général du haut-commissariat de la République,

A r r ê t e :

Article 1^{er} : Une enquête parcellaire est ouverte dans la commune de Nouméa du **lundi 20 septembre 2010 au lundi 4 octobre 2010 inclus**, aux fins de déterminer les terrains dont l'acquisition est nécessaire à l'aménagement du carrefour giratoire Simonin sur la RP 7 - Ducos - Nouméa.

Article 2 : M. Michel Trigalleau est désigné en qualité de commissaire-enquêteur.

Article 3 : Le dossier d'enquête, le plan parcellaire des biens à acquérir, ainsi que la liste des propriétaires concernés seront déposés en mairie de Nouméa, pour être consultés par toute personne qui voudra en prendre connaissance, aux heures d'ouverture au public de la mairie (de 7 h 15 à 15 h 30 du lundi au vendredi).

Article 4 : Les observations des propriétaires ou tiers intéressés pourront être consignées sur le registre ouvert à cet effet. Elles pourront également être adressées par écrit au commissaire-enquêteur, avant la date de clôture de l'enquête, à la mairie (BP K1 - 98849 Nouméa).

Article 5 : Un avis au public faisant connaître la période d'ouverture de cette enquête est publié dans un journal local habilité à recevoir les annonces judiciaires et légales (Les Nouvelles Calédoniennes), avant le début de l'enquête. Cet avis ainsi que le présent arrêté seront affichés en mairie.

B – DELIBERATIONS DU SMTU RELATIVE AU PROJET NEOBUS

DELIBERATION N° 2010/15

Approuvant le dossier de candidature du Grand Nouméa à l'appel à solliciter projet « transports urbains » 2010 et autorisant le Président à solliciter les subventions liées

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie ;
- VU la délibération n° 2010/02 du 19 mars 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) autorisant le président à signer un marché public pour l'étude d'opportunité et de faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre (TSCP) sur le Grand Nouméa avec EGIS MOBILITE ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la note explicative de synthèse n° 2010/15 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le comité syndical approuve le projet de Transport en Commun en Site Propre (TSCP) du Grand Nouméa présenté dans le dossier d'appel à candidature ci-joint et sollicite auprès de l'Etat (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer) une subvention dans le cadre de l'appel à projets « Transports Urbains » 2010.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE SIGNATURE

Le comité syndical autorise le Président du SMTU à répondre à cet appel à projet et à prendre et à signer tous actes utiles relatifs aux dossiers de demandes de subvention (Etat, Union Européenne et collectivités locales).

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 6 OCTOBRE 2010

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,



GIL BRIAL
Syndicat Mixte
Des Transports Urbains
du Grand Nouméa

Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 7 OCT 2010 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 7 OCT 2010

Annulations :

Com. délégué province sud	1
Trésorier de la province sud	1
Commune de Nouméa	1
Commune de Mont-Dore	1
Commune de Dumbéa	1
Province Sud	1

Pour le Président
et par délégation



Le Directeur

SUBDIVISION
ADMINISTRATIVE SUD
01 JUIN 2012
Contrôle de légalité

DELIBERATION N°2012-16
Approuvant le programme « TCSP du Grand Nouméa »

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics régulateurs de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU l'approbation du PDAN, incluant le projet TCSP, par les communes et la province Sud entre août et septembre 2010 ;
- VU la délibération n°2010/15 approuvant le projet de TCSP du Grand Nouméa présenté dans le dossier d'appel à candidature afin de solliciter une subvention auprès de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets « Transports Urbains » 2010 ;
- VU l'approbation du compte rendu du Comité de Pilotage en date du 18 avril 2012 ;
- VU la note explicative de synthèse n° 2012-16 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le programme TCSP du Grand Nouméa, tel qu'il a été présenté au Comité de Pilotage du 18 avril 2012, portant sur un projet d'infrastructure en site propre de 24,6kms, équipé de systèmes dédiés et d'un centre de maintenance, dont le coût cible est estimé à 26.1 Milliards F CFP, est approuvé, sous réserve des observations des différentes collectivités membres du SMTU émises, avant le 08 juin 2012.

ARTICLE 2 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 3 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 24 mai 2012

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 01 JUIN 2012 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 01 JUIN 2012

- Amplifications :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune du Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

SUBDIVISION
ADMINISTRATIVE SUP
du 1 JUN 2012

DELIBERATION N° 2012-19

Pour l'approbation de l'Autorisation de programme (AP) pour la Maîtrise d'œuvre Générale

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54,
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9,
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie,
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HCD/ARCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n° 2012/10 du 8 mars 2012 du SMTU constatant la réalité du débat d'orientation budgétaire pour l'année 2012 ;
- VU la délibération n°2012/ du 29 mars 2012 approuvant le Budget Primitif 2012 du SMTU ;
- VU la délibération n°2012/16 du 24 mai 2012 approuvant le programme « TCSP du Grand Nouméa » ;
- VU la délibération n°2012/17 du 24 mai 2012 autorisant le lancement de l'appel d'Offre pour la Maîtrise d'œuvre Générale relative au projet « TCSP du Grand Nouméa » ;
- VU la note explicative de synthèse n° 2012-19 ;

Après en avoir délibéré,

TéL. 28 47 46 - Fax. 25 12 34

Immunable LE CASTEX 4^{ème} étage, 4 avenue du Maréchal FOCH, 98 800 Nouméa - BP 530 - 98846 Nouméa

DECIDE

ARTICLE 1 : VOTE ET CONSISTANCE DE L'AP : « Maîtrise d'œuvre Générale »

Le comité syndical approuve l'Autorisation de Programme (AP) relative à la Maîtrise d'œuvre Générale pour un montant global de 757 051 000 (sept cent cinquante sept millions cinquante et un mille) F CFP sur la période 2012-2017.

ARTICLE 2 : IMPUTATION BUDGETAIRE

La dépense sera imputée sur le Budget du SMTU chaque année – Chapitre 20 – Article 2031

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président et madame le Trésorier de la Province Sud sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 24 mai 2012

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le **1 JUN 2012** et de sa transmission au représentant de l'Etat le **1 JUN 2012**

Ampliations :

- Com. délégué province Sud
- Trésorier de la province Sud
- Commune de Nouméa
- Commune de Mont-Dore
- Commune de Païta
- Commune de Dumbéa

TéL. 28 47 46 - Fax. 25 12 34

Immunable LE CASTEX 4^{ème} étage, 4 avenue du Maréchal FOCH, 98 800 Nouméa - BP 530 - 98846 Nouméa



DELIBERATION N°2012-28

Approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO

L'E. COMITE; SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGIN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DA/IRCJ, N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n°2010/07 du 7 septembre 2011 instituant la Commission d'Appel d'Offres du SMTU et portant désignation de ses membres ;
- VU la délibération n°2012-16 du 24 mai 2012 portant approbation du programme TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la note explicative de synthèse n° 2012-28 concernant la convention de mandat;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Compte tenu de la spécificité du projet de mise en place d'un TCSP, le SMTU, Maître d'Ouvrage, a décidé d'avoir recours à un Mandataire, qui interviendra au nom et pour son compte afin d'assurer la mise en œuvre du projet, tant au niveau technique, administratif, juridique et financier.

La présente convention est conclue dans le cadre des dispositions de la délibération n° 291 du 18 avril 2007 relative à la passation des contrats de représentation et d'assistance à caractère administratif et technique.

ARTICLE 2 : SIGNATURE DE LA CONVENTION

Le 1^{er} Vice-président est autorisé à signer la convention de mandat établie entre le SMTU et le groupement SECAL-TRANSAMO.

ARTICLE 3: VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4: EXECUTION

Monsieur le 1^{er} Vice-président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le
POUR EXTRAIT CONFORME

Le 1^{er} Vice-président,
Gérard VIGNES



Le Vice-président certifie le caractère exécutoire de cet acte, compte tenu de sa publication le 23 OCT 2012 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 23 OCT 2012

- Ampliations :
- Comm. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

DELIBERATION N°2012-36

Pour l'approbation de la convention de financement du passage supérieur des Erudits et autorisant le Vice-Président à signer

LE COMITE SYNDICAL,

- Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
 - Vu la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
 - Vu le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
 - Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général de la comptabilité publique ;
 - Vu la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
 - Vu les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
 - Vu les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
 - Vu la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
 - Vu l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
 - Vu les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
 - Vu la note explicative de synthèse n°2012-36;
- Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

La convention de financement établie entre le SMTU et la SECAL, aménageur de la ZAC de Dumbéa-sur-Mer, fixant les modalités de coopération et de financement pour les travaux liés au projet TCSP du Grand Nouméa au niveau du passage supérieur des Erudits, estimée à 218 210 000F CFP HT (deux cent quarante-huit millions deux cent dix mille) est approuvée.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE SIGNATURE

Le Vice-Président est autorisé à signer la convention précitée.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 16 novembre 2012
POUR EXTRAIT CONFORME

Le Vice-Président,



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 23 NOV 2012 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 27 NOV 2012

27 NOV 2012

- Ampoulaire :
- Comm. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

DELIBERATION N° DEL-2013-17

Pour l'approbation du projet de convention de financement relatif à l'opération du quartier asiatique avec la Ville de Nouméa, dans le cadre du projet TCSP, et autorisant le Président à donner son accord au mandataire pour la signature de la convention

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du flaut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU);
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU);
- VU la délibération n°2012/16 du 24 mai 2010 relative à l'approbation du programme TCSP du Grand Nouméa;
- VU la délibération n°2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO;
- VU la délibération n° DEL-2013-05 du 28 mars 2013 approuvant le budget primitif du SMTU;
- VU la note explicative de synthèse n°NS-2013-12-DEL;

DECIDE

ARTICLE 1 : CONVENTION DE FINANCEMENT

Le comité syndical approuve le projet de convention de financement relatif à l'opération du quartier asiatique avec la Ville de Nouméa, dans le cadre du projet de TCSP du Grand Nouméa, pour un montant de 26 018 000F CFP TTC.

ARTICLE 2 : AUTORISATION

Le comité syndical autorise le Président à donner son accord au mandataire, le groupement SECAL-TRANSAMO, pour la signature de cette convention.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 20 JUIN 2013



POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,

Gil BRIAL

Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 4 JUILL. 2013 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 3 JUILL. 2013

- Amplifications :
- Com. délégué Province Sud
 - Trésorier de la Province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune du Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

DELIBERATION N°DEL-2013-22

Portant approbation de l'avenant n°1 à la convention de mandat et autorisant le Vice-président à signer l'avenant

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général de la comptabilité publique ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n°2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement Secal-Transamo pour la réalisation du projet de TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la note explicative de synthèse n°NS-2013-22-DEL ;

Après en avoir délibéré,



DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le Comité Syndical approuve le projet d'avenant n°1 à la convention de mandat avec le Groupement Secal-Transamo pour la réalisation du projet TCSP du Grand Nouméa, tel qu'annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE SIGNATURE

Le Vice-Président est autorisé à signer l'avenant n°1 à la convention de mandat avec le groupement Secal-Transamo pour la réalisation du projet TCSP, tel qu'annexé à la présente délibération.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le **19 AOÛT 2013**

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Vice-Président
Bernard DELADRÈRE
Bernard DELADRÈRE



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le **19 AOÛT 2013** et de sa transmission au représentant de l'Etat le **19 AOÛT 2013**

- Amplifications :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

SUBJ. :
ADMINIS. FVA.
04 OCT. 2013
Copie conforme
Authentique
le Président

DELIBERATION N° DEL-2013-36

Le Comité Syndical autorise le Président à signer la convention relative à la réalisation et au financement du projet de réseau de transport collectif en site propre du SMTU

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général de la comptabilité publique ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la convention signée par le contrôleur financier de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, par le Directeur Général des infrastructures des transports et de la mer pour l'Etat et par le Président du Conseil d'administration pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France
- VU la note explicative de synthèse n° NS-2013-36-DEL ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le Comité Syndical autorise le Président à signer la convention relative à la réalisation et au financement du projet de réseau de transport collectif en site propre du SMTU.

ARTICLE 2 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 3 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au Trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 26 SEP 2013

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,

Gil BRIAL



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le - 9 OCT. 2013 et de sa transmission au représentant de l'Etat le - 4 OCT. 2013

- Ampliations :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

DELIBERATION N° DEL-2013-45

Portant approbation de la convention entre la ville de Dumbéa et la SECAL relative aux travaux de dévoiements de réseaux sur la promenade de Koutio dans le cadre du projet de TCSP

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54,
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9,
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie,
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n°2012/16 du 24 mai 2010 relative à l'approbation du programme TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la délibération n°2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO ;
- VU la délibération n° DEL-2013-05 du 28 mars 2013 approuvant le budget primitif du SMTU ;
- VU la note explicative de synthèse n°NS-2013-45-DEL ;

DECIDE

ARTICLE 1 : CONVENTION DE FINANCEMENT

Le comité syndical approuve le projet de convention relative aux travaux de dévoiements de réseaux sur la promenade de Koutio dans le cadre du projet de TCSP, entre le mandataire du projet de TCSP du Grand Nouméa et la ville de Dumbéa tel qu'annexé à la présente délibération, pour un montant de 40 700 783 F CFP TTC.

ARTICLE 2 : AUTORISATION

Le comité syndical autorise le Président à donner son accord au mandataire, le groupement SECAL-TRANSAMO, pour la signature de cette convention.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

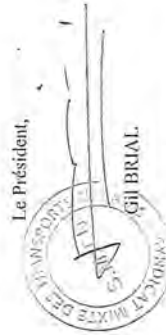
Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 18 NOV 2013

POUR EXTRAIT CONFORME



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 18 NOV 2013 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 18 NOV 2013

Ampliations :

- Com. délégué Province Sud
- Trésorier de la Province Sud
- Commune de Nouméa
- Commune du Mont-Dore
- Commune de Païta
- Commune de Dumbéa

DELIBERATION N°DEL-2013-53

Portant approbation de l'autorisation de programme et des crédits de paiement

LE COMITE SYNDICAL,

- Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- Vu le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général de la comptabilité publique ;
- Vu la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- Vu les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- Vu l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- Vu les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- Vu la délibération 2012-16 du 01 juin 2012 approuvant le programme « TCSP du Grand Nouméa » ;
- Vu la délibération 2012-19 du 01 juin 2012 approuvant l'autorisation de programme pour la Maîtrise d'œuvre générale
- Vu la délibération 2012-29 du 23 octobre 2012 approuvant l'autorisation de programme relative à la convention de mandat pour la réalisation du « TCSP du Grand Nouméa »
- Vu la note explicative de synthèse n°NS-2013-54-DEL;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le Comité Syndical décide d'ouvrir une autorisation de programme pour un montant de 4 milliards et approuve le calendrier prévisionnel des crédits de paiement, tel que présenté ci-après :

Autorisation de programme	Crédits de paiement					
	2011-2012	2013	2014	2015	2016	2017-2019
10 000 000	170 055 112	748 557 480	900 108 136	610 639 636	610 639 636	320 000 000
						320 000 000

ARTICLE 2 : ANNULLATION DES AP EXISTANTES

Les Autorisations de programme votées par délibérations n° 2012-29 et 2012-19 pour un montant global de 1 632 614 500F CF sont annulées. Les Crédits de Paiement consommés sur ces Autorisations de Programme sont reportés sur l'Autorisation de Programme créée.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4: EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 19 DEC. 2013

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,



GHBRIAL

Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 27 DEC. 2013 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 27 DEC. 2013

- Ampliations :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

DELIBERATION N° DEL-2013-55

Portant approbation du mode de dévolution du marché de Maîtrise d'œuvre pour la réalisation du Centre de Maintenance et de Remise du projet Néobus sous forme d'un concours

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54,
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9,
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie,
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics régularisés de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n°2012/16 du 24 mai 2010 relative à l'approbation du programme TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la délibération n°2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO ;
- VU la note explicative de synthèse n°NS-2013-57-DEL ;

DECIDE

ARTICLE 1 : AUTORISATION DE LA DEVOLUTION DU MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE DU CENTRE DE MAINTENANCE ET DE REMISE SOUS FORME DE CONCOURS

Le comité syndical autorise le Président à donner son accord au mandataire, le Groupement SECAL-TRANSAMO, pour une dévolution du marché de maîtrise d'œuvre du centre de maintenance et de remisage du projet Néobus sous forme d'un concours restreint de maîtrise d'œuvre de niveau « esquisse + », après avis d'appel public à candidatures.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE LANCER L'APPEL PUBLIC A CANDIDATURES

Le comité syndical autorise le Président à donner son accord au mandataire, le groupement SECAL-TRANSAMO, pour le lancement de l'avis d'appel public à candidatures correspondant.

ARTICLE 3 : PRIMES ALLOUEES AUX CANDIDATS NON RETENUS

Le montant maximum des primes allouées aux candidats non retenus qui auront remis des prestations conformes au programme de l'opération, est fixé à 2 millions de francs hors taxes.

ARTICLE 4 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 5 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 19 décembre 2013


POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,
GIL BRIAL




Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 27 DEC 2013 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 27 DEC 2013

- Amplifications :
- Com. délégué Province Sud
 - Trésorier de la Province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa



DELIBERATION N° DEL.-2014-16

Portant approbation de la convention de financement relative à la réalisation du tronçon du TCSP du Grand Nouméa sur le foncier du Médipôle de Koutio avec la Nouvelle-Calédonie

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54,
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9,
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie,
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics régutiers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HCD/DIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant en création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n° 2012/16 du 24 mai 2012 relative à l'approbation du programme TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la délibération n° 2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO ;
- VU la délibération n° DEL.-2013-53 du 19 décembre 2013 portant approbation de l'autorisation de programme et des crédits de paiement du projet Néobus
- VU la délibération n° DEL.-2013-49 du 19 décembre 2013 approuvant le budget primitif 2014 du SMTU ;
- VU la note explicative de synthèse n° NS-2014-03-DEL ;

DECIDE

ARTICLE 1 : CONVENTION DE FINANCEMENT

Le comité syndical approuve le projet de convention relative à la réalisation du tronçon du TCSP du Grand Nouméa sur le foncier du Médipôle de Koutio avec la Nouvelle-Calédonie, tel qu'annexé à la présente délibération, pour un montant de 194 856 000 F CFP TTC.

ARTICLE 2 : AUTORISATION

Le comité syndical autorise le Président à signer la convention sus-visée.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

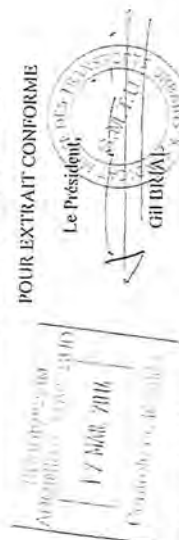
Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifié à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 13 mars 2014

POUR EXTRAIT CONFORME



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 17 MAR 2014 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 17 MAR 2014

Amplifications :

- Com. délégué Province Sud
- Trésorier de la Province Sud
- Commune de Nouméa
- Commune de Mont-Dore
- Commune de Païta
- Commune de Dumbéa

DELIBERATION N° DEL-2014-43

Pour l'approbation de la convention entre le SMTU et la SECAL relative aux travaux de la voie Sud de la ZAC Dumbéa sur mer intégrant le projet NEOBUS

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54,
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9,
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie,
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et fournissant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU la délibération n° 2012/16 du 24 mai 2012 relative à l'approbation du programme TCSU du Grand Nouméa ;
- VU la délibération n° 2012/28 du 17 octobre 2012 approuvant la convention de mandat avec le groupement SECAL-TRANSAMO ;
- VU la délibération n° DEL-2013-53 du 19 décembre 2013 portant approbation de l'autorisation de programme et des crédits de paiement du projet Néobus ;
- VU la délibération n° DEL-2013-49 du 19 décembre 2013 approuvant le budget primitif 2014 du SMTU ;
- VU la note explicative de synthèse n° NS-2014-021-DEL ;

DECIDE

ARTICLE 1 : CONVENTION DE FINANCEMENT

Le comité syndical approuve le projet de convention relative aux travaux de la voie Sud de la ZAC Dumbéa sur mer intégrant le projet Néobus, entre le SMTU et la SECAL, tel qu'annexé à la présente délibération, pour un montant de 185 000 000 F CFP HT, soit 194 250 000 F CFP TTC.

ARTICLE 2 : AUTORISATION

Le comité syndical autorise le Président à signer la convention sus-visée.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 14 SEP 2016
POUR EXTRAIT CONFORME



Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 25 SEP 2016 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 25 SEP 2016

- Amplifications :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

Président du SMTU

CAHIER DES CHARGES
ARRÊTÉ LE 27 MARS 2016
Comité de la Jeunesse

DELIBERATION N°DEL-2014-57

Approuvant la version 2 du programme du TCSP du Grand Nouméa

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/068 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics régulateurs de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-810 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-1-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HCD/DIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU l'approbation du PDAN, incluant le projet TCSP, par les communes et la province Sud entre août et septembre 2010 ;
- VU la délibération n°2010/15 approuvant le projet de TCSP du Grand Nouméa présenté dans le dossier d'appel à candidature afin de solliciter une subvention auprès de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets « Transports Urbains » 2010 ;
- VU la délibération n°2012-16 approuvant le programme « TCSP du Grand Nouméa » ;
- VU la note explicative de synthèse n° NS-2014-37-DEL ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le Comité Syndical approuve la version 2 du programme du TCSP du Grand Nouméa, telle qu'annexée à la présente délibération.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE SIGNATURE

Le Président est autorisé à signer la version 2 du programme du TCSP du Grand Nouméa, telle qu'annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 18 MARS 2016

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,
Monsieur ZEISEL

Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 27 MARS 2016 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 27 MARS 2016

- Amplifications :
- Com. délégué province Sud
 - Trésorier de la province Sud
 - Province Sud
 - Commune de Nouméa
 - Commune de Mont-Dore
 - Commune de Païta
 - Commune de Dumbéa

Président du SMTU
Monsieur ZEISEL
27 MARS 2016
Contrôle de légalité

DELIBERATION N°DEL-2015-02

**Approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
du TCSP du Grand Nouméa**

LE COMITE SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.122-11 et L.411-1 ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la province Sud relative à la participation de la province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics régulateurs de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune de Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté IC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU l'approbation du PDAN, incluant le projet TCSP, par les communes et la province Sud entre août et septembre 2010 ;
- VU la délibération n°2010/15 approuvant le projet de TCSP du Grand Nouméa présenté dans le dossier d'appel à candidature afin de solliciter une subvention auprès de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets « Transports Urbains » 2010 ;
- VU la délibération n°2012-16 approuvant le programme « TCSP du Grand Nouméa » ;
- VU la délibération n°2014-57 approuvant la version 2 du programme du TCSP du Grand Nouméa ;
- VU la note explicative de synthèse n° NS-2015-03-DEL ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : OBJET

Le Comité Syndical approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique TCSP du Grand Nouméa, tel qu'annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DE SIGNATURE

Le Président est autorisé à demander au Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie de déclarer d'utilité publique le TCSP du Grand Nouméa selon le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique annexé à la présente délibération.

ARTICLE 3 : VOIE ET DELAI DE RECOURS

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de trois mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

ARTICLE 4 : EXECUTION

Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la province Sud, au trésorier de la province Sud, notifiée à la province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DELIBERE EN SEANCE PUBLIQUE, le 10 MAR 2015

POUR EXTRAIT CONFORME


Le Président
Marc ZEISEL
SMTU
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS DU GRAND NOUMÉA

17 / 2015

Le président certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le 17 MAR 2015 et de sa transmission au représentant de l'Etat le 17 MAR 2015

Amplifications :

Com. délégué province Sud
Trésorier de la province Sud
Province Sud
Commune de Nouméa
Commune de Mont-Dore
Commune de Païta
Commune de Dumbéa

Président du SMTU

C – ARRETE DE DEFRICHEMENT

Nouméa, le 19 MAI 2014

Le Directeur,

à

Monsieur Alain BREYSSE
Directeur de la Société d'équipement de
la Nouvelle-Calédonie (SECAL)
40 rue Felix Trombe
98835 DUMBEA

Direction de
l'Environnement

Baie de la Moselle
6 route des artifices
BP 1.1
98849 Nouméa Cedex

Téléphone :
20 34 00

Télécopie :
20 30 06

Courriel :
denv.contact@province-
sud.nc

Affaire suivie par
Marie-Charlotte Jumel
N° 2194/DENV/MEDT

Monsieur le directeur,

J'ai le plaisir de vous notifier l'arrêté n°1140-2014/ARR/DENV en date du
19 MAI 2014 ci-joint, par lequel la province Sud vous autorise à réaliser des
défrichements et de porter atteinte à un écosystème d'intérêt patrimonial pour la réalisation du
projet Néobus sur les communes de Nouméa, Dumbéa et du Mont-Dore.

Je vous saurai gré de bien vouloir nous retourner l'accusé de réception dûment complété,
signé, et daté.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de ma considération distinguée.

	Arrivé le :	23 MAI 2014
	N° courrier	86854
DIRECTION GENERALE	DESTINATAIRES	COPIES
SECRETARIAT GENERAL		
AMENAGEMENT		
CONSTRUCTION		
NEOBUS		
PROJET NORD		
2014		
		Normal - Urgent

Le directeur de l'environnement,

Yves KOCHER



*Direction de l'Environnement
Baie de la Moselle,
6 route des artifices
BP L1
98849 Nouméa Cedex*

Affaire suivie par : Marie-Charlotte Jumel

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

(à retourner dûment complété à la direction nommée ci-dessus)

Je soussigné GLANOIS Catherine

En qualité de Directrice du projet NEOBUS, agissant au nom et pour le compte du STIC dans le cadre d'une convention de mandat,

accuse réception de l'arrêté n°1140-2014/ARR/DENV, daté du 15 MAI 2014, portant dérogation relative aux espèces protégées et autorisation de réaliser des défrichements et de porter atteinte à un écosystème d'intérêt patrimonial pour la réalisation du projet Néobus sur les communes de Nouméa, Dumbéa et du Mont-Dore,

en date du 26 MAI 2014.

Je déclare être informé de la faculté de saisir le Tribunal administratif dans un délai de trois mois à compter de ce jour pour former un recours contre cette décision.

Signature

*La Directrice
de Projet NEOBUS
Catherine GLANOIS*



PRÉSIDENCE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

N° 1140-2014/ARR/DENV

du : 19 MAI 2014

AMPLIATIONS

Commissaire délégué	1
JONC	1
Archives NC	1
DENV	1
DAVAR	1
DEPS	1
Commune de Nouméa	1
Commune de Dumbéa	1
Commune du Mont-Dore	1
SMTU	1
Intéressée	1

ARRÊTÉ

portant dérogation relative aux espèces protégées et autorisation de réaliser des défrichements et de porter atteinte à un écosystème d'intérêt patrimonial pour la réalisation du projet Néobus sur les communes de Nouméa, Dumbéa et du Mont-Dore

LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE DE LA PROVINCE SUD

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu le code de l'environnement ;

Vu la demande initiale formulée le 26 décembre 2013 ;

Vu le rapport n°813-2014/ARR/DENV du 15 avril 2014 ;

Vu la saisine de la commune du Mont-Dore du 28 février 2014 et l'absence de réponse ;

Le pétitionnaire entendu,

ARRÊTE

ARTICLE 1 : La Société d'Équipement de la Nouvelle-Calédonie, mandataire du groupement SECAL-TRANSAMO, agissant au nom et pour le compte du Syndicat Mixte des Transports Urbains, Maître d'ouvrage, conformément à la convention de Mandat SMTU/SECAL-TRANSAMO du 23 octobre 2012, est autorisée, dans le cadre de la mise en place du transport en commun en site propre Néobus, à réaliser des défrichements d'une surface totale de 137 275 m² affectant les 84 lots listés dans le dossier de demande d'autorisation du 23 mars 2014 des communes de Nouméa, Dumbéa et du Mont-Dore, ainsi qu'à porter atteinte à un écosystème de mangrove sur une surface totale de 789 m², et aux espèces protégées d'oiseaux, de reptiles et de poisson listées dans les tableaux du dossier de demande d'autorisation du 23 mars 2014.

Cette dérogation est valable jusqu'au 1^{er} avril 2019 dans le périmètre géographique des travaux liés aux aménagements du transport en commun en site propre, sous réserve de faire connaître immédiatement à la direction en charge de l'environnement toute mortalité éventuelle d'espèces protégées, dont les oiseaux ou le poisson *Ophieleotris* sp., ou la présence de nids occupés, qui seraient observés sur site dans le cadre de cette opération, en précisant l'espèce concernée et la localisation exacte (point GPS).

La superficie autorisée au défrichement comprend les surfaces de décapage pour le stockage des matériaux et celles de stationnement des engins lors des travaux.

ARTICLE 2 : Le projet décrit dans la demande susvisée doit être réalisé conformément aux plans et données joints au dossier de demande d'autorisation du 26 décembre 2013, complété le 23 mars 2014, et conformément aux dispositions du présent arrêté.

Le bénéficiaire de la présente autorisation doit rendre compte à la direction en charge de l'environnement de la bonne exécution du programme de travaux, conformément aux dispositions du présent arrêté, et ce à chaque fin de trimestre depuis la phase de pré-construction jusqu'à la fin du chantier global.

Toute modification notable à apporter au projet tel que présenté dans le dossier d'étude d'impact environnemental en date de décembre 2013 complété en janvier 2014 doit, au moins deux mois au préalable, être portée à la connaissance du président de l'assemblée de province.

ARTICLE 3 : Les opérations de défrichement sont réalisées conformément aux conditions suivantes :

- toutes les mesures de réduction des impacts sur l'environnement explicitées dans le dossier d'étude d'impact environnemental en date de décembre 2013 complété en janvier 2014 sont mises en œuvre, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation du programme d'aménagement ;
- les zones de travaux au sein de zones naturelles et notamment d'écosystèmes d'intérêt patrimonial définies dans le dossier d'étude d'impact font l'objet d'une délimitation et d'un marquage préalable aux travaux ;
- la circulation des engins est interdite hors des voies réservées à cet effet ;
- les travaux de défrichement et de terrassement sont interrompus lors d'épisodes pluvieux intenses.

ARTICLE 4 : Les mesures de prévention et de limitation des pollutions suivantes sont mises en œuvre :

- les engins de chantier sont préalablement révisés et en bon état d'entretien ;
- le stockage de produits toxiques, dangereux et polluants se fait sur des ouvrages de rétention ;
- les opérateurs disposent de kits anti-pollution comprenant des matériaux absorbants en cas de fuites ou déversements accidentels d'huile minérale ou d'hydrocarbures, et sont formés à l'utilisation de ces kits ;
- les aires de parking des engins, ainsi que les aires de stockage temporaires des déchets et des matériaux sont établies sur une zone réservée matérialisée, à une distance minimale de 10 mètres des zones sensibles telles que les écosystèmes d'intérêt patrimonial, les zones humides et les cours d'eau ;
- un bassin de décantation des laitances de béton est mis en place et les dépôts de laitance sont évacués et traités de façon adaptée à leur nature ; le site du bassin de décantation est remis en état à l'issue des travaux ;
- les déchets générés durant les phases de chantier de l'ensemble du programme de travaux sont évacués et traités de façon adaptée à leur nature ;
- il est interdit d'abandonner ou d'enfouir des déchets sur site ;
- tout feu est interdit dans le cadre de la réalisation des travaux et de la gestion des déchets du chantier, et notamment des végétaux.

ARTICLE 5 : Les mesures pour la protection des eaux suivantes sont mises en œuvre :

- la libre circulation dans les cours d'eau des spécimens de l'espèce protégée *Ophieleotris* sp. n'est ni obstruée, ni modifiée ;
 - une barrière de protection anti-limon est déployée sur toute la largeur de chacun des cours d'eau faisant l'objet de travaux en rivière. La barrière est située en aval des ouvrages de franchissement en préalable des travaux en rivière, enfermant ainsi la zone de travaux ;
 - la barrière de protection précitée est inspectée et entretenue *a minima* à fréquence hebdomadaire et après chaque épisode pluvieux intense durant la totalité des travaux en rivière ;
 - des ouvrages provisoires de gestion des eaux pluviales (fossés, bassins de régulation, ...) sont aménagés dès le début des travaux. Ces ouvrages de détournement et de décantation des eaux sont dimensionnés en prenant en compte les contraintes du site et du chantier. Les bassins rudimentaires sont curés régulièrement à l'aide d'engins de chantier afin d'éviter tout débordement et rejets dans le milieu naturel, et après chaque épisode pluvieux.
- Des mesures correctrices aux ouvrages de gestion des eaux pluviales peuvent être préconisées en cas d'impacts observés sur les milieux naturels.
- des ouvrages type de gestion des eaux pluviales sont mis en place au droit des zones sensibles en phase d'exploitation pour assurer un traitement de la pollution d'origine routière, selon les préconisations du dossier d'étude d'impact environnemental en date de décembre 2013 ;
 - des aménagements de protection des berges sont mis en place pour limiter l'érosion en phase d'exploitation.

ARTICLE 6 : Les mesures de protection de la biodiversité et des milieux suivantes sont mises en œuvre :

- les matériaux inertes du type « top-soil » ou terre végétale sont réutilisés à l'intérieur de la zone du projet dans la mesure du possible ;
- les travaux sur le tronçon 21, le tronçon 38 en mangrove et sur la jonction des tronçons 31 et 32 sont réalisés en dehors de la période de nidification d'octobre à janvier de chaque année ;
- les travaux sont réalisés uniquement de jour ;
- afin de réduire les impacts de la pollution lumineuse sur la faune et la flore en phase d'exploitation, l'ensemble des recommandations formulées en annexe 1 par la Société Calédonienne d'Ornithologie pour la réduction des émissions lumineuses est mis en œuvre ;
- afin de ne pas disséminer les espèces invasives de fourmis dans des régions encore non contaminées, les plants sont traités avec un insecticide approprié avant transfert depuis le site de production vers le site de plantation.

ARTICLE 7 : Pour compenser l'atteinte à la mangrove et à la zone humide, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- les travaux d'aménagement paysager, valant compensation au ratio de 0,5 de l'impact résiduel de 135 621 m² de formations secondaires, sont engagés dans les meilleurs délais après la réalisation des travaux. Le choix de plantes endémiques adaptées au milieu et sans caractère envahissant est à privilégier dans le cadre de la création de ces espaces. La liste est transmise pour validation à la direction compétente au préalable des premières plantations ;
- la mise en œuvre d'un programme compensatoire au ratio de 5 pour l'impact résiduel de 789 m² de mangrove, impliquant la plantation de palétuviers en aval du site impacté sur une superficie minimum de 2000 m², l'entretien et le suivi régulier des zones restaurées sur les trois années qui suivent la mise en terre des plants initiaux, et l'amélioration en amont et/ou en aval des conditions de fonctionnement de la mangrove ;
- la mise en œuvre d'un programme compensatoire au ratio de 3 pour l'impact résiduel de 865 m² de zone humide, impliquant la restauration d'une superficie minimum de 2500 m², l'entretien et le regarni régulier de la parcelle reboisée sur les deux années qui suivent la mise en terre des plants initiaux, et la réalisation d'un programme pédagogique sur le site restauré ;
- Ces deux programmes compensatoires font l'objet d'un rapport préalable à leur mise en œuvre comportant des informations sur le site de compensation, les objectifs de la compensation, la justification de la mesure proposée et sa description, les indicateurs de réussite, et la gestion du site. Les mesures précitées sont mises en œuvre selon les préconisations du rapport validé par la direction compétente ;
- Un diagnostic environnemental des milieux affectés directement et indirectement par le projet est mis en place en fin de la période de travaux, incluant notamment :
 - l'inventaire des espèces de fourmis envahissantes sur l'emprise des tronçons en site propre du projet ;
 - le bilan des défrichements et coupes réalisés par type de formation végétale sur l'intégralité du projet ;
 - la qualité physico-chimique des creeks de la Yahoué, Namié, Tonghoué, Ciaty et du Pont des Français en fin de travaux sur les creeks ;
 - le suivi de l'espèce protégée de poisson *Ophieleotris* sp. dans la Yahoué en fin de travaux sur le creek, à la même période que l'échantillonnage de l'état initial.

Le diagnostic environnemental les rapports afférents ont pour objet :

- de suivre les conditions environnementales de la zone sous influence des travaux du projet puis de les comparer à des conditions de référence (état initial) afin d'identifier des tendances ou des impacts qui pourraient être le résultat d'événements naturels ou d'activités liées ou non au développement du programme d'aménagement projeté ;
- d'évaluer à la fin des phases de travaux du projet, les effets résiduels sur l'environnement et, par conséquent, d'élaborer le programme de mesures compensatoires proportionnées à mettre en œuvre par le pétitionnaire.

Le suivi peut être complété ou ajusté sur demande des autorités compétentes notamment suite aux analyses des résultats transmis ; en cas d'impacts résiduels sur l'environnement imprévus dans le dossier d'étude d'impact, notamment lors de la phase de travaux, des plans d'actions correctrices sont établis et mis en œuvre après analyse et validation des autorités compétentes.

ARTICLE 8 : La Société d'Équipement de la Nouvelle-Calédonie, mandataire du groupement SECAL-TRANSAMO, agissant au nom et pour le compte du Syndicat Mixte des Transports Urbains, Maître d'ouvrage, conformément à la convention de Mandat SMTU/SECAL-TRANSAMO du 23 octobre 2012, transmet à la direction compétente les rapports et bilans des mesures prescrites par le présent arrêté :

A une fréquence trimestrielle, depuis le début de la phase de pré-construction :

- les rapports de suivi du chantier global et de la mise en application des dispositions de l'étude d'impact environnemental en date de décembre 2013 complétée en janvier 2014, et du présent arrêté.

Avant le 1^{er} avril 2015 :

- le rapport du programme compensatoire relatif à la mangrove et à la zone humide de niaoulis.

Dans un délai de trois mois suivant l'achèvement des travaux sur les creeks, et des travaux du projet global :

- les rapports d'inventaire des populations de fourmis envahissantes ;
- les rapports de la qualité biologique et physico-chimique sur les creeks de la Yahoué, Namié, Tonghoué, Ciaty et du Pont des Français.

Dans un délai d'un mois à compter de la fin des défrichements autorisés par le présent arrêté :

- le bilan des défrichements réalisés comprenant le plan de récolement des opérations de défrichements, écrasements et coupes par type de formation végétale.

ARTICLE 9 : Le présent arrêté sera transmis à Monsieur le commissaire délégué de la République, publié au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie et notifié à l'intéressée.

Pour le président et par délégation,
le directeur de l'environnement,


Yves KOCHER

D - BILAN DE LA CONCERTATION

PROJET

néobus

BILAN DE CONCERTATION
PROJET NEOBUS

Païta

Dumbéa

Mont-Dore

Nouméa

2 LIGNES DE BUS
À HAUT NIVEAU DE SERVICE
POUR DESSERVIR
Nouméa • Dumbéa • Mont-Dore • Païta

STU
SYNDICAT MIXTE
DES TRANSPORTS URBAINS
DU GRAND NOUMÉA

Sommaire

- 1/ **Préambule**
- 2/ **Périmètre de la concertation**
- 3/ **L'organisation de la concertation**
- 4/ **Le dispositif d'information**
- 5/ **A la rencontre du public**
- 6/ **Le bilan quantitatif de la 1^{ère} étape de la concertation**
- 7/ **Synthèse des expressions**
- 8/ **Le premier bilan d'étape : les enseignements tirés et les suites à donner**
- 9/ **Annexes**

1 Préambule

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, le Syndicat Mixte des Transports Urbains a lancé le projet NéoBus dont une mise en place évolutive est prévue en 2017.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville de Nouméa et les principaux pôles de l'agglomération.

Première étape et levier d'une restructuration profonde des réseaux de bus, deux lignes armatures vont être créées.

Elles seront composées d'un long tronc commun de la place Bir-Hakeim au Centre Urbain de Koutio puis se poursuivront, l'une vers l'est jusqu'au centre du Mont-Dore (Boulari) et l'autre vers l'ouest jusqu'à Dumbéa-sur-mer et le Médipôle.

Pour garantir leur efficacité, **un site propre, c'est-à-dire une plateforme réservée aux transports collectifs**, sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire. Le service sera assuré par un Bus à Haut Niveau de Service.

Le projet NéoBus prolonge la politique volontariste en faveur de nos déplacements, illustrée en 2010, **par la création du SMTU entre les quatre communes du Grand Nouméa et la province Sud** afin de coordonner les trois réseaux de bus qui sillonnent notre agglomération.

Transports et déplacements sont une priorité pour nos communes.

Depuis le 1^{er} trimestre 2013, le SMTU organise une concertation autour du projet de NéoBus. Après avoir rencontré ses partenaires institutionnels, il élargit maintenant la consultation à l'ensemble du public, à tous les acteurs locaux impliqués dans le développement durable du territoire.

Depuis le mois de mai 2013, le Syndicat Mixte des Transports Urbains a soumis ce projet à la concertation à travers différents dispositifs :

- ▶ Colloque « Transports et Déplacements du Grand Nouméa »
le 16 mai 2013
- ▶ Distribution des brochures de concertation de 8 pages sur le projet Néobus dans les boîtes aux lettres des foyers du Grand Nouméa ainsi que dans les squats,
- ▶ Réunions publiques,
- ▶ Rencontres de terrains,
- ▶ Exposition et registre en Mairies : Nouméa, Dumbéa, Mont-Dore, Païta et à l'hôtel de la province Sud
- ▶ Site internet participatif et espace de concertation :
www.smtu-grandnoumea.nc

Jusqu'à la fin de l'année, la concertation se poursuit. Au second semestre, une autre période de communication a été impulsée afin d'étoffer la connaissance du projet au grand public, via la télé avec la diffusion de spots télé.

Ce bilan a pour ambition de tirer les premiers enseignements de cette phase de concertation, avant d'arrêter le projet et de le soumettre à l'étape suivante de l'enquête publique.

2 Le périmètre de la concertation

2.1 / Le projet

2.1.1 / DEUX DOCUMENTS DIRECTEURS SOURCES DU PROJET :

Face à l'augmentation croissante des problématiques de déplacements et de nuisances, deux principaux documents directeurs centraux ont été produits sous la conduite du SIGN : le schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa (SCAN) et le plan de déplacement pour l'agglomération de Nouméa (PDAN).

Le SCAN est la déclinaison locale des SCOT (Schéma de cohérence territoriale) définis en métropole par la loi SRU. Le SCOT (et par analogie le SCAN) est un document directeur qui analyse les besoins d'un territoire s'étendant sur plusieurs communes en matière d'aménagement de l'espace, d'urbanisation, d'habitat, de déplacements et propose des orientations visant à assurer un développement durable et équilibré.

Le PDAN est l'application locale des PDU (Plan de Déplacements Urbains) de la métropole. Ces plans de déplacements urbains ont des objectifs fixés par la loi comme l'usage rationnel de l'énergie, la protection de la qualité de l'air. Les PDU doivent permettre le développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et notamment les transports en commun. Le PDAN n'est pas fixé par la loi localement. Il s'agit d'une réelle démarche collective qui s'inscrit dans une stratégie de développement plus globale de l'agglomération. A travers ces deux documents directeurs, les risques engendrés par un développement non maîtrisé ont été mis en évidence et des décisions prises pour permettre un développement durable et harmonieux du territoire du Grand Nouméa.

Vis-à-vis des déplacements, le risque est celui d'un engorgement complet des infrastructures routières qui remettrait en cause l'accessibilité aux activités économiques et par là, l'attractivité du territoire, et serait un frein au développement de l'agglomération du Grand Nouméa, poumon économique de la Nouvelle-Calédonie.

Le projet de TCSP est un des outils essentiels pour moderniser les réseaux actuels de bus urbains et suburbains et leur donner une attractivité suffisante pour offrir une alternative au tout automobile qui caractérise trop le

fonctionnement actuel.

2.1.2 / TROIS OBJECTIFS POUR UN PROJET :

Le projet répond à un triple objectif :

➤ **Faciliter nos déplacements par la création d'un système de transport performant et fiable**

Il s'agit de garantir à tous la possibilité de se déplacer facilement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet.

➤ **Préserver notre environnement par la réduction de la pollution de l'air**

L'enjeu est de maintenir la qualité de vie qui contribue à la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, du stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever.

➤ **Pérenniser notre développement par l'essor de notre économie**

L'objectif est de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat, condition du maintien du dynamisme économique. Le projet de BHNS rend possibles des développements urbains et une croissance économique. Le projet constitue aussi un nouveau vecteur de déplacement dans un corridor où la capacité de déplacement est limitée aux heures de pointe.

2.1.3 / LES GRANDES LIGNES DU PROJET :

A partir de la situation actuelle, de ses forces et ses faiblesses, la réponse pour rendre plus attractifs et performants les réseaux de transports collectifs n'est pas unique.

Plusieurs moyens seront mis en oeuvre de manière à assurer la meilleure accessibilité à tous les pôles urbains ou économiques du Grand Nouméa.

➤ **Harmoniser la gestion des réseaux actuels de manière à offrir un service identique à tous les habitants du Grand Nouméa. Cette piste d'action a fait l'objet de réflexions approfondies. La création du SMTU comme unique autorité organisatrice était une première étape indispensable.**

- **Créer une armature à grande capacité qui permette de structurer l'ensemble de l'offre de transport au plus près des besoins. Cette armature prend la forme d'un T. Une liaison du Sud au Nord à travers Nouméa depuis la place Bir-Hakeim jusqu'au centre urbain de Koutio et deux branches vers Dumbéa-sur-mer et le Médipôle à l'Ouest et vers le futur lycée Boulari au Mont-Dore à l'Est.**
- **Créer une ligne expresse depuis Païta rabattue sur la ligne de BHNS à Dumbéa-sur-Mer, voir même jusqu'au centre de Nouméa (en heures de pointe afin d'éviter les ruptures de charges provoquées par les correspondances).**
- **Organiser des lignes structurantes connectées à l'armature pour desservir Païta, les quartiers de Ducos, Magenta, Nouville.**
- **Favoriser l'intermodalité et les correspondances en créant des pôles d'échanges et des parkings relais (ou parcs relais).**
- **Développer les services innovants (billettique, information aux voyageurs).**

La réponse globale du grand Nouméa pour moderniser son système de transport passe donc par une multiplicité d'actions et le projet NéoBus que nous soumettons à concertation en fait partie.

Quels sont les éléments soumis à concertation ?

➤ **Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est le concept de transport retenu. Il s'appuie sur trois composantes :**

Un fonctionnement amélioré à travers des dispositions d'exploitation :

- Une amplitude importante du service
- Une fréquence améliorée et un fort cadencement
- Une information renforcée des voyageurs

Un confort accru du voyage :

- Des véhicules à plancher bas, au design et équipement intérieur similaires à ceux d'un tramway
- Une bonne accessibilité par l'aménagement des stations

Une régularité assurée et une fréquence de passage par un parcours protégé de la circulation des voitures grâce à des aménagements particuliers :

- Une circulation en site dédiée uniquement aux transports en commun qui permet une vitesse commerciale constante



1



2



3



4



4



1 Exemple d'insertion à Dumbéa - Rue Becquerel 2 Exemple d'insertion à Dumbéa - Rue Bonaparte
3 Exemple d'insertion à Nouméa - Austerlitz 4 Exemple d'insertion à Nouméa - Lekawe

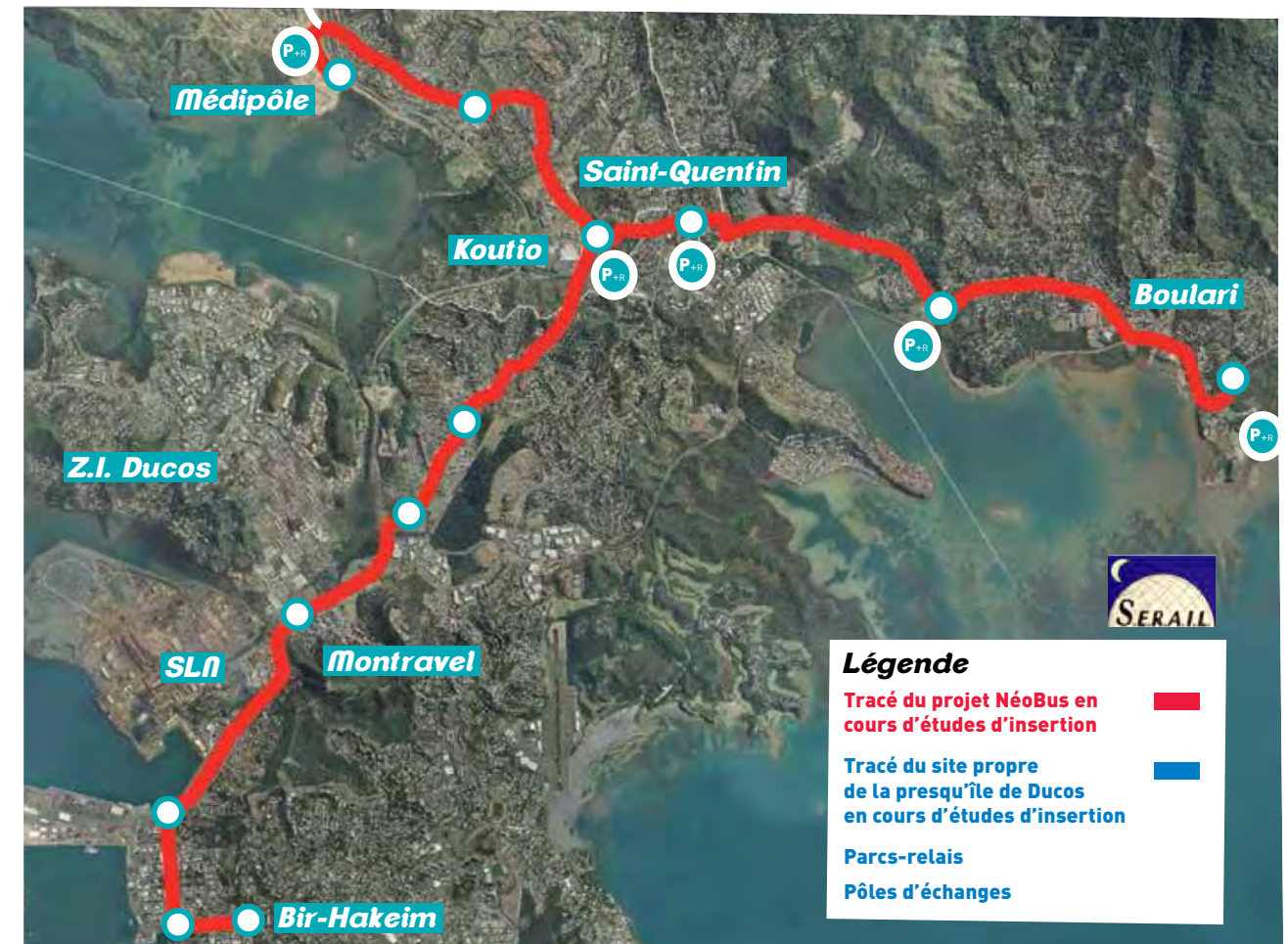
Le tracé

- Une priorité aux carrefours
- Une signalétique spécifique

Le tracé de 24 km est soumis également à concertation. Il est aujourd'hui en phase de réflexion.

Le tracé sera définitif à l'issue de la phase de concertation. A ce stade, nous disposons d'un tracé d'intention s'inscrivant dans un faisceau plus ou moins

une ligne express pour rejoindre Païta également à haut niveau de service



large en fonction des données d'entrées disponibles aujourd'hui. C'est donc un tracé optimisé pour les transports qui est soumis à concertation.

Les secteurs traversés sont :

- La place Bir-Hakeim
- Le centre-ville de Nouméa
- La Vallée du Tir

- Montravel
- Rivière Salée
- Le Centre Urbain de Koutio et St-Quentin
- Pont des Français – Conception
- Robinson
- Boulari (terminus du Mont-Dore à Saint-Michel face au futur lycée du Mont-Dore)
- L'axe Becquerel
- Dumbéa-sur-mer
- Médipôle (terminus de la ligne sur Dumbéa)

2.1.4 / LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût du projet Néobus est de 26 milliards F CFP.

Le projet bénéficie déjà d'un financement de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets Grenelle 2 à hauteur de 2.1 milliards F CFP. C'est la plus grosse subvention obtenue par un BHNS en métropole et en outre-mers.

90% des investissements seront réinjectés dans notre économie locale.

Le budget d'investissement du SMTU et sa capacité d'autofinancement seront mobilisés. Un emprunt sera contracté sur une période longue, concomitante à la période d'amortissement des véhicules.

Le SMTU prendra également en compte les recettes complémentaires tirées par la progression du nombre de voyageurs. Enfin, le SMTU cherchera à dégager des marges de manoeuvre du fait de la restructuration et de la réorganisation de l'ensemble du réseau de transport et donc de son financement.

2.2 / Les communes concernées

Deux lignes de transport en commun vont être créées, composées d'un tronçon commun de la place Bir-Hakeim au Centre Urbain de Koutio puis se poursuivront, l'une vers l'est jusqu'au centre du Mont-Dore (Boulari) et l'autre vers l'ouest jusqu'à Dumbéa et le Médipôle.

Ce sont donc les 4 communes de l'agglomération qui sont concernées par ce projet : Nouméa, Dumbéa, Mont-Dore et Païta (dans une moindre mesure, étant donné que sur ce tronçon, le BHNS ne circulera pas sur une voie dédiée).

3 L'organisation de la concertation

3.1 / Les modalités de la concertation

Depuis mai jusqu'à fin 2013, le SMTU organise une concertation autour du projet Néobus.

Après avoir rencontré ses partenaires institutionnels, le SMTU élargit maintenant la consultation à l'ensemble du public, riverains proches du tracé, usagers des transports en commun, commerçants, étudiants, automobilistes... et à tous les acteurs locaux impliqués dans le développement durable du Grand Nouméa.

L'objectif de cette première phase de concertation était d'informer le public, de recueillir ses suggestions et avis et de répondre à ses interrogations sur le projet Néobus. Il en résulte ce premier bilan de concertation.

La concertation, une fois arrivée à son terme (fin 2013), ajustera ou fera évoluer le projet Néobus.

Le public a été informé de ce projet par un dispositif très large en termes de couverture médiatique afin de s'assurer de la plus grande visibilité. Il est à noter que c'est la première fois qu'une concertation de cette envergure était décidée sur le territoire du Grand Nouméa.

Le bilan de concertation final sera rendu aux institutions et servira les ingénieurs pour la finalisation du projet au plus près des attentes exprimées mais aussi dans l'intérêt commun.

A SAVOIR : il est important de noter que ce projet, en droit calédonien, n'est pas soumis au même cadre réglementaire de concertation qui existe en métropole. Ainsi, l'ouverture de cette phase de concertation n'est nullement dictée par la loi mais bien la volonté des élus du SMTU. Au second semestre 2014, le projet sera soumis à une autre période de concertation beaucoup plus formalisée : l'enquête publique.

3.2 / Le déroulement de la concertation

Le processus de concertation s'est principalement déroulé en 4 phases :

- **Une phase d'étude quantitative menée par TNS sur la fréquentation et la perception des systèmes de transports en commun du grand Nouméa.**

Cette étude nous a permis d'identifier et d'estimer les utilisateurs et les non utilisateurs des transports en commun, leurs habitudes de déplacement et fréquence, et de recueillir leur perception du projet de TCSP.

Elle s'est déroulée

- du 21 février au 14 mars 2013,
- en face à face
- sur plus de 800 personnes de 18 ans et plus sur le périmètre du Grand Nouméa

L'objectif de l'étude quantitative était de recueillir des informations sur :

- Les habitudes de déplacement (par mode)
- La fréquence de déplacements
- Les motifs de déplacements
- La satisfaction par composante de l'offre existante (horaires, matériel roulant, confort, etc.)
- Les habitudes d'achat (billetterie)
- Les attentes des utilisateurs ou non utilisateurs (par composante de l'offre, prix psychologique, etc.)
- Les souhaits et attentes des utilisateurs ou non utilisateurs dans le cadre du projet TCSP.

Cette étude a fait l'objet d'un rapport remis au SMTU en avril 2013.

➤ **Une phase de présentation générale des études préliminaires et de faisabilité du projet Néobus** aux différentes mairies en commissions plénières ou conseils municipaux, aux institutionnels, aux représentants de l'Etat, au Congrès, au gouvernement de Nouvelle-Calédonie : de février à mai 2013.

➤ **Un colloque de présentation du projet Néobus aux forces vives de Nouvelle-Calédonie : le 16 mai 2013**

➤ **Une 1^{ère} phase de concertation auprès du Grand Public**

Cette phase ouverte à tous s'est déroulée du 21 mai au 21 juillet 2013.

➤ **Une 2^{ème} phase de concertation auprès du Grand Public s'est engagé de septembre à décembre 2013. Elle a pris la forme de réunions bilatérales.**

4

Le dispositif d'information

4.1 / L'information au public

4.1.1 / LE DOSSIER DE PRESSE ET LA CONFÉRENCE DE PRESSE DU 16 MAI

Dans le cadre du lancement de la concertation, et le jour du colloque (point de départ de la campagne de communication), s'est tenue une conférence de presse à 15h à l'Université de Nouméa. Un dossier de presse a été élaboré afin de fournir des éléments d'information aux journalistes, dont une copie du film du projet NéoBus.



4.1.2 / L'AFFICHAGE

➤ 4x3

Le public a été informé par voie d'affiches 4x3. Un réseau de 20 panneaux durant 3 semaines a été réservé à cet effet du 27 mai au 9 juin 2013.



➤ Affiches A3

Des affiches A3, reprenant les dates des réunions publiques ont également été imprimées.

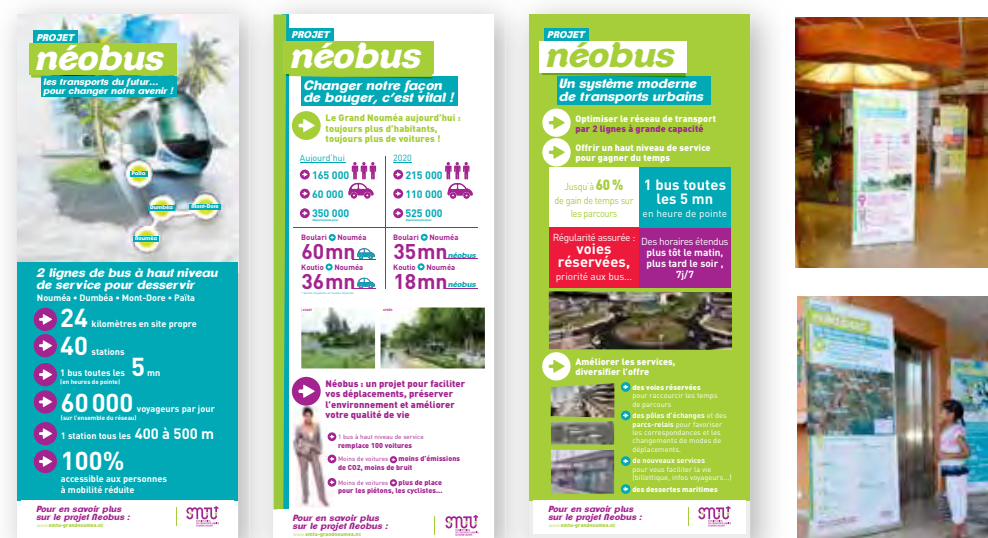


4.1.3. / LES EXPOSITIONS PUBLIQUES EN MAIRIES ET À LA PROVINCE SUD + LES REGISTRES

6 kakémonos reprenant les grands principes du projet Néobus ont été mis en place au lendemain du colloque dans les mairies des quatre communes du Grand Nouméa ainsi qu'à l'hôtel de la province Sud.

Ces expositions permanentes ont été mises en place le 20 mai et sont restées en place jusqu'au 22 juillet. Elles ont été remises de début octobre jusqu'à la mi-décembre.

Des registres destinés à accueillir les observations du public ont également été mis à disposition du grand public pour pouvoir y mettre leurs questions ou leurs avis.



4.1.4 / LES ANNONCES-PRESSE ET ARTICLES DE PRESSE

Le lancement du projet, de la concertation, le calendrier des réunions publiques, ont fait l'objet d'insertions publicitaires dans la presse locale. (mettre les exemples d'insertions presse)

LNC :

- annonce générique projet Néobus le 21 mai – Pleine page reprenant l'ensemble du calendrier des réunions publiques
- deux ½ pages diffusées le 30 mai et le 14 juin précisant les dates des réunions publiques
- 4 pages diffusées : le 25 octobre et 29 novembre sur la sécurité, le 4 novembre sur le réseau global, le 14 novembre sur les parcs relais

TAZAR :

- magazine juin/juillet 2013, une pleine page Depuis le début de la concertation, plusieurs articles de presse sont parus notamment dans :
- Les Nouvelles Calédoniennes
- Le Local (supplément LNC)
- Le CCI infos
- Made In de la FINC
- Supplément Femmes (LNC)
- Le Tazar
- Les éditions municipales : Le Nouméa Mag, le Nouméa vie de quartier, Le Dumbéa, Ici Païta

Tous les articles de presse sont en annexes en fin de document.

4.1.5 / LES RADIOS ET LA TV

Dans le cadre de la concertation, le projet a bénéficié également d'une couverture sur NC 1ère ainsi que sur certaines radios :

- Journal TV – NC 1ère du 17 mai 2013 – reportage et interview du président du SMTU Gil Brial
- RNC le 17 mai
- Radio Djido fin mai
- Radio Océane le 12 juin (émission « Coup de Gueule »)

Pour les réunions publiques, des spots radio ont été diffusés afin d'informer des dates et des lieux

- Radio RRB : 12 spots les 15 et 17 juin pour la Réunion Publique de Dumbéa, 12 spots les 24 et 25 juin pour la Réunion Publique de Païta, 12 spots les 25 et 26 juin pour la Réunion Publique de Nouméa

- Radio Océane : 6 spots les 24 et 25 juin pour la Réunion Publique de Païta, 6 spots les 25 et 26 juin pour la Réunion Publique de Nouméa

4.1.6 / UNE BROCHURE D'INFORMATION GÉNÉRALE REPRENANT LES ÉLÉMENTS PHARES DU PROJET NÉOBUS – BASE 8 PAGES, FORMAT A4

Cette brochure présente les enjeux et le contexte du projet, rappelle les évolutions récentes de l'agglomération du Grand Nouméa, précise également le concept de BHNS retenu ainsi que les bases de l'itinéraire proposé. La brochure souligne également les éléments associés en matière d'urbanisme et décrit les impacts et bénéfices attendus en termes de développement durable. Enfin, toutes les informations concernant les modalités d'expression sont décrites ainsi que les moyens de faire connaître son avis.

Une distribution s'est faite à compter du 27 mai 2013 dans les quatre communes du Grand Nouméa :

- 45 000 exemplaires en distribution BAL + BP + Squats
- 1 500 ex. x 5 (4 mairies + province Sud) = 7 500 exemplaires
- 3 000 ex. Colloque + distribution en réunions publiques

+ Encartage LNC : 15 000 exemplaires de la brochure d'information Néobus le 13 juin.

La brochure était également disponible dans tous les lieux d'exposition comme les mairies des quatre communes ou à l'Hôtel de la province Sud. Elle était également disponible lors de chaque réunion publique. Un exemplaire téléchargeable a été mis en ligne sur le site internet : www.smtu-grandnoumea.nc

90.000 exemplaires ont été imprimés, les 19.500 restants seront mis dans des endroits stratégiques et de passage (bibliothèque, CCI, salle d'attente des métiers de la santé, etc.) lors de la 2ème phase de communication en septembre/ octobre.

4.1.7 / LE FILM PÉDAGOGIQUE

Pour informer et faire comprendre le projet Néobus puis introduire les débats dans les réunions publiques, un film a été réalisé.

D'une durée de 10 minutes environ, ce film s'appuie sur une présentation pédagogique et informative des transports en commun. Il permet également de comprendre la problématique déplacements du Grand Nouméa ainsi que les objectifs du futur Néobus.

À l'issue du colloque du 16 mai, ce film a été mis en ligne pour être visionné par les internautes.

4.1.8 / 3 FILMS TV DÉVELOPPÉS

Suite aux différentes réunions publiques et aux propos recueillis lors de la première phase de concertation, il est apparu que le public ne comprenait pas forcément que le projet Néobus était bien plus qu'une ligne en site propre mais bien une restructuration globale du réseau.

En effet, les deux lignes armatures ne pourront répondre à elles seules à l'ensemble de la demande de mobilité. Dès lors, d'autres lignes sont nécessaires pour compléter les dessertes au plus près des besoins. Ces lignes existent déjà, ce sont les réseaux des bus actuels mais ils seront restructurés afin d'adapter au mieux la desserte au projet Néobus, permettant ainsi une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs.

Voilà pourquoi un spot spécifique de 45 secondes a été développé et diffusé sur NC1ère aux heures de grande écoute. De ce film, ont été décliné 2 autres films plus courts de 25 secondes= l'un insistant sur les 2 lignes armatures et l'autre sur les voies réservées et les parkings relais + la sécurité.

4.2 / Le site internet

4.2.1 / UN NOUVEAU SITE POUR LE SMTU

La concertation autour du projet Néobus a été l'occasion de créer et développer un site internet propre au Syndicat Mixte des Transports Urbains et lui donner une dimension informative et interactive.

De nombreuses informations ont été mises à disposition du public et toutes



les étapes de la concertation ont été présentées :

- Problématique de déplacements
- Exemples de BHNS en métropole et dans le monde
- Eléments de contexte local
- Banque images
- Vidéo du colloque du 16 mai + le spot télé de 45 secondes
- Film pédagogique
- Brochure
- Présentation de l'organisation générale et des missions du SMTU

4.2.2 / UNE PLATEFORME D'ÉCHANGE AVEC LE GRAND PUBLIC

Une part importante de l'activité du site a été liée à la rédaction d'avis ou de commentaires par le public internaute.

(voir en annexes, les questions réponses du site internet)

5 ➤ A la rencontre du public

Nous avons parlé de 4 étapes qui se sont d'ores et déjà déroulées. Nous ne reparlerons pas de la première qui était celle d'une étude quantitative faite par TNS et qui n'abordait pas de façon détaillée le projet Néobus, mais plus des transports en commun en général.

Dans ce chapitre, nous allons aborder les 3 étapes suivantes qui ont marqué la concertation et la découverte du projet Néobus par le public :

- **1^{ère} étape pré-colloque du 16 mai** : présentation du projet à toutes les institutions de Nouvelle-Calédonie et aux élus locaux en réunions bilatérales. L'objectif était de présenter le nouveau projet Néobus sur la base des études préliminaires et de faisabilité.
- **2^e étape : le colloque lui-même** avec une couverture presse pour le grand public
- **3^e étape post-colloque du 16 mai** : les réunions publiques ont permis la sensibilisation et l'expression du public le plus large.

5.1 / 15 interventions auprès des collectivités

- Le 19 avril : Congrès de NC
- Le 22 avril : Présidence et Exécutif de la province Sud
- Le 23 avril : Bureau municipal de Nouméa
- Le 25 avril : Conseil municipal du Mont-Dore
- Le 25 avril : l'Etat – commissaire délégué de la République
- Le 29 avril : Commission plénière de Païta
- Le 3 mai : présentation au CES
- Le 6 mai : Commission plénière de Nouméa
- Le 7 mai : Présentation au GVT NC – DITTT
- Le 13 mai : Commission plénière de Dumbéa
- Le 14 mai : Commission des équipements publics, de l'énergie et des transports de la province Sud
- Le 15 mai : Présentation aux exploitants (GIE TNC, Carsud, SCT)
- Le 30 mai : Assemblée de la province Sud
- Les 11 et 13 juin : Présentation aux agents de la province Sud

5.2 / Le colloque du 16 mai 2013, point de départ de la plus large concertation réalisée en Nouvelle-Calédonie

Colloque de présentation du projet Néobus en avant-première à toutes les forces vives du territoire.

Lancement d'une invitation aux :

- élus, majorité, opposition, communaux, provinciaux...
- Tous les représentants de l'Etat : Haut-commissaire mais également Directeurs des grands services et organismes...
- Les représentants du Gouvernement NC
- Les membres du Sénat coutumier
- Les acteurs économiques
- Les générateurs de déplacements comme le Médipôle
- Tous les directeurs de service des villes et de la province Sud
- Les responsables des grands projets urbains du grand Nouméa (Entre-deux Mers, St-Quentin, Front de Mer, Nouville Carré Ballande...)
- Les 3 transporteurs (SCT, GIE TCN Karuia Bus, Carsud)
- Les associations
- Les ordres/fédérations professionnels (Architectes, urbanisme, Fédération BTP...)
- Les personnalités du Grand Nouméa : Doyen Université, Proviseur des Lycées, Commissaire de Police, Chefs des armées, anciens maires...
- Tous les journalistes

250 personnes présentes.

Trois tables rondes :

- 1^{ère} table ronde : Déplacements, mobilité : pourquoi il est urgent d'agir ?
- 2^e table ronde : Quel TCSP dans le Grand Nouméa ?
- 3^e table ronde : Quels bénéfices attendus pour le TCSP dans le Grand Nouméa ?

Une session d'échanges avec la salle pour clôturer les débats.

(Retranscriptions disponibles en annexes)



5.3 / 3^{ème} étape : 8 Réunions publiques citoyennes

- **Lundi 3 juin à 18h** : Centre Culturel du Mont-Dore – tout public
- **Mardi 4 juin à 18h** : salle Le Mouv' à Rivière Salée - Nouméa – tout public
- **Mardi 18 juin à 18h** : Maison de la Jeunesse à Dumbéa-sur-mer- tout public
- **Mardi 25 juin à 18h** : salle du Dock Socio-culturel de Païta - tout public
- **Mercredi 26 juin à 18h** : salle du Conseil Municipal de Nouméa - tout public
- 1 réunion thématique Commerçants : **le 28 mai**
- Autres réunions :
- **le 11 juillet** : Pôle des Services Publics de Rivière Salée – membres du conseil de quartier
- **le 17 juillet** : Journée pédagogique – DES GVT NC
- **Le 23 juillet** : rencontre de l'association SLN Normandie
- **Le 9 août** : réunion de coordination des intervenants du secteur de Saint-Quentin, Normandie, Tina, 6^{ème} et 7^{ème} KM



Retranscriptions des 5 réunions publiques et la réunion Commerçants en annexe

5.4 / 4^e étape : les Réunions publiques bilatérales

- **16 septembre 2013** : Présentation du SMTU (Gil Brial) dans le cadre du Forum de la Mobilité en Nouvelle-Calédonie
- **17 septembre 2013** : Présentation du projet Néobus (Christophe Lefèvre) dans le cadre du Forum de la Mobilité en Nouvelle-Calédonie
- **18 septembre 2013** : Stand de présentation du SMTU/ Projet Néobus sur la place des cocotiers (Nouméa) de 9h à 17h dans le cadre de la journée des transports publics
- **08 octobre 2013** : Conseil de quartier de la Ville de Nouméa - quartiers Anse Vata / Baie des Citrons
- **24 octobre 2013** : Conférence de presse de la 2^{ème} phase de concertation du projet Néobus
- **14 novembre 2013** : Réunion avec l'association de riverains du quartier SLN / Normandie

- **21 novembre 2013** : Conseil de quartier de la Ville de Nouméa – quartiers Vallée-des-Colons / Faubourg-Blanchot
- **21 novembre 2013** : Conseil de quartier de la Ville de Nouméa – quartiers Artillerie / Orphelinat / Motor Pool / Receiving
- **12 décembre 2013** : Conseil de quartier de la Ville de Nouméa – quartiers de la presqu'île de Ducos
- **18 décembre 2013** : Réunion de concertation du projet Néobus avec le secteur du BTP



Le bilan quantitatif de la concertation

6.1 / NOMBRE D'EXPRESSIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES DES QUATRE COMMUNES :

- Nouméa : 12 avis (+1 hors sujet)
- Dumbéa : 16 avis (+ 1 hors sujet sur coûts des logements)
- Province Sud : 10 avis
- Païta : 5 avis
- Mont-Dore : 31 avis

Soit 75 avis formulés par ce biais.

(voir en annexe)

6.2 / NOMBRE DE PARTICIPANTS AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Le nombre de participants a été très variable au cours des soirées. Globalement on peut estimer le nombre de participants à environ 150 à 200 personnes. Peu de personnes sont venues sur la réunions des commerçants à Rivière Salée. Beaucoup plus de monde sur Dumbéa le 18 juin et sur Nouméa le 26 juin.

6.3 / NOMBRE DE MAILS REÇUS ET VISITE SUR INTERNET

65 personnes ont posé des questions ou déposé un avis sur le site internet.

Mois de mai

1385 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 5006 fois

Mois de juin

1835 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 5053 fois

Mois de juillet

969 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 2134 fois

Mois d'août

483 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 1404 fois

Mois de septembre

611 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 1977 fois

Mois d'octobre

683 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 2895 fois

Mois de novembre

797 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 2756 fois

Mois de décembre

714 personnes ont visité le site du SMTU

Les pages du site ont été consultées 2138 fois

6.4 / NOMBRE DE COURRIERS REÇUS

2 courriers ont été reçus au SMTU.

👉 Courrier du Consul général de Nouvelle-Zélande de Nouméa daté du 5 juillet 2013

👉 Courrier d'un étudiant envoyé le 9 juillet 2013 et reçu le 25 juillet 2013 au SMTU

👉 La thématique du tracé a été plus que largement abordée : Comment je rejoins la ligne Néobus, si j'habite plus loin ? Pourquoi est-ce que vous n'allez pas jusqu'au Mont-Dore Sud, ou Pic aux chèvres ou quartiers Sud. Peu de réflexions négatives sur le tracé si ce n'est pour demander pourquoi il ne s'étend pas plus (ce qui est finalement un point positif, le projet est attendu et souhaité).

👉 On note une certaine incompréhension de la part du public sur le maillage global du transport en commun, beaucoup pensant que le Néobus remplace toutes les lignes de bus existantes (seulement 2 lignes pour desservir l'ensemble du Grand Nouméa).

- La tarification des titres de transport est le 2ème sujet le plus abordé, notamment en réunion publique avec un vrai souhait d'une tarification adaptée et peu chère et des tarifs seniors.
- Le public a profité également de cette concertation pour s'exprimer et faire part de ses doléances concernant les modes doux de déplacement (sujet énormément abordé) avec une vraie demande sur le développement de pistes cyclables pour pouvoir rejoindre la ligne Néobus et la compléter.
- La thématique de la sécurité a fait également l'objet de nombreuses questions (police des transports ? comment prévenir les dégradations ?...)

7

Synthèse des expressions

7.1 / Le financement du projet

7.1.1 / LE COÛT DU PROJET ET L'AFFECTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES DES COLLECTIVITÉS

Peu d'interrogations sur l'affection des ressources financières lors des réunions publiques. Le coût du projet est assimilé, d'autant que le SMTU indique bien que 90% de ce montant sera pour les entreprises calédoniennes (création d'emplois, création de nouvelles ressources, etc.)

A NOTER :

- Quelques avis sur le fait que cet argent pourrait servir à autre chose. **C'est flagrant dans le recueil d'avis de Païta, où le coût du projet semble famineux et inutile : sur 5 avis, 5 avis négatifs sur le montant du projet et sa non pertinence.**
- Sur le net également, les avis négatifs portent sur le coût de financement, argent qui pourrait servir à autre chose.

7.1.2 / LE COÛT DU PROJET FINANCÉ PAR LE PUBLIC

Le coût du projet est abordé souvent en réunion et les craintes du public sont plus axées sur :

- **la future tarification des titres de transports ne va-t-elle pas être trop élevée pour couvrir ce projet (une vraie interrogation se pose systématiquement sur le coût du futur ticket) ?**

La crainte de voir augmenter ses impôts pour payer ce projet n'est pas représentative.

7.2 / Le véhicule retenu et la motorisation

La question a été quelques fois posée sur le pourquoi d'un BHNS plus qu'un Tramway, mais pas de façon significative.

A NOTER :

- En revanche le type de motorisation a fait débat, notamment en réunion publique de Nouméa avec Madame Cornaille (présidente de l'association Ensemble pour la planète). Le choix d'un type de motorisation va souvent de pair avec une préoccupation environnementale qui a été évoquée souvent sur internet (personnes entre 50/65 ans), moins en réunion publique (hormis EPLP).

Mais également sur le net :

« Va-t-on privilégier un moyen de transport électrique ou hybride, le moins polluant possible ? »

« La NOUVELLE-CALÉDONIE, dans un contexte de VITRINE technologique de la France dans le Pacifique, a-t-elle prévu d'adopter des Transports en Commun (Bus) électriques ? »

« De nombreuses villes font le choix du biogaz pour leurs transports en commun (Lille notamment). Compte tenu de la production de matières fermentescibles localement et issue de l'importation par les emballages cartons et autres papiers pourquoi ne pas mettre en place une filière locale qui permettrait de libérer le projet Néobus de la dépendance aux hydrocarbures et également de répondre réellement aux engagements du développement durable ? La plupart des communes ayant fait le choix du biogaz attestent de l'intérêt à court, moyen et long terme. »

7.3 / L'opportunité du projet

7.3.1 / UN PROJET NÉCESSAIRE POUR LA MAJORITÉ

La majorité du public s'accorde à dire que ce projet d'un transport collectif est nécessaire eu égard aux problèmes de circulation en entrée et sortie de ville de Nouméa, seulement beaucoup doutent de la capacité des Calédoniens à laisser leur voiture.

7.3.2 / MAIS PLUS DISCUTÉ SUR PAÏTA

Sur le recueil d'avis, 5 avis négatifs sur 5 (cf le recueil d'avis)

7.4 / La pertinence du projet

Une partie non négligeable des avis favorables est assortie de remarques pour faire évoluer le projet.

7.4.1 / LE TRACÉ ET LE CHOIX DES TERMINUS

Le tracé n'a pas prêté à polémique, et pourtant lors des réunions publiques nous sommes rentrés un peu plus dans le détail.

A NOTER :**► Des regrets sont exprimés sur le fait que la ligne n'aille pas jusqu'à Vallon-Dore (pour le Sud de l'agglomération) jusque dans les quartiers Sud de Nouméa, jusqu'à l'université, voir même le Pic aux chèvres**

« Votre projet est intéressant mais dans les quartiers Sud il n'y a pas de projet voie rapide comme Néobus ? et sur Vallée des Colons ? Il faudrait réfléchir à étendre dans ces quartiers où il y a énormément de voitures » Réunion Publique de Nouméa Hôtel de ville

« Bonjour, avez-vous imaginé un trajet qui se termine au Pic aux chèvres plutôt qu'au Médipôle. En effet, il est difficile d'imaginer comment ce quartier va évoluer dans les années à venir mais ce qui est certain c'est qu'il va regrouper beaucoup de personnes avec plusieurs écoles, un collège et une zone d'activité,... Le fait de prolonger le tracé permettrait aux habitants de Dumbéa sur mer et notamment du Pic aux chèvres de se sentir moins exclu. Le climat social de ce quartier dépendra des investissements d'aujourd'hui. » Avis internet

« Le projet va-t-il aller jusqu'à La Coulée ? » Avis internet

« Pourquoi la ligne du projet Néobus ne se prolonge-t-elle pas jusqu'à Nakutakoin voire Païta ? Les personnes qui proviennent de ces endroits vont devoir rouler avec leur voiture jusqu'à Dumbéa sur mer, se garer dans le parking prévu et enfin prendre le Néobus ? » Avis internet

« Une extension du projet Néobus est-elle prévue vers l'Anse Vata ou les quartiers Sud de Nouméa ? » Avis internet

« Projet intéressant et ambitieux mais après réflexion, une logique implacable qui revient chaque matin, la saturation de la circulation entre la plate forme de Boulari et les monts-doriens résidant entre Saint Michel et Plum ne sera pas résolue. Il me semble que les contribuables résidants au delà de Saint Louis (La Coulée, Vallon Dore, Mont-Dore Sud, Plum.....) sont encore oubliés. Il suffit de voir et de constater chaque matin et chaque fin d'après-midi le flux de la circulation. » Avis internet

« Pourquoi le Néobus ne dessert-il pas l'université ? » Avis internet

► Rond-point Punaauia

Une personne évoque le rond-point Punaauia devant le lycée du Grand Nouméa (Centre urbain de Koutio à Dumbéa). Des craintes sont émises quant au passage du TCSP dans ce quartier déjà bouchonné. Faut-il un rond-point ou un carrefour à feux, pour fluidifier le trafic ?

Tous les matins je prends le rond-point Punaauia devant le lycée du Grand Nouméa : problème = tous les véhicules engouffrés dans ce rond-point font du sur-place aux heures de pointe, or je vois que le projet Néobus risque de

passer par là ? Le TCSP va être pénalisé, il risque même d'être un obstacle pour les voitures ? Réunion Publique de Dumbéa

► La Rue Becquerel est souvent abordée en réunion publique, il faudra donc y apporter une attention particulière lorsqu'on l'évoquera à nouveau.

« j'habite rue Becquerel – combien de voies sont prévues ? 2 voies de bus, 2 voies de véhicules ? il faudra pousser une maison ? » « Sur le schéma les voitures sont toutes petites – mais le camion poubelle, vous faites comment, il aura sa voie ? Bande d'arrêt d'urgence ? Votre schéma est beau, il y a des plantes, c'est paysagé, mais c'est ric-rac, où passent les engins de chantiers ? On est dans un quartier, donc il faut s'arrêter, charger des marchandises, il y a des livraisons, etc. il n'y a pas de place pour les utilisateurs des routes, les bordures sont accidentogènes, elles sont grandes et brutes. » Réunion Publique de Dumbéa

Une autre personne : « actuellement c'est une rue sur laquelle on circule très bien, le seul problème se situe au niveau du rond-point de la piscine, le matin aux heures de pointe on a un bouchon d'environ 150 m. Faire passer une voie spécifique réservée aux bus, est-ce bien nécessaire sur ce tronçon qui risque finalement d'être embouteillé avec la présence du TCSP ? »

La problématique des stationnements de riverains, entrées charretières et zones de livraison est abordée, comment gérer cela ?

► Un autre point évoqué, les « dépose-minute » sur les zones lycées, collèges ou comment les lycéens et collégiens vont faire pour atteindre leur école

« mais au collège de Koutio les gens s'arrêtent forcément sur les voies pour faire descendre les enfants. » Réunion Publique de Dumbéa

► Une personne évoque la problématique des travaux sur la rue Unger (vallée-du-tir à Nouméa)

« Le descriptif et le plan montrent que le site propre passera par la Vallée du Tir et la Montagne Coupée. Par où comptez-vous faire passer le BHNS et comment ferez-vous les travaux sans ajouter de ralentissement sur la voie de dégagement et la rue Unger, toutes deux déjà saturées et dont le trafic ne va faire qu'augmenter d'ici les travaux ? » Avis internet

7.4.2 / LE MAILLAGE

Beaucoup de questions se sont posées sur le réseau global du transport en commun sur l'agglomération. Il y a le projet Néobus mais les autres lignes vont-elles disparaître ?

Beaucoup pensent que Néobus remplace tout. Le SMTU explique alors pendant les réunions que la ligne Néobus est une ligne « phare » et que d'autres lignes vont venir se connecter à la ligne Néobus, en utilisant des bus plus ou moins importants en taille en fonction des besoins des quartiers. Du transport à la demande est même envisageable.

« La seule question que j'ai en tête c'est : j'habite Robinson, comment je fais pour prendre le bus ? Est-ce que je marche de chez moi jusqu'à la station, est-ce que je prends ma voiture, est-ce qu'il y a un mode qui va faciliter mon accès, un parking notamment où je pourrais laisser mon véhicule en toute sécurité ? » Réunion Publique Mont-Dore

« Sur la question des différentes stations, une fois arrivé à Nouméa par l'axe principal, comment je vais pouvoir rebondir au Quartier Latin, à Port-Moselle ou la BD ou ailleurs ? Devrais-je à chaque fois reprendre un ticket ou y aura-t-il un ticket unique qui permettra de faire en gros ce que fait aujourd'hui Carsud sur un seul trajet. » Réunion Publique Mont-Dore

« Comment fait une personne qui part de Motor Pool pour rejoindre le Médipôle ? » Réunion Publique Commerçants Nouméa

« Comment sera desservie la rue car le projet Néobus ne passe pas par chez moi ? » Réunion Publique Dumbéa

« Vous dites faire un réseau de maillage plus dense pour les bus, vous avez en tête de faire un projet style Vélib pour les modes doux ? » Réunion Publique Dumbéa

« J'habite Katiramona et je travaille à la mairie de Dumbéa, comment je fais pour le trajet ? » Réunion Publique Dumbéa

« Vous avez parlé des fins de contrat pour Carsud et Karuia en 2016, ou renégociables tout au moins, et la finalité du projet sur Païta serait pour 2019. Que se passe-t-il pendant ces 3 ans ? ... Je réside à Rondénia. Karuia ou Carsud viennent devant chez moi, je me déplace en bus mais comment je vais faire dans le futur le trajet Rondénia - votre nouveau centre ? » Réunion Publique Païta

« Néobus dessert Nouméa à quel niveau ? On va nous arrêter au début de la ville ou le bus la traverse-t-elle ? Néobus rentre dans différents quartiers... ? » Réunion Publique Païta

« J'habite Savannah. Si je pars de Savannah, je suis obligé de prendre ma voiture pour aller faire du vélo à Nouméa, c'est ça ? » Réunion Publique Païta
« Comment va-t-on se rendre de Portes-de-Fer à Tuband ou à d'autres quartiers de Nouméa ? » Avis internet

« Votre projet NEOBUS, pourtant superbe, ne résoudra pas les problèmes de circulation pour la simple raison qu'il n'est adapté qu'à une partie minoritaire de la population. Prenons mon cas par exemple. Je travaille sur l'Orphelinat et je suis séparé de la mère de mes enfants qui n'habite pas dans le même secteur que moi. Nous avons donc mis nos enfants à proximité de nos lieux de travail respectifs soit sur l'Orphelinat également. Le terminus étant situé à Bir-Hakeim, il nous faudra ensuite marcher plus d'1 km avec deux enfants en bas âge chargés de cartables, d'une gamelle repas (car mon fils aîné est allergique) et cela tous les jours même en plein été ou pire les jours pluvieux : les trottoirs de ce secteur ne sont pas très abrités (pour ne pas dire pas du tout !). Et c'est pourtant les jours pluvieux que la circulation est la pire et qu'il faudrait encore plus utiliser le Neobus (contradictoire donc !). La voiture est également bien pratique pour effectuer de petites courses le temps du midi et pour aller chercher son repas surtout ! » Avis internet

Il nous faudrait communiquer plus sur le maillage et les autres moyens de transport qui seront étudiés en complément avec un focus sur les pistes cyclables qui sortent du périmètre du projet Néobus et des compétences du SMTU

7.5 / Le développement des modes doux

Une forte demande ressort lors des différentes réunions publiques mais aussi via internet pour multiplier les pistes cyclables. C'est un vrai souhait de la part des Calédoniens.

Ces pistes cyclables, même si elles dépassent le cadre du projet, font l'objet d'une réponse systématique de la part du SMTU. « Le projet Néobus prévoit un travail d'insertion du tracé avec des propositions d'aménagements de façade à façade incluant les zones de trottoirs, les pistes cyclables et les zones de stationnement ». Les communes recevront ces propositions d'aménagement et décideront si elles sont opportunes.

L'opportunité de prévoir des parkings à vélos est soulevé. Ou même de pouvoir prendre le Néobus avec son vélo pour se déplacer ensuite.

- « zones de dépose-minute des enfants éloignées de 50 m au moins des portes d'entrée des écoles et collèges
- réalisation de voies de circulation piétonnes autour des zones scolaires pour que les enfants - dès le primaire - prennent les chemins les plus courts à pied et en sécurité

- voie cyclable et piétonnière intégralement en site propre desservant Nouville, Ouemo, le centre Tjibaou, Le Pont-des-Français, Le Mont-Dore, Ducos, Kaméré, Dumbéa et les baies...
 - aménagement de voies piétonnes le long de la voie rapide et passage de tous les ponts d'autoroute à pied, en poussette et à vélo » Avis internet
- « Et est-il prévu des pistes cyclables sécurisées ? » Avis internet
- « Des aménagements spécifiques (voies piétonnes) seront-ils prévus pour relier la ligne du projet Néobus aux autres dessertes de bus ? » Avis internet

7.6 / La tarification

A NOTER :

➤ **Une vraie interrogation apparaît aussi sur le coût des titres de transport (combien, sous quelle forme ?). Il faut que le voyage soit abordable.**

« Par exemple pour aller de Boulari jusqu'à certains quartiers de Nouméa, on atteint presque 1000 F. Est-ce qu'avec Néobus qui aura une qualité de service supérieure, on aura un prix égal ? Est-ce qu'on devra autant mettre la main à la poche ? » Réunion Publique Mont-Dore

« J'aimerais parler des coûts : pour une personne qui utiliserait Néobus tous les jours pour aller à Nouméa – quel est le prix du ticket et avec du gardiennage, existe-t-il différentes possibilités de tarification ? Ce sera toujours moins cher que l'essence je suppose ». Réunion Publique Païta

« La politique tarifaire actuelle de Karuia Bus semble assez peu innovante et n'incite pas les jeunes ni les personnes âgées à renoncer à la voiture. Pas de gratuité pour les moins de 16 ans avec pour conséquence un recours massif au transport familial en voiture et dès qu'ils le peuvent, les jeunes rêvent de voiture et de scooter, qui polluent et encombrant encore plus les routes et les trottoirs. Pas de gratuité pour les plus de 65 ans, dont beaucoup sont soit très pauvres et donc ne se déplacent pas, ce qui est anti-social et isole encore plus ces populations soit très riches (cf les quartiers sud) et utilisent leur voiture pour tout et tout le temps. » Avis internet

« Y-a-t-il dans le projet du SMTU une idée de révision de la politique de tarifs, adaptée selon les catégories d'usagers, les heures et les jours de circulation ? » Avis internet

Les seniors présents dans les réunions abordent également le sujet d'une tarification spécifique

« Va-t-on payer nos tickets de transports, car moi avec ma carte Senior, je ne paie pas mon ticket Carsud » Réunion Publique de Dumbéa

« J'ai une question à poser SVP. Pour les retraités, est-ce qu'il y aura la gratuité que l'on connaît actuellement entre Païta et Nouméa ? » Réunion Publique Païta

Le public a bien noté que le coût des parkings relais sera intégré au titre de transport et trouve cela très bien, mais cela ne doit pas augmenter le titre de transport.

7.7 / La Sécurité

La sécurité revient souvent dans les Réunions Publiques mais aussi sur les avis internet.

On parle à la fois de sécurité dans les bus mais aussi aux alentours (parkings sécurisés). La question a très largement été abordée lors d'une réunion de quartier du 9 août à Saint-Quentin avec les professionnels travaillant dans ce secteur.

« Ce projet est très ambitieux et à la hauteur de l'évolution démographique et surtout des besoins de la population automobiliste ou des usagers de transports en commun actuels et à venir. Je voulais savoir ce qui serait prévu en termes de « sécurité » : sera-t-elle assurée par la présence de contrôleurs ou d'une figure d'autorité ? » Avis internet

A NOTER :

➤ **Il ressort clairement de toutes les rencontres que la sécurité risque d'être un élément important dans le choix d'utilisation du Néobus. Un volet spécifique devra être développé pour la sécurité concernant les passages des enfants quand ils sortent des bus pour se rendre ensuite à leur école.**



Le premier bilan d'étape : les enseignements tirés et les suites à donner

8.1 / Les enseignements tirés de cette concertation

8.1.1 / LES OPINIONS ÉCRITES ÉMISES

	INTERNET	REGISTRE	TOTAL	%
AVIS FAVORABLE	32	95	127	67,2%
AVIS DÉFAVORABLE	17	27	44	23,3%
AVIS NE CONCERNANT PAS DIRECTEMENT LE PROJET	16 <small>QUESTION SUR LA FORMATION ET LE RECHERCHE D'EMPLOI</small>	2	18	9,5%
TOTAL	65	124	189	100%

8.1.2 / UN PROJET ATTENDU ET L'ASSURANCE QUE CELA SE FASSE

Le projet est plébiscité par les usagers tant l'offre de transport actuel souffre de disfonctionnement (problème de régularité et de fréquence).

Mais aussi par les non utilisateurs qui se disent prêts à prendre le TCSP mais sous certaines conditions (tarification et surtout sécurité).

Une forte demande émane de tous pour des aménagements des modes doux (voies piétonnes dignes de ce nom, trottoirs aménagés, pistes cyclables...).

On notera la compréhension du projet rapide, eu égard à la qualité des échanges et des questions lors des réunions publiques. Au sortir des réunions et lors des échanges, le public est convaincu et maintenant il veut voir...

8.1.3 / L'ATTENTE D'UNE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE ET DÉTAILLÉE

Le public attend maintenant de connaître la tarification des titres de transport, les temps de parcours prévus.

8.2 / Les suites à donner

8.2.1 / ACTION IMMÉDIATE

Ce bilan sera transmis aux communes et aux autorités telles que le Haut-Commissariat, le congrès et le gouvernement.

8.2.2 / DES ORIENTATIONS POUR LA POURSUITE DES ÉTUDES OU LES DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS DU PROJET

SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS	REPONSE	REFERENCES
<p>Thématique du tracé</p> <p>La thématique du tracé a été plus que largement abordée : Comment je rejoins la ligne Néobus, si j'habite plus loin ? Pourquoi est-ce que vous n'allez pas jusqu'au Mont-Dore Sud, ou Pic aux chèvres ou quartiers Sud. Peu de réflexions négatives sur le tracé si ce n'est pour demander pourquoi il ne s'étend pas plus (ce qui est finalement un point positif, le projet est attendu et souhaité).</p>	<p>*Le programme justifie le choix du tracé.</p> <p>* Les études du Maître d'Œuvre Général identifient les pôles d'échanges, les parkings relais afin d'optimiser les correspondances.</p> <p>*Les conclusions de l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa indiqueront avec précision comment seront organisés les rabattements des usagers non desservis directement par les lignes du Néobus.</p>	<p>Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa (en cours)</p>
<p>Incompréhension sur le maillage global du TC</p> <p>On note une certaine incompréhension de la part du public sur le maillage global du transport en commun, beaucoup pensant que le Néobus remplace toutes les lignes de bus existantes (seulement 2 lignes pour desservir l'ensemble du Grand Nouméa).</p>	<p>Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa</p> <p>2^{ème} phase de concertation et de communication du projet Néobus (fin 2013) : Publireportage sur le « Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes » afin d'accroître la visibilité de cet aspect du projet Néobus.</p>	<p>AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4)</p>
<p>Tarification des titres de transport</p> <p>La tarification des titres de transport est le 2^{ème} sujet le plus abordé, notamment en réunion publique avec un vrai souhait d'une tarification adaptée et peu chère et des tarifs seniors.</p>	<p>- L'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa dispose d'une étude de scénario tarifaire avec un volet de tarification sociale.</p> <p>La mise en place d'une nouvelle tarification combinée et intégrée sur la base des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -suppression de la correspondance payante entre les lignes du réseau global de transports collectifs du Grand Nouméa, -des scénarios tarifaires en cours d'élaboration tiennent compte : <ul style="list-style-type: none"> - soit d'une tarification plate, - soit d'une tarification zonale. 	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p>

<p>Modes doux Le public a profité également de cette concertation pour s'exprimer et faire part de ses doléances concernant les modes doux de déplacement (sujet énormément abordé) avec une vraie demande sur le développement de pistes cyclables pour pouvoir rejoindre la ligne Néobus et la compléter.</p>	<p>Les aménagements du TCSP permettront de redonner toute leur place aux piétons et aux infrastructures cyclables, en fonction de l'environnement du flux des véhicules, de la vitesse de la circulation automobile et des emprises disponibles et respectées.</p>	<p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.60 à 61)</p>
<p>Sécurité La thématique de la sécurité a fait également l'objet de nombreuses questions (police des transports ? comment prévenir les dégradations)</p>	<p>SMTU : La création d'une police des transports et prévention des dégradations par le SMTU est prévue en collaboration avec l'état. Sont aussi prévu : * le système de vidéo-protection dans les véhicule et au niveau des stations * un éclairage public plus dense donc plus sécurisant * un mobilier urbain élaboré de manière à favoriser une prévention situationnelle de la délinquance (aménagement/équipements évitant de passer à l'acte)</p> <p>2^{ème} phase de concertation et de communication du projet Néobus (fin 2013) : Publireportage sur le « Sécurité : Se déplacer autrement... et en toute sérénité » afin d'accroître la visibilité de cet aspect du projet Néobus.</p>	<p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.76 à 94) AVP Vol C : Les systèmes (p.28 et 43)</p>

LE FINANCEMENT DU PROJET	REPONSE	REFERENCE
<p>Le coût du projet et l'affectation des ressources financières des collectivités Peu d'interrogations sur l'affectation des ressources financières lors des réunions publiques. Le coût du projet est assimilé, d'autant que le SMTU indique bien que 90% de ce montant sera pour les entreprises calédoniennes (création d'emplois, création de nouvelles ressources, etc.)</p> <p>A NOTER : Quelques avis sur le fait que cet argent pourrait servir à autre chose. C'est flagrant dans le recueil d'avis de Païta, où le coût du projet semble farineux et inutile : sur 5 avis, 5 avis négatifs sur le montant du projet et sa non pertinence. Sur le net également, les avis négatifs portent sur le coût de financement, argent qui pourrait servir à autre chose.</p>	<p>Les avis exprimés sur la commune de Païta ne peuvent être assimilés en tant qu'avis de l'ensemble des habitants de la commune. Cependant, ces avis expriment un manque de visibilité des bénéfices de ce projet pour les territoires non directement desservis par le site propre. Pourtant, la desserte de Païta en transports collectifs est incluse dans les réflexions du projet Néobus (Ligne express L6) et dans l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa. De plus, la commune de Païta s'est exprimée sur sa volonté que la ligne express (L6) ne soit pas en rabattement sur la station BHNS du Médipôle. Son souhait est que cette ligne de car à haut niveau de service desservent directement la commune de Nouméa.</p> <p>Ces éléments sont inclus dans l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa avec, comme hypothèse d'élaboration des scénarios de restructuration, la mise en place d'une desserte directe L6 (Païta Centre – Entrée Nord de Nouméa) sur les services d'heures de pointe.</p>	<p>Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa (en cours)</p>

<p>Le coût du projet financé par le public Le coût du projet est abordé souvent en réunion et les craintes du public sont plus axées sur : la future tarification des titres de transports ne va-t-elle pas être trop élevée pour couvrir ce projet (une vraie interrogation se pose systématiquement sur le coût du futur ticket) ?</p>	<p>Les coûts du transport public en Nouvelle-Calédonie sont essentiellement portés par les usagers. Cet aspect est identifié comme un frein au développement et à la hausse du niveau de service des transports collectifs. Des ressources complémentaires doivent donc être définies. Les membres du SMTU ne souhaitent pas que les usagers soient davantage mobilisés pour financer les transports publics.</p>	
<p>La crainte de voir augmenter ses impôts pour payer ce projet n'est pas représentative</p>	<p>Cf. Ci-dessus.</p>	

LE VEHICULE RETENU ET LA MOTORISATION	REPONSE	REFERENCE
<p>La question a été quelques fois posée sur le pourquoi d'un BHNS plus qu'un Tramway, mais pas de façon significative.</p>	<p>La Maîtrise d'Ouvrage a rappelé les différentes études qui ont conduit au choix du BHNS comme étant le plus approprié pour desservir le territoire et les habitants du Grand Nouméa suivant une analyse multicritères (dimensions et capacités, domaines de pertinence, coûts, contraintes techniques, critères environnementaux, critère maintenance, modalité d'exploitation, de réglementation et de formation des conducteurs...).</p> <p>Ces éléments ont été analysés dans le cadre de l'étude d'opportunité et de faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre sur le Grand Nouméa.</p>	<p>Etude d'opportunité et de faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre sur le Grand Nouméa. Phase 2 : Détermination des systèmes roulant adaptés aux contextes du Grand Nouméa (2010)</p>
<p>En revanche le type de motorisation a fait débat, notamment en réunion publique de Nouméa avec Madame Cornaille (présidente de l'association Ensemble pour la planète). Le choix d'un type de motorisation va souvent de pair avec une préoccupation environnementale qui a été évoquée souvent sur internet (personnes entre 50/65 ans), moins en réunion publique (hormis EPLP).</p>	<p>-Une étude approfondie sur les différents types de motorisation possible sera menée par la SECAL et le SMTU. Le but est de dresser un tableau multicritère enrichi de retour d'expérience, qui permettra aux intervenants de faire un choix optimal pour la Nouvelle-Calédonie.</p>	
<p>« Va-t-on privilégier un moyen de transport électrique ou hybride, le moins polluant possible ? »</p>	<p>Sera traité dans l'étude sur les motorisations</p>	
<p>« La NOUVELLE-CALÉDONIE, dans un contexte de VITRINE technologique de la France dans le Pacifique, a-t-elle prévu d'adopter des Transports en Commun (Bus) électriques ? »</p>	<p>Sera traité dans l'étude sur les motorisations</p>	
<p>« De nombreuses villes font le choix du biogaz pour leurs transports en commun (Lille notamment). Compte tenu de la production de matières fermentescibles localement et issue de l'importation par les emballages cartons et autres papiers pourquoi ne pas mettre en place une filière locale qui permettrait de libérer le projet Néobus de la dépendance aux hydrocarbures et également de répondre réellement aux engagements du développement durable ? La plupart des communes ayant fait le choix du biogaz attestent de l'intérêt à court, moyen et long terme. »</p>	<p>Sera traité dans l'étude sur les motorisations</p>	

L'OPPORTUNITE DU PROJET	REPONSE	REFERENCE
<p>Un projet nécessaire pour la majorité La majorité du public s'accorde à dire que ce projet d'un transport collectif est nécessaire eu égard aux problèmes de circulation en entrée et sortie de ville de Nouméa, seulement beaucoup doutent de la capacité des Calédoniens à laisser leur voiture.</p>	<p>Le projet de transport Néobus est nécessaire au vue de l'évolution du nombre d'habitants dans le Grand Nouméa. Pour chaque tracé de voies et de plan de circulation est associée une étude d'impact sur le plan de circulation et le stationnement. Des mesures nécessaires sont prévues pour combler la perte des places de stationnement.</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (p.43 à 121)</p>
<p>...mais plus discuté sur Païta</p>	<p>Idem au point 7.1 <i>Le coût du projet et l'affectation des ressources financières des collectivités</i></p> <p>Les avis exprimés sur la commune de Païta ne peuvent être assimilés en tant qu'avis de l'ensemble des habitants de la commune. Cependant, ces avis expriment un manque de visibilité des bénéficiaires de ce projet pour les territoires non directement desservis par le site propre. Pourtant, la desserte de Païta en transports collectifs est incluse dans les réflexions du projet Néobus (Ligne express L6) et dans l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa. De plus, la commune de Païta s'est exprimée sur sa volonté que la ligne express (L6) ne soit pas en rabattement sur la station BHNS du Médipôle. Son souhait est que cette ligne de car à haut niveau de service desservent directement la commune de Nouméa.</p> <p>Ces éléments sont inclus dans l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa avec, comme hypothèse d'élaboration des scénarios de restructuration, la mise en place d'une desserte directe L6 (Païta Centre – Entrée Nord de Nouméa) sur les services d'heures de pointe.</p>	

LA PERTINENCE DU PROJET	REPONSE	REFERENCE
<p>Le tracé et le choix du terminus</p> <p>« Votre projet est intéressant mais dans les quartiers Sud il n'y a pas de projet voie rapide comme Néobus ? et sur Vallée des Colons ? Il faudrait réfléchir à étendre dans ces quartiers où il y a énormément de voitures » Réunion Publique de Nouméa Hôtel de ville</p>	<p>-Une restructuration des réseaux urbains et suburbains est prévue</p>	<p>AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4)</p>
<p>« Bonjour, avez-vous imaginé un trajet qui se termine au Pic aux chèvres plutôt qu'au Médipôle. En effet, il est difficile d'imaginer comment ce quartier va évoluer dans les années à venir mais ce qui est certain c'est qu'il va regrouper beaucoup de personnes avec plusieurs écoles, un collège et une zone d'activité... Le fait de prolonger le tracé permettrait aux habitants de Dumbéa sur mer et notamment du Pic aux chèvres de se sentir moins exclu. Le climat social de ce quartier dépendra des investissements d'aujourd'hui. » Avis internet</p>	<p>Réponse apportée à la question dans le cadre de la concertation : Effectivement, le projet Néobus ne desservira pas directement Pic aux chèvres. Le trafic routier au-delà du Médipôle ne justifie pas, aujourd'hui, une voie en site propre pour le projet Néobus. Les véhicules Néobus sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et donc les coûts d'exploitation. La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre pourra être réexaminée en fonction de la croissance démographique et ce, afin d'anticiper toute congestion routière. (...) Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Les usagers des transports collectifs pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes Néobus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus.</p> <p>Nous permettrons aux habitants de Pic aux Chèvres de se connecter à Néobus au moyen d'un pôle d'échanges au droit du Médipôle. De plus, un parc relais est prévu à Dumbéa-sur-mer au droit du futur centre commercial. (...) En conclusion et en parallèle du projet Néobus, une étude de restructuration des réseaux de transport collectif est engagée. Elle a pour but d'améliorer la desserte de tous les quartiers existants et en devenir.</p>	
<p>« Le projet va-t-il aller jusqu'à La Coulée ? » Avis internet</p>	<p>Réponse apportée à la question dans le cadre de la concertation : Le projet Néobus ne desservira pas directement La Coulée, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de La Coulée mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.</p>	

	<p>Le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus.</p>	
<p>« Pourquoi la ligne du projet Néobus ne se prolonge-t-elle pas jusqu'à Nakutakoin voire Païta ? Les personnes qui proviennent de ces endroits vont devoir rouler avec leur voiture jusqu'à Dumbéa sur mer, se garer dans le parking prévu et enfin prendre le Néobus ? » Avis internet</p>	<p>Un pôle d'échange sur Païta est prévu ; il permettra de réunir en un lieu les arrêts de la ligne expresse 6, les bus du SMTI et les lignes secondaires desservant Païta. Un P+R est aussi prévu ; il offrira entre 100 et 150 places à termes.</p> <p>Les voiries situées entre Païta et le Médipôle ne sont pas suffisamment congestionnées pour justifier l'intérêt d'un transport en commun en site propre. Les véhicules Néobus sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et les coûts d'exploitation.</p> <p>La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre serait réexaminée le jour où la gestion routière le justifiera.</p> <p>Cependant, nous permettrons aux habitants de Païta de se connecter à Néobus au moyen d'un parc relais installé sur la commune et d'une ligne express à haut niveau de service, dont un arrêt sera certainement prévu sur Nakutakoin, et ayant pour terminus la station Néobus du Médipôle.</p> <p>Concernant la desserte interne des lotissements, l'étude de restructuration des réseaux de transport collectif traitera ce point en étudiant une desserte par des véhicules de taille et aux itinéraires adaptés, ainsi que du transport à la demande.</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (p.141 à 148)</p>
<p>« Une extension du projet Néobus est-elle prévue vers l'Anse Vata ou les quartiers Sud de Nouméa ? » Avis internet</p>	<p>Réponse apportée à la question dans le cadre de la concertation :</p> <p>Concernant la desserte, le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus.</p> <p>Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme ceux de Bir-Hakeim et de la</p>	

	<p>Moselle.</p> <p>Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à une extension du projet Néobus sur les quartiers sud de Nouméa. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.</p>	
<p>« Projet intéressant et ambitieux mais après réflexion, une logique implacable qui revient chaque matin, la saturation de la circulation entre la plateforme de Boulari et les monts-doriens résidant entre Saint Michel et Plum ne sera pas résolue. Il me semble que les contribuables résidants au-delà de Saint Louis (La Coulée, Vallon Dore, Mont-Dore Sud, Plum.....) sont encore oubliés. Il suffit de voir et de constater chaque matin et chaque fin d'après-midi le flux de la circulation. » Avis internet</p>	<p>La création d'un P+R sur Saint-Michel permettra aisément le rabattement automobile provenant de l'est.</p>	<p>AVP Vol A: Projet de transport (p.143 à 146)</p>
<p>« Pourquoi le Néobus ne dessert-il pas l'université ? » Avis internet</p>	<p>Réponse apportée à la question dans le cadre de la concertation :</p> <p>Le projet Néobus ne desservira pas directement Nouville, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de Nouville mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.</p> <p>Il a donc été retenu d'installer un pôle d'échanges situé à l'entrée Nord de Nouméa, vers Patch/CHT. Les étudiants et lycéens pourront ainsi, à leur descente des lignes Néobus, emprunter une ligne structurante au service amélioré en direction de Nouville. La performance de la correspondance en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus, avec des gains de temps de l'ordre de 20 à 40 %.</p> <p>Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à une extension du projet Néobus vers la presqu'île de Nouville. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail et domicile-étude.</p>	
<p>Rond-point Punaauia</p> <p>Une personne évoque le rond-point Punaauia devant le lycée du Grand Nouméa (Centre urbain de koutio à Dumbéa). Des craintes sont émises quant au passage du TCSP dans ce quartier déjà bouchonné. Faut-il un rond-point ou un carrefour à feux, pour fluidifier le trafic ?</p> <p>Tous les matins je prends le rond-point Punaauia devant le lycée du Grand Nouméa : problème = tous les véhicules engouffrés dans ce rond-point font du sur-place aux heures de pointe, or je vois que le projet</p>	<p>SECAL</p> <p>- Etudes de la Maîtrise d'Œuvre afin d'optimiser les carrefours et d'éviter que les aménagements de carrefours ou de giratoire ne soient encombrés sur la zone d'exploitation du BHNS et de son site propre.</p>	

<p>obstacle pour les voitures ? Réunion Publique de Dumbéa</p> <p>La Rue Becquerel est souvent abordée en réunion publique, il faudra donc y apporter une attention particulière lorsqu'on l'évoquera à nouveau.</p> <p>« j'habite rue Becquerel – combien de voies sont prévues ? 2 voies de bus, 2 voies de véhicules ? il faudra pousser une maison ? »</p> <p>« Sur le schéma les voitures sont toutes petites – mais le camion poubelle, vous faites comment, il aura sa voie ? Bande d'arrêt d'urgence ? Votre schéma est beau, il y a des plantes, c'est paysagé, mais c'est ric-rac, où passent les engins de chantiers ? On est dans un quartier, donc il faut s'arrêter, charger des marchandises, il y a des livraisons, etc. il n'y a pas de place pour les utilisateurs des routes, les bordures sont accidentogènes, elles sont grandes et brutes. » Réunion Publique de Dumbéa</p> <p>Une autre personne : « actuellement c'est une rue sur laquelle on circule très bien, le seul problème se situe au niveau du rond-point de la piscine, le matin aux heures de pointe on a un bouchon d'environ 150 m. Faire passer une voie spécifique réservée aux bus, est-ce bien nécessaire sur ce tronçon qui risque finalement d'être embouteillé avec la présence du TCSP ? »</p>	<p>L'accessibilité des résidents le long de l'axe évoluera. Le plan de circulation projeté n'impacte pas les capacités d'écoulement de l'avenue Becquerel. L'offre des voies reste inchangée.</p> <p>Au regard du trafic débouchant sur l'avenue Becquerel au niveau du carrefour Monod plus à l'est, le giratoire constitue un aménagement qui favorise l'insertion des véhicules. L'écoulement des flux à termes sera particulièrement sensible à la répartition des trafics entre la voie du Médipôle, la voie expresse et l'av. Becquerel. Ainsi le volume du trafic sur l'av. Becquerel sera essentiellement lié, à terme, à l'intensité des congestions sur la voie expresse et au niveau du report modal TCSP.</p> <p>Les systèmes SLT (signalisation lumineuse tricolore) et la priorité au bus permettront d'assurer au niveau des carrefours, la gestion des flux de circulation de façon efficace et sécurisé.</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (P. 88 à 90)</p> <p>AVP Vol F : Carrefours (p.5)</p>
<p>La problématique des stationnements de riverains, entrées charretières et zones de livraison est abordée, comment gérer cela ?</p>	<p>Le tracé des voies et de la plateforme et le plan de circulation BHNS qui ont été étudié tronçons par tronçons prennent en compte ces questionnements</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport</p>
<p>Un autre point évoqué, les « dépose-minute » sur les zones lycées, collèges ou comment les lycéens et collégiens vont faire pour atteindre leur école</p> <p>« mais au collège de Koutio les gens s'arrêtent forcément sur les voies pour faire descendre les enfants. » Réunion Publique de Dumbéa</p>	<p>Des places de stationnements dites « dépose-minute » sont prévues devant les établissements scolaires (Koutio, Rivière.Salée)</p>	<p>AVP Vol A</p>
<p>Une personne évoque la problématique des travaux sur la rue Unger (Vallée-du-Tir à Nouméa)</p> <p>« Le descriptif et le plan montrent que le site propre passera par la Vallée du Tir et la Montagne Coupée. Par où comptez-vous faire passer le BHNS et comment ferez-vous les travaux sans ajouter de ralentissement sur la voie de dégagement et la rue Unger, toutes deux déjà saturées et dont le trafic ne va faire qu'augmenter d'ici les travaux ? » Avis internet</p>	<p>La rue Unger présente un profil avec une voie en site propre circulant côté Ouest dans le sens Nord/Sud. Deux profils en travers type sont proposés avec :</p> <p>-au sud de la rue Doniambo, deux sens de circulation VP</p> <p>-entre les rues Doniambo et Berthelot, la mise en sens unique VP de la rue Unger dans le sens nord/sud.</p> <p>Un chapitre est consacré à l'organisation des travaux pour éviter ces saturations.</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (p.4 à ...)</p> <p>AVP Vol G : Estimation et phasage (p.109 à 110)</p>

LE MAILLAGE	REPONSE	REFERENCE
<p>Beaucoup de questions se sont posées sur le réseau global du transport en commun sur l'agglomération. Il y a le projet Néobus mais les autres lignes vont-elles disparaître ?</p> <p>Beaucoup pensent que Néobus remplace tout. Le SMTU explique alors pendant les réunions que la ligne Néobus est une ligne « phare » et que d'autres lignes vont venir se connecter à la ligne Néobus, en utilisant des bus plus ou moins importants en taille en fonction des besoins des quartiers. Du transport à la demande est même envisageable.</p>	<p>Une restructuration du réseau urbain et suburbain est prévue.</p> <p>2^{ème} phase de concertation et de communication du projet Néobus (fin 2013) : Publireportage sur le « Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes » afin d'accroître la visibilité de cet aspect du projet Néobus.</p>	<p>Publireportage paru dans Les Nouvelles Calédoniennes « Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes ! » (édition du 2013-11-04)</p>
<p>« La seule question que j'ai en tête c'est : j'habite Robinson, comment je fais pour prendre le bus ? Est-ce que je marche de chez moi jusqu'à la station, est-ce que je prends ma voiture, est-ce qu'il y a un mode qui va faciliter mon accès, un parking notamment où je pourrais laisser mon véhicule en toute sécurité ? » Réunion Publique Mont-Dore</p>	<p>Le pôle d'échange de Robinson est situé au point de connexion de la L2 du BHNS et d'une ligne secondaire au niveau du carrefour de la RP1 avec la rue des 3 Banians. Le P+R de Conception permettra d'optimiser le report modal des véhicules particuliers en provenant de la VDE et de Robinson vers le TCSP.</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (p.141 à 146)</p>
<p>« Sur la question des différentes stations, une fois arrivé à Nouméa par l'axe principal, comment je vais pouvoir rebondir au Quartier Latin, à Port-Moselle ou la BD ou ailleurs ? Devrais-je à chaque fois reprendre un ticket ou y aura-t-il un ticket unique qui permettra de faire en gros ce que fait aujourd'hui Carsud sur un seul trajet. » Réunion Publique Mont-Dore</p>	<p>Une restructuration du réseau urbain est prévue.</p> <p>La mise en place d'une nouvelle tarification combinée et intégrée sur la base du principe de la suppression de la correspondance payante entre les lignes du réseau global de transports collectifs du Grand Nouméa,</p>	<p>AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4 à 11)</p> <p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p>
<p>« Comment fait une personne qui part de Motor Pool pour rejoindre le Médipôle ? » Réunion Publique Commerçants Nouméa</p>	<p>L'étude sur les lignes urbaines et urbaines secondaires +L1 permet de répondre à cette question</p>	<p>AVP Vol A (p.1 à 43)</p>
<p>« Comment sera desservie la rue car le projet Néobus ne passe pas par chez moi ? » Réunion Publique Dumbéa</p>	<p>Une étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa est en cours d'élaboration. Des lignes de bus classiques ou du transport à la demande desserviront les quartiers non traversés par le projet Néobus. Ces lignes seront connectées au projet Néobus aux moyens de pôles d'échanges. Ces lieux d'échanges facilitent les correspondances afin de bénéficier au maximum des avantages du site propre.</p>	<p>Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa (en cours)</p>
<p>« Vous dites faire un réseau de maillage plus dense pour les bus, vous avez en tête de faire un projet style Vélib pour les modes doux ? » Réunion Publique Dumbéa</p>	<p>Le tracé des voies prévoit dans la plupart des cas une piste ou bande cyclable</p>	<p>AVP Vol A : Projet de transport (p.1 à 43)</p>
<p>« J'habite Katiramona et je travaille à la mairie de Dumbéa, comment je fais pour le trajet ? » Réunion Publique Dumbéa</p>	<p>Une restructuration du réseau urbain et suburbain est prévue</p>	<p>AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4 à 11)</p>
<p>« Vous avez parlé des fins de contrat pour Carsud et Karuia en 2016, ou renégociables tout au moins, et la finalité du projet sur Païta serait pour 2019. Que se passe-t-il pendant ces 3 ans ? ... Je réside à Rondenina. Karuia ou Carsud viennent devant chez moi, je me déplace en bus mais comment je vais</p>	<p>Un planning prévisionnel pour la réalisation et l'organisation de travaux a été rédigé</p> <p>Un pôle d'échange sur Païta est prévu ; il permettra de réunir en un lieu les</p>	<p>AVP Vol G : estimation –phasage (p.109)</p> <p>AVP Vol A : Projet de transport (p.141 à</p>

	desservant Païta. Un P+R est aussi prévu ; il offrira entre 100 et 150 places à termes.	
« Néobus dessert Nouméa à quel niveau ? On va nous arrêter au début de la ville ou le bus la traverse-t-elle ? Néobus rentre dans différents quartiers... ? » Réunion Publique Païta	Des lignes urbaines se raccorderont à la ligne TCSP (L1+L2) qui traverse la ville de Nouméa. Pour rejoindre différents quartiers, il faudra utiliser les lignes urbaines et les lignes urbaines secondaires. Les correspondances seront facilitées dans le cadre de la mise en place d'un réseau global de transports collectifs du Grand Nouméa.	AVP Vol I : Dossier de synthèse (p.102 à 104) AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4 à 11) Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa (en cours)
« J'habite Savannah. Si je pars de Savannah, je suis obligé de prendre ma voiture pour aller faire du vélo à Nouméa, c'est ça ? » Réunion Publique Païta	Un pôle d'échange sur Païta est prévu ; il permettra de réunir en un lieu les arrêts de la ligne expresse 6, les bus du SMTI et les lignes secondaires desservant Païta. Un P+R est aussi prévu ; il offrira entre 100 et 150 places à termes. Des pistes cyclables sont prévues presque tout le long du tracé	AVP Vol A : Projet de transport (p.141 à 148)
« Comment va-t-on se rendre de Portes-de-Fer à Tuband ou à d'autres quartiers de Nouméa ? » Avis internet « Votre projet NEOBUS, pourtant superbe, ne résoudra pas les problèmes de circulation pour la simple raison qu'il n'est adapté qu'à une partie minoritaire de la population. Prenons mon cas par exemple. Je travaille sur l'Orphelinat et je suis séparé de la mère de mes enfants qui n'habite pas dans le même secteur que moi. Nous avons donc mis nos enfants à proximité de nos lieux de travail respectifs soit sur l'Orphelinat également. Le terminus étant situé à Bir-Hakeim, il nous faudra ensuite marcher plus d'1 km avec deux enfants en bas âge chargés de cartables, d'une gamelle repas (car mon fils aîné est allergique) et cela tous les jours même en plein été ou pire les jours pluvieux : les trottoirs de ce secteur ne sont pas très abrités (pour ne pas dire pas du tout !). Et c'est pourtant les jours pluvieux que la circulation est la pire et qu'il faudrait encore plus utiliser le Neobus (contradictoire donc !). La voiture est également bien pratique pour effectuer de petites courses le temps du midi et pour aller chercher son repas surtout ! » Avis internet	Des lignes urbaines se raccorderont à la ligne TCSP (L1+L2) qui traverse la ville de Nouméa. Pour rejoindre différents quartiers, il faudra utiliser les lignes urbaines et les lignes urbaines secondaires	AVP Vol I : Dossier de synthèse (p.102 à 104) AVP Vol E : Etude d'exploitation TC (p.4 à 11)
Il nous faudrait communiquer plus sur le maillage et les autres moyens de transport qui seront étudiés en complément avec un focus sur les pistes cyclables qui sortent du périmètre du projet Néobus et des compétences du SMTU	2 ^{ème} phase de concertation et de communication du projet Néobus (fin 2013) : Publireportages sur : « Parcs-relais : Mieux se déplacer, c'est d'abord garer sa voiture », « Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes », afin d'accroître la visibilité de cet aspect du projet Néobus.	Publireportages paru dans Les Nouvelles Calédoniennes : « Parcs-relais : Mieux se déplacer, c'est d'abord garer sa voiture » (édition du 2013-10-25) « Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes ! » (édition du 2013-11-04)

LE DEVELOPPEMENT DES MODES DOUX	REPONSE	REFERENCE
<p>Une forte demande ressort lors des différentes réunions publiques mais aussi via internet pour multiplier les pistes cyclables. C'est un vrai souhait de la part des Calédoniens.</p> <p>Ces pistes cyclables, même si elles dépassent le cadre du projet, font l'objet d'une réponse systématique de la part du SMTU. « Le projet Néobus prévoit un travail d'insertion du tracé avec des propositions d'aménagements de façade à façade incluant les zones de trottoirs, les pistes cyclables et les zones de stationnement ». Les communes recevront ces propositions d'aménagement et décideront si elles sont opportunes.</p>	<p>Les aménagements du TCSP permettront de redonner toute leur place aux piétons et aux infrastructures cyclables, en fonction de l'environnement du flux des véhicules, de la vitesse de la circulation automobile et des emprises disponibles et respectées.</p>	<p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.60 à 61)</p>
<p>L'opportunité de prévoir des parkings à vélos est soulevée. Ou même de pouvoir prendre le Néobus avec son vélo pour se déplacer ensuite.</p> <ul style="list-style-type: none"> « zones de dépose-minute des enfants éloignées de 50 m au moins des portes d'entrée des écoles et collèges réalisation de voies de circulation piétonnes autour des zones scolaires pour que les enfants - dès le primaire - prennent les chemins les plus courts à pied et en sécurité voie cyclable et piétonnière intégralement en site propre desservant Nouville, Ouemo, le centre Tjibaou, Le Pont-des-Français, Le Mont-Dore, Ducos, Kaméré, Dumbéa et les baies... aménagement de voies piétonnes le long de la voie rapide et passage de tous les ponts d'autoroute à pied, en poussette et à vélo » Avis internet 	<p>Des parkings vélo avec « appui vélo » sont prévus</p> <p>Au collège de Koutio et de Rivière-Salée une zone de « dépose-minute » est prévue.</p> <p>Les aménagements du TCSP permettront de redonner toute leur place aux piétons et aux infrastructures cyclables, en fonction de l'environnement du flux des véhicules, de la vitesse de la circulation automobile et des emprises disponibles et respectées.</p>	<p>AVP Vol B: Projet d'aménagement urbain (p.99 à 101)</p> <p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.60 à 61)</p>
« Et est-il prévu des pistes cyclables sécurisées ? » Avis internet	L'aménagement des espaces cyclables ne dispose pas à proprement dit de dispositif « sécuritaire » venant en émergence (mobilier, végétation). Ces dispositifs qui sont généralement consommateurs d'espaces, ne permettent pas une réelle sécurisation des espaces.	AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.53 à 61)
« Des aménagements spécifiques (voies piétonnes) seront-ils prévus pour relier la ligne du projet Néobus aux autres dessertes de bus ? » Avis internet	Les aménagements du TCSP permettront de redonner toute leur place aux piétons et aux infrastructures cyclables, en fonction de l'environnement du flux des véhicules, de la vitesse de la circulation automobile et des emprises disponibles et respectées.	AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.60 à 61)

LA TARIFICATION	REPONSE	REFERENCE
<p>Une vraie interrogation apparaît aussi sur le coût des titres de transport (combien, sous quelle forme ?). Il faut que le voyage soit abordable.</p> <p>« Par exemple pour aller de Boulari jusqu'à certains quartiers de Nouméa, on atteint presque 1000 F. Est-ce qu'avec Néobus qui aura une qualité de service supérieure, on aura un prix égal ? Est-ce qu'on devra autant mettre la main à la poche ? » Réunion Publique Mont-Dore</p>	<p>La mise ne place d'une nouvelle tarification combinée et intégrée sur la base des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -suppression de la correspondance payante entre les lignes du réseau global de transports collectifs du Grand Nouméa, -des scénarios tarifaires en cours d'élaboration tiennent compte : <ul style="list-style-type: none"> - soit d'une tarification plate, - soit d'une tarification zonale. 	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p>
<p>« J'aimerais parler des coûts : pour une personne qui utiliserait Néobus tous les jours pour aller à Nouméa – quel est le prix du ticket et avec du gardiennage, existe-t-il différentes possibilités de tarification ? Ce sera toujours moins cher que l'essence je suppose ». Réunion Publique Païta</p>	<p>Les études de restructuration s'accompagnent d'une réflexion sur la tarification. Concernant l'usage des P+R et des transports collectifs, une gamme tarifaire attractive, notamment pour les usagers réguliers, sera développée afin de favoriser le report modal.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Principe de vente : la vente de titre pourra s'effectuer les terminaux de Point de Vente Simplifiés (TPVS) situés dans les loges gardiennage des P+R équipés 	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p> <p>AVP Vol C : Système (p.17)</p>
<p>« La politique tarifaire actuelle de Karuia Bus semble assez peu innovante et n'incite pas les jeunes ni les personnes âgées à renoncer à la voiture. Pas de gratuité pour les moins de 16 ans avec pour conséquence un recours massif au transport familial en voiture et dès qu'ils le peuvent, les jeunes rêvent de voiture et de scooter, qui polluent et encombrant encore plus les routes et les trottoirs.</p> <p>Pas de gratuité pour les plus de 65 ans, dont beaucoup sont soit très pauvres et donc ne se déplacent pas, ce qui est anti-social et isole encore plus ces populations soit très riches (cf les quartiers sud) et utilisent leur voiture pour tout et tout le temps. » Avis internet</p>	<p>Le projet Néobus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Différentes formes tarifaires seront étudiées, notamment à destination des étudiants et scolaires, des séniors, voire des familles nombreuses.</p>	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p>
<p>« Y-a-t-il dans le projet du SMTU une idée de révision de la politique de tarifs, adaptée selon les catégories d'usagers, les heures et les jours de circulation ? » Avis internet</p>	<p>Le projet Néobus, il doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Différentes formes tarifaires seront étudiées, notamment à destination des étudiants et scolaires, des séniors, voire des familles nombreuses.</p> <p>La mise ne place d'une nouvelle tarification combinée et intégrée sur la base des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -suppression de la correspondance payante entre les réseaux urbain et suburbain, -minoration des tarifs sur les trajets « longs », par rapport à la situation actuelle. -majoration des tarifs sur les trajets « 	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p> <p>AVP Vol I : Dossier de synthèse (p.102-103)</p>

<p>Les seniors présents dans les réunions abordent également le sujet d'une tarification spécifique</p> <p>« Va-t-on payer nos tickets de transports, car moi avec ma carte Senior, je ne paie pas mon ticket Carsud » Réunion Publique de Dumbéa</p>	<p>courts », par rap. à la situation actuelle.</p> <p>Le projet Néobus, il doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Différentes formes tarifaires seront étudiées, notamment à destination des étudiants et scolaires, des séniors, voire des familles nombreuses.</p>	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p>
<p>« J'ai une question à poser SVP. Pour les retraités, est-ce qu'il y aura la gratuité que l'on connaît actuellement entre Païta et Nouméa ? » Réunion Publique Païta</p>	<p>Principe de vente : la vente de titre pourra s'effectuer les terminaux de Point de Vente Simplifiés (TPVS) situés dans les loges gardiennage des P+R équipés.</p>	<p>AVP Vol C : Système (p.17)</p>
<p>Le public a bien noté que le coût des parkings relais sera intégré au titre de transport et trouve cela très bien, mais cela ne doit pas augmenter le titre de transport.</p>	<p>Principe de vente : la vente de titre pourra s'effectuer les terminaux de Point de Vente Simplifiés (TPVS) situés dans les loges gardiennage des P+R équipés.</p>	<p>AVP Vol C : Système (p.17)</p>

LA SECURITE	REPONSE	REFERENCE
<p>La sécurité revient souvent dans les Réunions Publiques mais aussi sur les avis internet.</p> <p>On parle à la fois de sécurité dans les bus mais aussi aux alentours (parkings sécurisés). La question a très largement été abordée lors d'une réunion de quartier du 9 août à Saint-Quentin avec les professionnels travaillant dans ce secteur.</p>	<p>- La vidéoprotection : elle est prévue dans le projet ; le système de vidéoprotection désigne l'ensemble des éléments permettant d'assurer la protection des biens et des personnes sur le tracé du TCSP et à l'intérieur des matériels roulants. Elle sera exploitée depuis le PCC BHNS et sera dédiée à l'exploitation de lignes L1 à L5.</p> <p>Le système de vidéoprotection BHNS cible, prévoit la vidéoprotection des zones suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> *Fixe : <ul style="list-style-type: none"> -zones équipées DAT -agence commerciales -matériels roulants BHNS -chenaux d'entrée/sortie des +R -points sensibles (carrefours importants, etc...) -PE -P+R -stations *Embarqué <ul style="list-style-type: none"> -de base (phase 1) : matériels roulants BHNS et matériels roulants BUS CARSUD (existant) -par extension (phase 2) : matériels 	<p>AVP Vol C : Système (p.28)</p> <p>AVP Vol A : Projet de transport (p.145)</p> <p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.76 à 94)</p> <p>AVP Vol C : Systèmes (p.43)</p> <p>Publireportage paru dans Les Nouvelles Calédoniennes « Sécurité : Se déplacer autrement... en toute sécurité » (édition du 2013-11-29)</p>

	<p>-L'aménagement de l'ensemble des P+R offrira aux usagers des sites :</p> <ul style="list-style-type: none"> -sécurisés -confortables -qui respecte l'environnement <p>-L'éclairage public : il permettra de sécuriser les trottoirs et pistes cyclables.</p> <p>-Le système de Sécurité Incendie (SSI) : il permet de collecter et de traiter toutes les informations ou ordres liés à la sécurité incendie de manière à effectuer tout ou partie des fonctions de mise en sécurité suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> *compartimentage *désenfumage *évacuation *mise à l'arrêt de certaines installations techniques <p>2^{ème} phase de concertation et de communication du projet Néobus (fin 2013) : Publireportage sur la « Sécurité : Se déplacer autrement... en toute sécurité » afin d'accroître la visibilité de cet aspect du projet Néobus.</p>	
<p>« Ce projet est très ambitieux et à la hauteur de l'évolution démographique et surtout des besoins de la population automobiliste ou des usagers de transports en commun actuels et à venir. Je voulais savoir ce qui serait prévu en termes de « sécurité » : sera-t-elle assurée par la présence de contrôleurs ou d'une figure d'autorité ? » Avis internet</p> <p>Il ressort clairement de toutes les rencontres que la sécurité risque d'être un élément important dans le choix d'utilisation du Néobus. Un volet spécifique devra être développé pour la sécurité concernant les passages des enfants quand ils sortent des bus pour se rendre ensuite à leur école.</p>	<p>-Systèmes de vidéoprotection sont prévus afin d'assurer la protection des biens et des personnes sur le tracé du TCSP et à l'intérieur des matériels roulants.</p> <p>-SSI</p>	<p>AVP Vol C : Systèmes (p.28 et 43)</p>

REUNION PUBLIQUE / Rivière Salée / 04/06/2013	REPONSE	REFERENCE
<p><i>Question : Comment ça se passe au niveau de la sécurité des passagers empruntant ces lignes, on sait que Rivières Salée est un quartier qui est malheureusement mis en lumière par des phénomènes d'insécurité, placé sous vidéo surveillance depuis la fin de l'année dernière, je voudrais que vous m'éclairiez sur ce point.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Gil Brial : Il y a deux aspects sur la sécurité: d'abord ce qui est sûr c'est que pour que ce système de transport soit utilisé, il faut que ce soit un système sûr, il faut qu'il y ait de la sécurité dans les bus et aux alentours, donc aujourd'hui... on a 2 problèmes d'insécurité: - l'insécurité à l'intérieur des bus. - l'insécurité lié au passage dans les quartiers qui sont plus compliqués, ceux qu'on appelle les points noirs.</i> <p><i>Sur l'insécurité en général, on travaille aujourd'hui (ça c'est une compétence de l'Etat) avec les 4 communes, la province et l'Etat sur je dirais la définition d'une éventuelle "police des transports" qui nous permet de gérer l'insécurité des passagers c'est à dire à l'intérieur de nos bus.</i></p> <p><i>Alors il y aura dans l'ensemble des bus un système de vidéo surveillance relié à une centrale. Ce qui est nécessaire de régler et sur l'image qui était présentée toute à l'heure de l'ancienne voie de chemin de fer, c'est l'éclairage sur les zones et c'est ces points noirs qu'on doit régler alors pas seulement sur la zone de transport en commun... sur les 24Km de lignes, il faut les régler également sur l'ensemble des voies. On travaille avec les communes sur l'amélioration de toutes les zones qui sont traversées. Ça génère souvent des endroits où on peut se cacher et on essaie de mettre en place un éclairage systématique. Je ne veux pas parler pour la mairie de Nouméa mais la mairie de Nouméa travaille en parallèle avec le développement de la vidéo surveillance qui va se développer et quand on aura un projet qui commencera à se mettre en place en 2017, on sera quand même arrivé au niveau de la commune de Nouméa à un bon niveau de surveillance.</i></p> <p><i>C'est une préoccupation majeure pour nous. Donc la sécurité c'est quelque chose d'essentiel qui s'améliore aujourd'hui avec des mesures ponctuelles qui sont travaillées sur les réseaux, mais on a encore beaucoup de travail et il faudra en tout cas en 2017 que l'évolution soit perçue par la population... On ne peut pas avoir un super projet qui ouvre comme ça du jour au lendemain et se dire que si on n'a pas amélioré la perception de la population sur la sécurité dans les transports en commun d'aujourd'hui à la mise en service du Néobus, les usagers n'iront pas forcément dans nos bus.</i></p> <p><i>Il faut dès aujourd'hui améliorer cette qualité de service et la sécurité.</i></p>	<p>-Vidéoprotection, d'exploitation et TCO ou mur d'image</p> <p>-Eclairage public : le projet développé va répondre aux enjeux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> * porter les 3 principales valeurs de la ligne : confort, qualité, visibilité ; * hiérarchiser et organiser l'espace nocturne ; * être vecteur de communication ; * éclairer au moment des usages ; * révéler la vie nocturne <p><u>Où ?</u> Les voiries piétons et cycles sont éclairés tout le long du tracé. Les stations, les places, les P+R sont également éclairées. Quant à elle, la plateforme du bus TCSP ne bénéficiera pas d'un éclairage particulier - le bus sera l'unique porteur de lumière de la ligne.</p> <p><u>Quand ?</u> L'éclairage public est défini par 3 strates de lumière indépendantes. L'éclairage public est gradé selon les périmètres et les heures de la nuit, l'éclairage de mise en lumière (scénographie) sera coupé après 22h. L'éclairage et l'extinction des stations est à définir selon l'amplitude horaire de la ligne TCSP et les problématiques de vandalisme.</p> <p><u>Comment ?</u> La norme Européenne aide les collectivités à classer les surfaces de voiries afin de définir les niveaux d'éclairement minimum à maintenir. Il est proposé une classe spécifique à l'ensemble des voiries longeant la plateforme (la classe ME4b) correspondant à 0,75 cd/m2, soit 10 lux moyens. Un niveau moyen plus élevé, de l'ordre de 15 à 20 lux sera mis en place pour les espaces publics et les stations ponctuant le tracé.</p>	<p>AVP Vol C : Systèmes (p.28)</p> <p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.76 à 94)</p>

<p>Question : Sur Ducos, vous dites que ce n'est pas en site propre, n'avez-vous pas peur qu'il y ait une perte de gain de temps qui avait été généré par Néobus si après toutes les autres lignes sont comme actuellement ?</p> <p>Christophe Lefèvre : Le projet Néobus s'accompagne d'une restructuration de l'ensemble des réseaux et nous sommes actuellement sur des études. Un des points de cette étude est de recenser les points noirs de circulation et de proposer un programme de traitement de ces points noirs. Il est donc possible qu'en parallèle du projet Néobus, le réseau qui sera restructuré puisse bénéficier d'aménagements plus ponctuels : à l'approche des carrefours les plus congestionnées, sur les zones les plus conflictuelles aujourd'hui pour permettre à ces bus de se déplacer plus facilement. La commande politique est bien de ne pas créer de réseaux à 2 vitesses : avoir une même qualité de services sur l'ensemble du réseau et sur l'ensemble du grand Nouméa.</p> <p>Gil Brial : Sur Ducos, c'est traité séparément car on est vraiment sur un niveau de circulation important aujourd'hui, on doit être à 35 000 véhicule/ jour sur une deux voies, sachant que la saturation elle est à 30 000, donc il fallait traiter la partie presqu'île économique importante d'une façon différente.</p> <p>Christophe Lefèvre : Si on veut parler de la desserte de l'ensemble du territoire, voici le schéma de restructuration des transports collectif à l'horizon 2017 (carte présentée), donc c'est ce qui alimente le programme d'étude dont on vous a parlé tout à l'heure et qui va démarrer sous peu, donc vous voyez les 2 lignes du projet Néobus 1,2 et ensuite vous avez ce qu'on appelle des lignes structurantes (dont le projet Néobus fait partie)</p> <p>On a donc 4 lignes structurantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une ligne qui dessert la presqu'île de Nouville et qui peut se prolonger jusqu'à Magenta. - Deux lignes qui viennent desservir Ducos dont une se prolonge jusqu'à Magenta aussi. Donc vous voyez qu'il y a la ligne 5 qui est en boucle, qui prend son origine de Rivière Salée, qui fait une boucle dans Ducos et qui finit à Montravel connectée en ses deux extrémités au projet Néobus donc c'est vraiment un gain non négligeable pour le quartier je pense. - Et enfin une ligne qui irrigue le territoire de Païta pour gagner de l'espace. <p>Ensuite en jaune ce sont toutes les dessertes internes au quartier, des dessertes fines de chaque zone de quartier et aujourd'hui c'est vraiment indicatif, c'est l'étude en cours qui permettra de définir précisément ces lignes (leurs fréquences...)</p>	<p>-1. Tracé des voies et de la plateforme BHNS 1.16 Nouméa/ Ducos</p> <p>-2. Plan de circulation 2.14 Nouméa Ducos 2.14.2. Plan des voies et les trafics horaires de pointe 2013 sur le secteur</p> <p>-4.4 Calcul du temps de parcours 4.4.1 Définition du temps de parcours par section</p> <p>-4.2 Présentation des hypothèses de prévision aux horizons 2018-2028</p>	<p>AVP Vol A: Projet de transport (38 à 42)</p> <p>AVP Vol A (p.112 à 121)</p> <p>AVP Vol I: Dossier de synthèse d'AVP (p.107)</p> <p>AVP Vol I (p.102 à 106)</p>
<p>Question : Tout à l'heure vous parlez de différentes options sur la voie de circulation qui serait réservée au bus, est-ce que c'était d'un côté ou de l'autre ou au milieu en disant sur Rivière Salée les équipements sont tous côté piscine. Il ne faut pas oublier le côté équipement scolaire avec le collège qui draine énormément de gens et qui seront</p>	<p>-1. Tracé des voies et de la plateforme BHNS 1.7 Rivière Salée-Avenue Bonaparte 1.8 RS -rue Tollinchi et ancienne voie ferrée</p> <p>-2. Plan de circulation</p>	<p>AVP Vol A: Projet de transport (p.18 à 21)</p> <p>AVP Vol A (p.76 à 84)</p>

<p>particulièrement concernés par ce projet. Donc je pense qu'il ne faut pas oublier ce public-là et lorsque vous allez faire le choix de l'option d'insertion, il s'impose tout au long du parcours, si le bus circule en voie centrale, il ne peut pas changer quand il change de quartier si?</p> <p><i>Catherine Glanois (SECAL) : Donc je vais répondre un peu dans le mauvais sens mais ça sera plus facile sur la deuxième partie de la question quant à la continuité. Quand on choisit l'insertion donc en axial, latéral, bilatéral, on regarde quartier par quartier car en fait on essaie de faire des séquences un peu homogènes, il ne faut pas que le bus soit tout le temps en train de zigzaguer. Par contre au niveau de carrefour comme l'entrée de Rivière salé (giratoire Bonaparte) ou la sortie de Rivière salé au niveau de Kenu-in, là on peut changer d'insertion donc repasser du central au bilatéral.</i></p> <p><i>Ce n'est pas un choix sur un quartier qui impose le choix tout au long du tracé.</i></p> <p><i>Ensuite sur Rivière Salé, par rapport au choix d'insertion, nous nous sommes appuyés sur plusieurs critères. Dans une séquence homogène et dans le cas de Bonaparte, Rivière Salée, plusieurs critères sont pris en compte bien-sûr les équipements mais beaucoup d'autres critères comme la vitesse du bus, il faut que le bus ait la priorité à chaque carrefour, donc on va essayer de limiter le nombre de carrefour, notamment sur Bonaparte vous avez beaucoup de carrefours côté ouest, moins côté est... Donc c'est un ensemble de critères comme l'emprise qui détermine le choix d'insertion sur différents tronçons.</i></p> <p><i>Et donc en l'occurrence, sur Bonaparte la solution qui est préconisée suite aux différents critères dont les équipements font partie, c'est l'insertion latérale côté est...</i></p> <p><i>Je voudrais juste préciser qu'au niveau de chacune des stations qui sont localisées sur cette carte, on envisage de faire des traversées piétonnes, comme celles qui sont déjà sur Rivière Salée mais un peu plus élaborées. Donc là il y a un exemple de plateau bien aménagé pour que au niveau de la station, le lycéen et collégien puissent traverser facilement même si le bus passe de l'autre côté...</i></p>	<p>2.8 Rivière Salée</p>	
<p>Question : Pour le système des tarifs est-ce que vous envisagez un système par section ou par trajet entier ?</p> <p>Christophe Lefèvre : Alors oui c'est un peu prématuré mais on y travaille déjà. On a des grands principes : l'idée c'est de permettre avec un seul ticket d'effectuer l'ensemble de son déplacement. Donc d'avoir des correspondances gratuites, ensuite comme vous le savez le territoire est vaste et ce n'est pas très équitable de faire payer le même prix à quelqu'un qui fait Nouméa Ducos qu'à une personne qui vient du Vallon-Dore.</p> <p><i>Ce qui est fait sur les agglomérations pour palier à ces problèmes de distance et avoir des coûts différenciés, c'est un système de zonage concentrique. Ce qui est déjà le cas sur Car sud où on a 5 zones. Donc on peut</i></p>	<p>Le projet Néobus, il doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Différentes formes tarifaires seront étudiées, notamment à destination des étudiants et scolaires, des seniors, voire des familles nombreuses.</p> <p>-4.2 Présentation des hypothèses de prévisions aux horizons 2018-2028</p>	<p>Etudes de restructuration – Gamme tarifaire (en cours)</p> <p>AVP Vol I: Dossier de synthèse (p.102 à 107)</p> <p>AVP Vol C: Systèmes (p.55)</p> <p>AVP Vol C (p.56 à 57)</p>

<p>imaginer le réduire à 3 par exemple : avec une zone hyper centre à tarif unique et ensuite un tarif en fonction des zones plus éloignées. C'est ce que l'on retrouve classiquement en Ile-de-France. Et qui a montré son efficacité.</p> <p>Après il y a d'autre système qui permette aussi avec un seul ticket de voyager pendant une heure sur la zone. On limite soit dans le temps soit par zonage. Aujourd'hui le choix n'est pas arrêté.</p> <p>Gil Brial : Le coût du transport est un élément essentiel, il y a la sécurité mais également le fait qu'on puisse voyager à moindre coût. On travaille (vous l'avez vu c'est dans le protocole d'accord qui a été signé la semaine dernière entre l'intersyndicale et le gouvernement, l'état et le MEDEF), il y a déjà la mise en place assez rapidement sur le réseau actuel, Karuïa, Car sud d'une tarification unique. Aujourd'hui quelqu'un qui prend Car sud va payer son ticket à Car sud et après va payer son ticket à Karuïa et si il prend deux bus Karuïa il payera deux tickets Karuïa.</p> <p>Donc on va mettre en place cette tarification unique qui évitera cela.</p> <p>Il faut savoir que la spécificité en Nouvelle-Calédonie, c'est que quand vous payez un ticket dans un bus, vous payez entre 70 et 80% du coût du transport, en métropole vous payez le ticket vous êtes entre 20 et 30%. Ce sont les collectivités qui payent le reste et c'est pour ça qu'on a en Nouvelle-Calédonie encore un système de transport en commun qui reste élevé.</p> <p>Notre objectif n'est pas d'augmenter les prix et de mettre en place un nouveau réseau, c'est bien d'augmenter la qualité de service et pas le prix.</p> <p>Il faudra mettre en place une fiscalité dédiée, en métropole c'est le versement transport (taxe sur les entreprises de plus de 9 salariés. Nous avons mis en place une taxe sur la marge des pétroliers qui a rapporté plus d'un milliard ...</p> <p>Et il nous faut encore étudier d'autres actions pour pouvoir financer ce transport en commun que ce soit au niveau de l'investissement mais également dans le fonctionnement pour qu'il soit accessible par tous. L'objectif c'est vraiment de se déplacer mieux et à moindre coût.</p> <p>Le calédonien qui est tout-automobile, ne sait pas forcément combien lui coûte sa voiture réellement. L'objectif de demain c'est d'avoir un raisonnement global : dans la famille, on n'a peut-être pas besoin d'avoir deux véhicules dans un couple mais d'avoir un véhicule familial et puis une utilisation du transport en commun la semaine, ce qui se fait de plus en plus maintenant partout dans le monde mais pour cela, il faut que ce soit accessible.</p>	<p>6. Annexes</p> <p>6.1 Tableau récapitulatif des principes de vente, validation et contrôles des titres de transports</p> <p>6.2 Tableau comparatif des solutions de vente Billettique sur lignes BHNS L1 et L2</p>	
<p>Question : Je voudrais savoir ce qui va être fait en termes d'accessibilité aux personnes en situation de handicap... sachant que sur le réseau actuel Karuïa, Car sud, ils ne sont pas</p>	<p>-3. Les stations</p> <p>3.1 Implantation</p> <p>3.2 Aménagement</p>	<p>AVP Vol A: Projet de transport (p.122 à</p>

<p>à 100% ... accessible</p> <p>Gil Brial : ça c'est une question importante pour nous. Donc sur les 24Km de lignes, c'est 100% accessible aux personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap mais également les mamans avec les poussettes. Dans le film que nous vous avons projeté tout à l'heure, on le voit bien.</p> <p>Vous avez deux systèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit un système comme celui-là avec un plancher à hauteur de trottoir et des portes très larges (c'est pour ça qu'on dit que c'est la qualité de service d'un tram) ... - Soit c'est une plate-forme qui descend et se met au niveau du trottoir, c'est à dire qu'à chaque fois que le bus arrive en station, quand les deux portes s'ouvrent, vous avez une plate-forme qui se baisse et qui vient sur le quai (ce qui est souvent plus avantageux comme système) <p>A l'intérieur du bus, vous avez des emplacements réservés pour les mamans avec des poussettes et pour les personnes en situation de handicap que ce soit pour les personnes en fauteuil roulant, vous avez les banquettes qui sont toujours rabattues. Donc l'objectif c'est d'arriver à 100% et après d'étendre au maximum à l'ensemble du réseau... car si vous êtes sur le réseau Néobus et qu'ensuite vous prenez un transport non adapté cela n'a pas d'intérêt donc on étudie des solutions techniques.</p> <p>On le voyait aussi pour les aveugles.</p> <p>Catherine Glanois (SECAL) : on le voyait pour le matériel roulant mais pour les stations c'est le même cahier des charges à savoir 100% accessible. Donc on aura des bandes auto-tactiles, on aura des annonces sonores en station, en tout cas on étudie tous les systèmes qui sont aujourd'hui devenu obligatoires en métropole. Au niveau des rampes d'accès aux stations elles ne dépasseront pas les pentes réglementaires pour que les personnes en fauteuil ou simplement les poussettes puissent facilement rejoindre les trottoirs qui seront aussi réaménagés autour des stations.</p> <p>L'objectif c'est bien que l'ensemble de l'itinéraire soit accessible dans le bus et dehors du bus sur le trajet du TCSP.</p> <p>Gil Brial : Et cela fait partie des points de concertation : parmi les populations qu'on va concerter, il y a des personnes en situation de handicap... et on va travailler avec les associations, le collectif du handicap qui existe en Nouvelle-Calédonie pour s'assurer que le projet tel qu'il sera à la fin, corresponde à leurs attentes.</p>	<p>3.2.4 Accessibilité des stations</p> <p>-Détails techniques : 520 cahier du mobilier urbain / bordure d'éveil de vigilance / clous striés / podotactiles</p> <p>-3.10 Contrôle d'accès (P+R)</p> <p>-3.11 Contrôle d'accès</p> <p>-4.1 Système d'aides à l'exploitation / Fonctionnalité pour l'utilisateur (P.14)</p> <p>-1.3.6 Trottoir et cheminement piétons</p>	<p>136)</p> <p>PLANS N°520</p> <p>AVP Vol C: Systèmes (p.8 à 16)</p> <p>AVP Vol C (p.14)</p> <p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.55)</p>
<p>Justement, pour ce qu'y en est des réseaux Karuïa et Car sud, il y aura des améliorations pour que les personnes en situations de handicap puissent enfin utiliser tout le réseau de transport en commun ?</p> <p>Gil Brial : Alors je vais vous donner une réponse politique, puis ensuite technique. Karuïa et Car sud tels qu'ils existent aujourd'hui n'existeront plus en 2017 et en tout cas à l'horizon de la mise en service de</p>	<p>Hors du TCSP où l'accessibilité PMR des stations de BHNS est prévue, l'étude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa définit les modalités de prise en charge des PMR sur l'ensemble du Grand Nouméa. Cela passe soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - par un programme d'investissement sur les points d'arrêts et sur 	<p>Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du Grand Nouméa (en cours)</p>

<p>ce projet. Il faut savoir que la délégation des services publics des transports scolaires s'arrête en 2014, Car sud 2016 et Karuia 2017.</p> <p>Donc on va restructurer le réseau : aujourd'hui, Karuia c'est 94 bus de 80 places, on passe dans un quartier avec un bus de 80 places qu'on aille chercher 5 personnes ou 60.</p> <p>Donc l'objectif demain c'est mailler d'avantage et de rabattre les personnes sur Néobus avec du matériel adapté.</p> <p>Alors y a des solutions qui sont techniques, c'est à dire que</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit on met dans le réseau l'ensemble des bus qui peuvent gérer ça (accessibilité et places spécifiques), - soit ce qui se développe (et on a vu par exemple quand on a été à la Rochelle) c'est du transport à la demande. C'est à dire que c'est un véhicule adapté en terme de taille et de capacité mais aussi d'accessibilité qui prend en charge les personnes et les amène jusqu'au TCSP. Nous sommes sur cette étude de restructuration du réseau. 	<p>l'acquisition de matériels roulants systématiquement équipés pour les PMR,</p> <p>- par la mise en place d'un système de transport à la demande (TAD) équipé pour la prise en charge des PMR. Ces deux systèmes sont actuellement étudiés.</p> <p>-4.1 Système d'aides à l'exploitation / Fonctionnalité pour l'utilisateur (P.14)</p> <p>- Détails techniques : 520 cahier du mobilier urbain / bordure d'éveil de vigilance / clous striés /podotactiles</p> <p>-1.3.6 Trottoir et cheminement piétons</p>	<p>AVP Vol C : Systèmes (p.14)</p> <p>PLANS N°520</p> <p>AVP Vol B : Projet d'aménagement urbain (p.55)</p>
<p>Question : Est-ce que vous avez déjà une idée de la fréquence de passage sur Nouméa ?</p> <p>Donc effectivement le niveau de service est déjà fixé dans le programme donc on est sur une fréquence à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun de Bir-hakeim au centre de Koutio. Après, le projet se divise en deux branches, une vers Mont-Dore et une vers Boulari, donc y a 10 minutes sur ces branches en heure de pointe. L'heure creuse, en soirée et les week-ends c'est en cours de définition mais on tourne plus autour du quart d'heure.</p>	<p>-4.4 Calcul du temps de parcours 4.4.1 Définition du temps de parcours par section</p>	<p>AVP Vol I : Dossier de synthèse (p.102 à 106)</p>
<p>Question : Je voudrais simplement savoir car je vous trouve très optimiste, êtes-vous sur de tenir les délais 2017? Car ça fait un petit peu peur quand je vois la quantité de travaux qu'il va falloir faire et quand je vois que pour faire 1Km de goudron, il faut un an et demi.</p> <p>Donc effectivement le niveau de service est déjà fixé dans le programme donc on est sur une fréquence à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun de Bir-hakeim au centre de Koutio. Après, le projet se divise en deux branches, une vers Mont-Dore et une vers Boulari, donc y a 10 minutes sur ces branches en heure de pointe. L'heure creuse, en soirée et les week-ends c'est en cours de définition mais on tourne plus autour du quart d'heure.</p>	<p>-1. Estimation du coût prévisionnel par travaux</p> <p>-2.Planning prévisionnel et réalisation des travaux - organisation des travaux</p> <p>-4.2 Présentation des hypothèses de prévision aux horizons 2018-2028</p>	<p>AVP Vol G : Estimation-phasage (1 à 104)</p> <p>AVP Vol G (p.105)</p> <p>AVP Vol I: Dossier de synthèse (p.102 à 108)</p>
<p>Le problème c'est que nous tous les jours, comme par exemple on a le boulevard urbain de Boulari.</p> <p>Catherine Glanois (SECAL) : C'est vrai que si on prend globalement les exemples de chantiers qui se sont passés ou qui sont en cours, même sur Nouméa, c'est vrai qu'on a tous des exemples en tête de chantier qui</p>	<p>4. Contraintes fonctionnelles des chantiers 4.2 Déroulement des travaux par secteurs</p>	<p>AVP Vol G : Estimation –phasage (p.109 à 147)</p>

<p>durent, mais si on observe bien, on voit rapidement les causes de ces délais : chantiers difficiles à travailler... On a aujourd'hui le recul suffisant pour travailler sur les points faibles : gestion par apport aux matériaux, par apport à la formation.</p>		
<p>Monsieur parlait de la métropole, effectivement, en métropole il y a plusieurs routes on peut toujours dévier par un autre chemin mais par exemple pour aller au Mont-Dore il n'y a qu'une route et elle est à 2 voies.</p> <p>André Baudore (EGIS) : Effectivement, la spécificité des chantiers ici et particulièrement sur l'agglomération, c'est qu'on doit maintenir le niveau de service des circulations, pour cela on anticipe, et il y a des outils qui sont développés pour pouvoir continuer à circuler : commencer à construire une voie supplémentaire pour pouvoir dévier la circulation et s'attaquer aux travaux de l'autre côté : plateforme TC trottoirs et ensuite basculer de l'autre côté pour faire l'autre partie des travaux...</p> <p>On apportera cette expérience à la Nouvelle-Calédonie en formant et encadrant les personnes du territoire avec ces méthodes.</p>	<p>4.2 Déroulement des travaux par secteurs</p>	<p>AVP Vol G : Estimation – phasage (p.113 à 147)</p>
<p>Vous avez mentionnés 26 milliards, et trois ans et demi de travaux qui devraient commencer quand même dans un délai assez court à l'échelle du projet. Où est-ce que vous en êtes dans le financement de ce projet car pour mener des travaux comme ceux-ci il faut avoir l'assurance d'avoir l'argent.</p> <p>Gil Brial : Alors on a, je vous en ai parlé tout à l'heure, la taxe sur les produits pétroliers et donc une taxe qui est payé par les importateurs d'essence en Nouvelle-Calédonie qui rapporte des milliards et qui est redistribuée, une partie au SMTI à hauteur de 33% et les 67% restants pour le SMTU. Cela nous fait donc une première base. On a également remporté une subvention de l'état dans le cadre du grenelle de l'environnement 2 qui est la plus importante subvention jamais donnée pour un projet de transport en commun et qui est de l'ordre de 2,1 milliards de francs. On étudie également avec le gouvernement la possible mise en place d'une taxe dédiée.</p> <p>Nous travaillons aujourd'hui avec le partenaire financier des collectivités qui est l'AFD et la caisse des dépôts et des consignations, où on a quelqu'un qui nous accompagne pour faire le montage financier. On est assez optimiste aujourd'hui, ce qui nous permet de lancer la phase de communication, de concertation et de commencer certains travaux car on a des travaux sur des réseaux qui ont commencés.</p> <p>Nous ne sommes donc pas inquiets sur le financement, mais c'est quelque chose qui se prépare et on a besoin d'un financement complémentaire aujourd'hui.</p> <p>Ce financement comme je vous l'ai dit, on ne sait pas encore quelle forme il va prendre, si c'est un versement de transport tel qu'il est mis en place en métropole ou si c'est une taxe sur l'utilisation d'essence, ou si c'est quelque chose qu'on met en place dans la TGA mais qu'il faut localiser...</p>	<p>-1.2 Estimation par tronçons</p> <p>-2.Estimation</p>	<p>AVP Vol G : Estimation-phasage (p.2 à 3)</p> <p>EP Vol F : Carrefours (p.5 à 43)</p>

En tout cas, on y travaille avec le gouvernement et on s'attachera à financer à la fois l'investissement mais aussi le fonctionnement, c'est important d'avoir en tête qu'il faut pouvoir faire les deux. Comme je vous le disais tout à l'heure, on ne peut pas faire payer le poids du coût de transports aux usagers, sinon nous risquons d'avoir des prix trop élevés.

--	--

9 Annexes



Colloque de lancement de la concertation à l'université de Nouméa le 16 mai



Brochure Projet – A4 8 pages



Campagne d'information – 4x3, affiches, annonces presses

9 Annexes



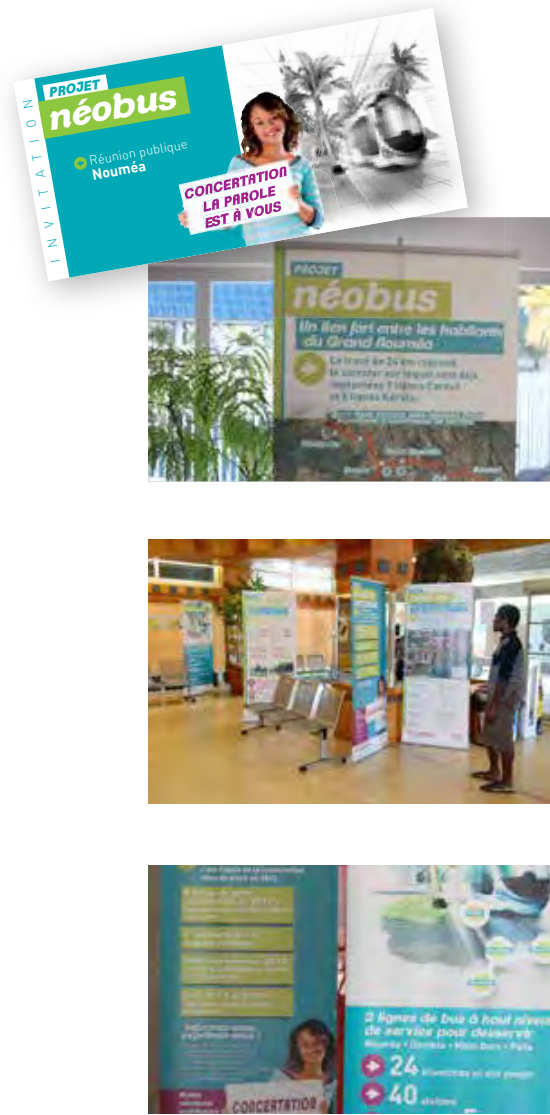
Film audiovisuel (extraits)



Site internet (extraits)



Dossier de presse



Expositions publiques

Retranscription des réunions publiques

➔ REUNION PUBLIQUE NOUMEA

spécial commerçants

28 mai 2013

COMPTE RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : Combien de temps vont durer les travaux ?

Réponse de la SECAL : Les travaux vont s'étaler sur 3 ans. Il n'est pas prévu de travaux massifs avant 2015, les seuls travaux en cours sont des travaux préparatoires de déviations de réseaux.

En effet, le SMTU a choisi de faire débiter les travaux en 2015 ; le planning est le suivant : 2013= période de concertation qui débute ce soir avec cette réunion et se déroulera sur tout 2013, on est également en phase d'études préliminaires et d'avant projet. La concertation nous permettra d'avoir des retours quant aux tracés et aux différentes remarques qui seront faites, et on ajustera éventuellement le projet. Puis en 2014, on a ce que l'on appelle la conception de projet puis on passera à l'enquête public (2^{ème} semestre 2014). Puis on lancera les appels d'offres auprès des entreprises de travaux pour démarrer les travaux en 2015, et prévoir une mise en service progressive du NéoBus entre 2017 et 2019.

Comment vont se développer les travaux et plus spécifiquement en ville ?

Réponse d' Egis : Les travaux vont se dérouler par séquence (on ne va pas lancer les travaux simultanément sur 25 kilomètres). On peut prévoir par exemple pour la rue d'Austerlitz de discuter avec les commerçants et le maître d'œuvre pour établir des séquences de travaux en faisant en sorte à chaque fois de maintenir en permanence l'accès aux piétons, aux livraisons et autres véhicules et l'entrée dans les commerces.

Question : J'ai regardé un peu ce qui se faisait dans certaines villes en métropoles et les travaux faits ont perturbé énormément les commerces. Les Cci des villes ont montés des cellules pour pouvoir monter des dossiers d'indemnisation, est ce quelque chose que vous avez prévu ?

Réponse du SMTU : Oui ces retours d'expérience nous inspirent très largement dans les études du projet et dans l'accompagnement. Nous travaillerons donc comme suit : on est en cours d'élaboration pour la mise en place d'un dispositif d'indemnisation pour les entreprises (commerçants ou autres, même les professions

libérales) subissant une baisse d'activité et une perte de marge brute du fait des travaux NéoBus.

Cette commission d'indemnisation (qui n'est pas rattachée au SMTU) sera composée d'experts techniques, comptables, d'organisations représentatives... La commission peut être saisie par les entreprises sur la base d'un dossier justifiant de leur perte d'exploitation (présentation des bilans et des comptes d'exploitation). Le dossier sera étudié et une indemnisation sera donnée en fonction de l'analyse de la commission.

Cette commission sera créée par le SMTU mais elle regroupera des indépendants, on pourra effectivement avoir des membres de la CCI, du syndicat des commerçants, etc...

Question : Comment s'est fait le choix des stations d'arrêt sur la ligne du projet NéoBus ?

Tout d'abord, il y a le choix du tracé sur lequel on vient ensuite positionner les arrêts ; ce tracé a été étudié en fonction de plusieurs critères : une étude sur les déplacements origines-destinations, les déplacements à motifs scolaires, on a étudié les différents corridors sur lesquels il fallait passer en fonction des besoins de la population, puis on a recoupé cela avec des études de faisabilité techniques (voir dans quel mesure on peut y insérer des couloirs de bus avec plusieurs possibilités, en axial, en central ou en bi-latéral). On croise donc la faisabilité technique des insertions et les besoins des réseaux en communs aujourd'hui + une campagne de comptage qui est en cours.

Pour le positionnement de la station, on regarde les zones de chalandises et on les place tous les 500 m, ce qui permet à tous de ne pas être trop loin d'une ou l'autre station. Une station de TCSP cela prend un peu de place aussi, on regarde alors la faisabilité en terme d'emprise, si on a la place au niveau du foncier.

Question : Y-a-t-il des parkings de prévus en ville pour les commerçants qui viennent travailler ?

Oui il y a effectivement de parcs relais de prévus. Le projet NéoBus prévoit la création de 6 parkings relais majeurs dont un situé à Païta en périphérie éloignée. Le long du projet NéoBus sont prévus les ouvrages suivants, représentant un potentiel de 1 300 places : Dumbéa/Mer ; Centre Urbain de Koutio ; St-Quentin ; La Conception ; Boulari – St-Michel.

Ces zones de stationnement sont réservées aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport. L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. Pour aller en ville, il lui

suffira de déposer sa voiture dans un parking et de prendre le TCSP qui l'emmènera directement dans le centre.

L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Le parking relais, devient un outil qui permet le rabattement automobile sur les stations du projet NéoBus afin de limiter l'engorgement en centre-ville. Sa fonction répond à un objectif de report modal d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif.

Ces reports permettront ainsi de redonner de l'espace au centre-ville (il y a actuellement 6000 place de parkings en ville) et de permettre aux personnes qui ont besoin de faire des achats de trouver de la place, et aux personnes qui y vivent de pouvoir se garer sans problème. La ville de Nouméa travaille par ailleurs à la création d'autres parkings en ville : le carré Rolland plusieurs centaines de place de prévues.

Question : Comment fait une personne qui part de Motor Pool pour rejoindre le Médipôle ?

Les parcs relais en ville ne sont effectivement pas prévus mais la personne pourra prendre les lignes de transports en communs de rabattement. Tout le réseau sera restructuré permettant ainsi aux usagers de rejoindre à un moment ou à un autre les points de départ du BHNS.

Question : Combien de stations y a-t-il sur le tracé de 24 kilomètres ?

Il était prévu 33 stations initialement sur le projet mais nous en sommes aujourd'hui à environ 40, on optimise la desserte au maximum en fonctions des études et du schéma de restructuration qui est en cours. Il est prévu une station tous les 4 à 500 mètres. *(le tracé est montré avec les stations en blanc et les pôles d'échanges en jaune)*

Question : Le soir, la nuit, il y a des rotations de bus, c'est éclairé ou pas ?

L'objectif du projet c'est effectivement d'avoir des amplitudes horaires plus importantes afin que ce transport soit plus utilisable.

L'aspect sécurité est très important pour nous et il faut effectivement que les parkings soient sécurisés (les personnes doivent pouvoir laisser leur voiture sans crainte et être sûres qu'ils la récupéreront le soir tel qu'ils l'ont laissée), l'ensemble du projet est éclairé (on y travaille avec la ville de Nouméa).

Pour la sécurité des chauffeurs, des caméras intégrées sont prévues. On travaille aussi avec le haut commissariat sur tous ces aspects sécurité.

Conclusion

Il faut trouver une solution pour résoudre ces problèmes de déplacements et nous avons une vraie volonté d'associer les différents acteurs : ceux qui le vivront pendant la phase de travaux, ceux qui seront impactés par le projet (leurs ressentis sur le tracé et les choix faits).

On a prévu un véritable accompagnement des populations, les commerçants, qui sont une population particulière pour qui nous ferons d'autres réunions d'hyper proximité, mais aussi tous les habitants pour qui nous avons prévues de futures réunions publiques. L'objectif c'est qu'à fin 2013 nous ayons fait remonter toutes les informations venant de la population pour présenter un projet qui tienne vraiment la route et qui soit validé de tous.

On se donne beaucoup de moyens sur ce projet, car il est nécessaire.

➔ REUNION PUBLIQUE MONT-DORE

3 juin 2013

COMPTE-RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : Ce film est très intéressant et le projet ambitieux. Il semble pouvoir répondre aux attentes des nombreuses personnes qui restent à la périphérie mais il n'aborde pas la question du prix.

Par exemple pour aller de Boulari jusqu'à certains quartiers de Nouméa, on atteint presque 1000F. Est-ce qu'avec NéoBus qui aura une qualité de service supérieure, on aura un prix égal ? Est-ce qu'on devra autant mettre la main à la poche ?

Merci pour votre question.

Concernant le prix il y a 2 choses :

- L'accompagnement actuel jusqu'à la mise en place de NéoBus
- L'après NéoBus

La particularité en Nouvelle-Calédonie, c'est que le prix du ticket correspond à 70 à 80 % du coût du transport (supporté par l'utilisateur) alors qu'en métropole il ne correspond qu'à 20 ou 30 % du coût du trajet, le reste étant pris en charge par les collectivités.

C'est pourquoi nous devons mettre en place une taxe dédiée qui permette d'alimenter un fond qui financera le fonctionnement. Vous avez vu la semaine dernière dans l'actualité le protocole signé entre les organisations syndicales, le Gouvernement et l'Etat, il a été décidé d'un tarif unique dans l'agglomération. La personne aujourd'hui qui prend un bus puis un autre, cumule les 2. Demain il y aura un tarif préférentiel sur ces 2 tickets.

Il faut maintenant un peu de temps pour mettre cette politique en place.

Une chose est sûre, avec la mise en place de NéoBus, l'objectif n'est pas d'augmenter les coûts mais bien d'augmenter la qualité du service.

Il y a donc une vraie volonté de trouver le financement. On en a déjà trouvé une partie qui est basée sur une taxe payée par les pétroliers (directement à la marge) et non par les utilisateurs.

L'objectif est de trouver un fonctionnement pour ne pas augmenter ce tarif, voir le réduire au maximum et avoir un mode de transport qui soit accessible financièrement à TOUS. C'est une de nos priorités.

Eddy Lecourieux, adjoint au maire du Mont-Dore :

Très agréablement surpris par la qualité d'image du film projeté, ça donne envie d'y être rapidement. En tous cas ça répond totalement à la préoccupation que l'on avait à la mairie.

La seule question que j'ai en tête c'est : j'habite Robinson, comment je fais pour prendre le bus ? Est-ce que je marche de chez moi jusqu'à la station, est-ce que je prends ma voiture, est-ce qu'il y a un mode qui va faciliter mon accès, un parking notamment où je pourrais laisser mon véhicule en toute sécurité ?

Comme vous l'avez vu dans le film tout à l'heure, il y a effectivement 6 parcs relais qui sont prévus sur le projet et qui totalisent 1300 places. Ces parcs relais sont dédiés aux usagers du transport et sont combinés en termes de tarif avec le ticket de bus. 2 parcs relais sont prévus sur le Mont-Dore : un en extrémité de ligne sur les quartiers de Boulari et Saint-Michel comme vous le voyez à l'écran et un autre dans le secteur Conception Robinson. Pour l'instant, il est implanté sur la photo sur le côté droit de la station Mobile, c'est dans ce secteur qu'on souhaiterait faire ce parc relais.

A partir de là, soit les gens prennent leur voiture pour arriver jusqu'au parc relais.

On travaille sur la restructuration de l'ensemble des réseaux de bus actuels sur la commune, desservis par Car sud notamment. Cette restructuration va permettre d'aller chercher les usagers du transport au plus près de leur domicile, l'objectif étant d'avoir un arrêt de bus environ à 500 m de chaque habitant dans des tissus quand même assez denses (je ne parle pas d'aller jusqu'à la Coulée ou Vallon Dore, ça reste Boulari, Saint Michel). Dans cette zone là, il y aura un rabattement qui s'effectuera en bus classique et on ne désespère pas que par la qualité des aménagements qu'on va faire, notamment des trottoirs ou des pistes cyclables, il y ait une possibilité d'accéder aux stations à pied dans des secteurs pas trop éloignés des arrêts de bus.

Nous sommes en train de positionner les stations au mieux en fonction des zones d'habitats et d'activités : c'est l'exercice auquel on procède actuellement avec les experts et les bureaux d'étude qui nous accompagnent.

Aujourd'hui le rabattement est quelque chose d'important.

Car sud a aujourd'hui des gros cars. De gros cars qu'on remplit plus ou moins et qui emmènent beaucoup de personnes au même endroit. Demain il y aura une ligne principale qui est NéoBus et qui amènera ce monde à destination. Et dans les quartiers, où les besoins en transports sont moindres, avoir d'autres véhicules qui

soient dimensionnés et qui fassent beaucoup plus de rotations pour passer au plus près de chez les gens.

Il y aura vraiment ces 2 possibilités et le réseau tel que vous le connaissez aujourd'hui ne pourra plus exister demain. Il sera entièrement revu avec la mise en place de NéoBus.

Pour que vous puissiez visualiser on a mis un zoom du tracé sur le secteur du centre du Mont-dore.

Là, pas de surprises, comme l'a dit Mr Deladrière tout à l'heure, le quartier est entre mer et montagne donc on utilise la seule artère permettant une infrastructure de ce type, c'est à dire la route provinciale.

Sur la carte en jaune, on peut voir les pôles d'échange : ce sont des lieux de stations d'arrêt de NéoBus mais aussi d'autres lignes de transport en commun qui viennent se connecter de façon très qualitative c'est-à-dire qu'on passe d'un bus à l'autre, de quai à quai pratiquement, ou du moins en réduisant le temps de marche. Voici donc 2 parcs d'échanges prévus sur cette commune : un avec parc relais à l'extrémité de la commune à Boulari, et un autre vers Conception Robinson.

Les autres points en blancs sont des stations simples classiques, comme vous pouvez les connaître actuellement sur la route provinciale n°1 mais avec un aspect qualitatif qui n'aura rien à voir avec l'existant. Notamment des espaces de 3 mètres pour que les gens puissent se déplacer en toute sécurité.

Egalement, une accessibilité à 100% aux personnes à mobilité réduite, pour les stations et les véhicules. C'est-à-dire des pentes inférieures à 5%, pas de marches etc. Ce qui permet une circulation fluide également pour les gens avec des poussettes ou des commissions.

Voilà donc le tracé pour le secteur qui vous concerne.

Question : Sur la base de ce plan avec un arrêt tous les 500m, combien faut-il de temps pour arriver à Nouméa ?

Comme ça a été dit tout à l'heure, autour de 35 min en temps de parcours total. Ce qui équivaut à une vitesse commerciale de l'ordre de 25 km/h. La vitesse commerciale correspond à l'ensemble des temps de parcours confondus, le temps d'attente dans les stations notamment. Aujourd'hui, les bus ont une vitesse commerciale de l'ordre de 15 km. Donc on a des gains de près de 50 % sur la vitesse.

Pour compléter, vous avez dû voir sur la route actuellement, qu'on a fait toute une campagne de comptage pour alimenter justement les modèles de trafics qui sont en train d'être mis en place pour fiabiliser nos études de la circulation, et notamment les aménagements de parcours, mais aussi pour consolider les temps de parcours avec le projet NéoBus. On va pouvoir comparer à la voiture pour estimer au mieux les

trafics attendus, en déduire des éventuelles différences de recettes et ensuite fixer un prix.

Question : Bonsoir, Stéphane Contry, j'habite à Boulari. En terme de zoom sur la ville est ce que vous avez la même image sur Nouméa ? Sur la question des différentes stations, une fois arrivé à Nouméa par l'axe principal, comment je vais pouvoir rebondir au quartier latin, à port Moselle ou la BD ou ailleurs. Devrais-je à chaque fois reprendre un ticket ou y aura-t-il un ticket unique qui permettra de faire en gros ce que fait aujourd'hui Car sud sur un seul trajet.

Vous pouvez voir ici le tracé dans l'hyper centre avec en jaune la place Bir-Hakeim. Tous les points jaunes sont des pôles d'échange. Bir-Hakeim, l'étude de restructuration est encore en cours, mais ce serait plutôt pour desservir Magenta, Vallée des colons. Ensuite sur Moselle c'est plus axé vers les quartiers sud. Et enfin le 3e pôle d'échange au niveau du CHT, qu'on appelle Patch, sert plus à desservir la presqu'île de Nouville et l'université.

Ensuite en blanc, on peut voir les arrêts simples.

En termes de tarification comme ça a été dit tout à l'heure, on vise un objectif de tarif unique. Les études sont encore en cours mais l'idée est bien de faciliter les correspondances. Notamment qu'elles soient gratuites. Après il est tôt pour dire si ce sera un nombre de correspondances gratuites ou un temps de validité du billet, par exemple 1h ou 1h30, comme on peut connaître sur certaines agglomérations. En tous cas, tous les schémas sont possibles et imaginables là-dessus, nous n'avons pas encore arrêté de décision mais l'idée est de ne payer qu'une seule fois et d'avoir un seul titre pour effectuer l'ensemble de son déplacement.

Pour pallier à ça, ce que l'on souhaite aussi favoriser à terme, c'est l'abonnement. On se rend compte aujourd'hui qu'il y a des usagers qui, par manque de trésorerie, sont capables de payer 3 fois le prix de l'abonnement alors qu'avec 1 abonnement, ils pourraient diviser par 3 leur facture de transport.

On peut re-balayer le tracé jusqu'au centre urbain de koutio :

On part de la place Bir hakeim on traverse l'ensemble du centre-ville de Nouméa, ensuite on arrive à l'entrée nord de Nouméa, où là le projet se dénote, c'est-à-dire qu'il y a un sens qui est prévue sur la VDO pour sortir de Nouméa, le sens montant. Le sens descendant pour rentrer dans Nouméa, lui est prévu sur la rue Unger dans la Vallée du Tir. Les 2 lignes se rejoignent au niveau de la montagne coupée vers GIA pneu ou Royal Motors, et ensuite, on longe la VDO en franchissant les 3 échangeurs (Montravel, l'Impérial, Bonaparte). On est là dans un tissu quasi industriel, très peu urbanisé en termes d'habitat. Et ensuite on vient desservir l'ensemble de la Rivière Salée en longeant les équipements d'intérêt pour

l'agglomération comme le parc ou la médiathèque, on prolonge en utilisant la voie de chemin de fer qui débouche sur le centre commercial Kenu -in. C'est à cet endroit là que le projet se sépare en 2.

On a prévu aussi de desservir la presqu'île de Ducos par des aménagements en site propre. La couleur est différente car ce ne sera pas la même ligne de bus mais il y aura des points de jonction en jaune pour permettre d'irriguer Ducos.

Sur le débranchement du projet :

- Une branche qui part vers l'est vers le Mont-dore
- Une autre qui continue vers Koutio et Dumbéa-sur-mer

Sur Koutio, on longe le lycée du grand Nouméa qui est un équipement majeur pour l'agglomération comme le futur lycée du Mont-dore qu'on viendra desservir au plus près.

On contourne ensuite l'ancien lotissement SECAL de Koutio pour après emprunter la rue Becquerel. Enfin, on passe au dessus de la voie express pour atteindre la zone de développement de Dumbéa-sur-mer avec son futur centre commercial et le medipôle en cours de construction.

On rebascule après sur le Mont-dore que vous avez vu tout à l'heure.

Question : Vous disiez « temps de parcours plus tôt /plus tard », c'est très intéressant pour les scolaires. Concrètement c'est quoi ? Quels horaires ?

Aujourd'hui les bus fonctionnent quasiment dès 5 heures du matin sur Car sud, c'est un horaire qu'on va essayer d'anticiper un peu. Après la période du soir, nous sommes en pleine réflexion dessus, ce n'est pas tant pour des problèmes d'exploitation mais il existe un enjeu de sécurité qu'il faut traiter avant. On tient compte de ces enjeux dans le projet.

On prévoit notamment une vidéo surveillance sur l'ensemble du projet que ce soit dans le bus ou à l'extérieur du bus (stations, carrefours majeurs,) et il y a aussi une délinquance qui pourrait venir de l'extérieur du bus qu'il convient de traiter par notamment de l'éclairage.

Aujourd'hui dans la conception, tout est fait pour permettre aux bus de circuler à toute heure. Il y aura en plus des enjeux de société, auxquels nous ne sommes pas les seuls à répondre, pour savoir dans quelle mesure et jusqu'à quelle heure on peut faire circuler des bus en toute sécurité à la fois pour le chauffeur, pour l'usager et pour l'ensemble des riverains.

Aujourd'hui on a un vrai problème avec l'université de Nouville où les derniers cours finissent après les derniers bus de Karuia. Demain, le projet prendra cela en compte. C'est une obligation pour nous. Par exemple, l'université sera

desservie par une ligne structurante plus importante qu'une ligne traditionnelle justement pour pouvoir rendre le reste de la ville plus accessible aux étudiants. Et la plage horaire sera déterminée au minimum par rapport aux heures de cours.

Vous voyez là un pré-schéma de réorganisation des réseaux. C'est ce qui est annexé à l'étude de restructuration demandée à notre bureau d'étude. En rouge, vous avez les 2 lignes NéoBus. Et de couleur (bleu, vert ou violet) vous avez les lignes structurantes qui vont venir compléter le réseau. Notamment en vert, vous avez la ligne qui dessert l'université et que l'on aimerait prolonger jusqu'à Magenta, même s'il n'y a pas de pôle universitaire à Magenta pour l'instant, c'est vraiment une zone d'attractivité pour les transports. De même on prévoit 2 lignes dans Ducos qui irriguent et vont au-delà de Ducos pour permettre de mailler le territoire et de rabattre sur le projet qui a les meilleurs performances.

Question de Jean-Luc Chevalier, Mondorien du sud depuis + de 25 ans : Je voudrais avoir des informations complémentaires concernant le calendrier opérationnel, donc les études mais également la réalisation car je suppose que tout cela ne va pas se faire instantanément. Donc quel calendrier de réalisation et quel mode de mise en fonctionnement pour passer d'une situation actuelle à une situation future ?

Le calendrier : il y a 2 étapes majeures pour arriver à mener le projet.

- La première étape qu'on est en train de mener c'est la conception du projet au niveau Avant-projet. C'est un terme technique mais qui permet de bien se rendre compte des enjeux du projet, donc on voit déjà les dessins des trottoirs, les revêtements... Toute cette phase là est accompagnée d'une phase de concertation jusqu'à fin 2013.
- En 2014, on continue la conception du projet mais plus dans des considérations très techniques (taille et l'emplacement du tuyau qui va ramener l'eau etc.) soit un niveau de projet.
- Puis la 2e étape de concertation avec le public prévue en 2014 est l'enquête publique soit une concertation beaucoup plus formalisée avec un enquêteur, un registre ... c'est cette enquête publique qui donnera la légitimité au projet et qui devrait permettre d'enclencher des appels d'offre sur 2014 pour démarrer les travaux dès 2015 avec une mise en service progressive du projet entre 2017 et 2019. En parallèle de cela, on restructure les réseaux dès 2016. Car on a notamment une délégation de service public, un contrat avec le service Car sud qui s'achève mi 2016 et qu'on anticipe dès maintenant. Et puis une information et une communication tout au long de la vie du projet, des premiers travaux jusqu'à l'inauguration.

Question : Merci, cela répond à la première partie de ma question. Concernant le passage de la situation actuelle à la situation futur, comment cette mise en service va se faire, donc sur plusieurs années, et en clair, comment le gain va

être perçu par les usagers actuels mais surtout futurs puisqu'on attend un transfert des modes de déplacements.

La bascule va se faire par grandes phases à chaque mise en service du projet NéoBus. Il y aura l'ensemble du réseau de bus qui se rattache qui sera restructuré. Du jour au lendemain vous aurez la mise en service du projet et la restructuration. Donc tout cela sera relayé par une information au plus près des usagers. En l'occurrence là, les usagers existants qui pourraient être perturbés car leur arrêt de bus sera déplacé de quelques mètres ou qui n'auront plus la même signalisation qu'avant.

Concernant les usagers futurs, on espère que le projet sera suffisamment performant pour que les gens aient envie de le prendre, pour des raisons de gain de temps et d'économie aussi.

C'est aussi un projet qui se voit, 24 km. Un bus qui doublera les voitures qui resteront, elles, dans la congestion. Peut-être qu'au bout d'un moment où les gens verront le bus passer, auront-ils envie de l'essayer et d'adopter un comportement modèle qui pourra évoluer en ce sens.

C'est donc beaucoup de communication, beaucoup d'informations et surtout la performance du projet qui donnera son utilité pour les futurs usagers.

Ça répond à votre question sur la restructuration ?

C'est important de comprendre que ce qui existe aujourd'hui s'éteindra en dehors des contrats scolaires fin 2014, Car sud en 2016, Karuia en 2017, mais la façon dont sont organisés aujourd'hui les réseaux où on va chercher du monde dans les quartiers et on l'emmène avec le même véhicule, ne pourra plus exister demain. Dès qu'on met en route le transport en commun en site propre, au même moment seront réorganisés les réseaux dans l'objectif de rabattre les populations des quartiers vers le mode de transport le plus rapide. Par exemple, aujourd'hui Karuia dispose d'une flotte de 94 bus de 80 places. Or on utilise ces 80 places de la même façon pour aller chercher 5 personnes dans un quartier, que pour aller en chercher 80 dans un autre.

Demain, chaque quartier aura un véhicule qui sera adapté avec des fréquences qui seront adaptées pour rabattre sur le TCSP.

Le SMTU est un syndicat qui a été créé entre les 4 communes et la province en septembre 2010. Jusque-là, la mairie de Nouméa gérait le réseau intramuros Karuia. La province Sud gérait le réseau Car sud qui dessert les 4 communes de l'agglomération, et les 4 communes étaient regroupées entre elles pour gérer ce qu'on appelle TransCo, le transport scolaire.

Aujourd'hui, on est dans une logique de réseau unique. Demain, il y aura un réseau sur l'ensemble du territoire de l'agglo.

Pour conclure, comme ça a été dit à plusieurs reprises, ça n'est que le début de la concertation qui va durer plusieurs mois et plusieurs années. Donc à tout moment, vous pouvez poser des questions au SMTU, faire connaître vos avis en utilisant tous les moyens qui ont été évoqués tout à l'heure.

➔ REUNION PUBLIQUE NOUMEA

Rivière Salée

4 juin 2013

COMPTE RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : Comment ça se passe au niveau de la sécurité des passagers empruntant ces lignes, on sait que Rivières salé est un quartier qui est malheureusement mis en lumière par des phénomènes d'insécurité, placé sous vidéo surveillance depuis la fin de l'année dernière, je voudrais que vous m'éclairiez sur ce point.

Gil Brial : Il y a deux aspects sur la sécurité: d'abord ce qui est sûr c'est que pour que ce système de transport soit utilisé, il faut que ce soit un système sûr, il faut qu'il y ait de la sécurité dans les bus et aux alentours, donc aujourd'hui... on a 2 problèmes d'insécurité:

- l'insécurité à l'intérieur des bus.
- l'insécurité lié au passage dans les quartiers qui sont plus compliqués, ceux qu'on appelle les points noirs.

Sur l'insécurité en général, on travaille aujourd'hui (ça c'est une compétence de l'Etat) avec les 4 communes, la province et l'Etat sur je dirais la définition d'une éventuelle "police des transports" qui nous permet de gérer l'insécurité des passagers c'est à dire à l'intérieur de nos bus.

Alors il y aura dans l'ensemble des bus un système de vidéo surveillance relié à une centrale. Ce qui est nécessaire de régler et sur l'image qui était présentée toute à l'heure de l'ancienne voie de chemin de fer, c'est l'éclairage sur les zones et c'est ces points noirs qu'on doit régler alors pas seulement sur la zone de transport en commun... sur les 24Km de lignes, il faut les régler également sur l'ensemble des voies. On travaille avec les communes sur l'amélioration de toutes les zones qui sont traversées. Ca génère souvent des endroits où on peut se cacher et on essaie de mettre en place un éclairage systématique.

Je ne veux pas parler pour la mairie de Nouméa mais la mairie de Nouméa travaille en parallèle avec le développement de la vidéo surveillance qui va se développer et quand on aura un projet qui commencera à se mettre en place en 2017, on sera quand même arrivé au niveau de la commune de Nouméa à un bon niveau de surveillance.

C'est une préoccupation majeure pour nous.

Donc la sécurité c'est quelque chose d'essentiel qui s'améliore aujourd'hui avec des mesures ponctuelles qui sont travaillées sur les réseaux, mais on a encore beaucoup de travail et il faudra en tout cas en 2017 que l'évolution soit perçue par la population... On ne peut pas avoir un super projet qui ouvre comme ça du jour au lendemain et se dire que si on n'a pas amélioré la perception de la population sur la sécurité dans les transports en commun d'aujourd'hui à la mise en service du NéoBus, les usagers n'iront pas forcément dans nos bus.

Il faut dès aujourd'hui améliorer cette qualité de service et la sécurité.

Question : Sur Ducos, vous dites que ce n'est pas en site propre, n'avez-vous pas peur qu'il y ait une perte de gain de temps qui avait été généré par NéoBus si après toutes les autres lignes sont comme actuellement ?

Christophe Lefèvre : Le projet NéoBus s'accompagne d'une restructuration de l'ensemble des réseaux et nous sommes actuellement sur des études. Un des points de cette étude est de recenser les points noirs de circulation et de proposer un programme de traitement de ces points noirs. Il est donc possible qu'en parallèle du projet NéoBus, le réseau qui sera restructuré puisse bénéficier d'aménagements plus ponctuels : à l'approche des carrefours les plus congestionnées, sur les zones les plus conflictuelles aujourd'hui pour permettre à ces bus de se déplacer plus facilement. La commande politique est bien de ne pas créer de réseaux à 2 vitesses : avoir une même qualité de services sur l'ensemble du réseau et sur l'ensemble du grand Nouméa.

Gil Brial : Sur Ducos, c'est traité séparément car on est vraiment sur un niveau de circulation important aujourd'hui, on doit être à 35 000 véhicule/ jour sur une deux voies, sachant que la saturation elle est à 30 000, donc il fallait traiter la partie presqu'île économique importante d'une façon différente.

Christophe Lefèvre : Si on veut parler de la desserte de l'ensemble du territoire, voici le schéma de restructuration des transports collectif à l'horizon 2017 (*carte présentée*), donc c'est ce qui alimente le programme d'étude dont on vous a parlé tout à l'heure et qui va démarrer sous peu, donc vous voyez les 2 lignes du projet NéoBus 1,2 et ensuite vous avez ce qu'on appelle des lignes structurantes (dont le projet NéoBus fait partie)

On a donc 4 lignes structurantes:

- Une ligne qui dessert la presqu'île de Nouville et qui peut se prolonger jusqu'à Magenta.

- Deux lignes qui viennent desservir Ducos dont une se prolonge jusqu'à Magenta aussi. Donc vous voyez qu'il y a la ligne 5 qui est en boucle, qui prend son origine de Rivière Salée, qui fait une boucle dans Ducos et qui finit à Montravel connectée en ses deux extrémités au projet NéoBus donc c'est vraiment un gain non négligeable pour le quartier je pense.

- Et enfin une ligne qui irrigue le territoire de Paita pour gagner de l'espace.

Ensuite en jaune ce sont toutes les dessertes internes au quartier, des dessertes fines de chaque zone de quartier et aujourd'hui c'est vraiment indicatif, c'est l'étude en cours qui permettra de définir précisément ces lignes (leurs fréquences...).

Question : Tout à l'heure vous parliez des différentes options sur la voie de circulation qui serait réservée au bus, est-ce que c'était d'un côté ou de l'autre ou au milieu en disant sur Rivière Salé les équipements sont tous côté piscine. Il ne faut pas oublier le côté équipement scolaire avec le collège qui draine énormément de gens et qui seront particulièrement concernés par ce projet. Donc je pense qu'il ne faut pas oublier ce public-là et lorsque vous allez faire le choix de l'option d'insertion, il s'impose tout au long du parcours, si le bus circule en voie centrale, il ne peut pas changer quand il change de quartier si?

Catherine Glanois (SECAL) : Donc je vais répondre un peu dans le mauvais sens mais ça sera plus facile sur la deuxième partie de la question quand à la continuité. Quand on choisit l'insertion donc en axial, latéral, bilatéral, on regarde quartier par quartier car en fait on essaie de faire des séquences un peu homogènes, il faut pas que le bus soit tout le temps en train de zigzaguer. Par contre au niveau de carrefour comme l'entrée de Rivière salé (giratoire Bonaparte) ou la sortie de Rivière salé au niveau de Kenu-in, là on peut changer d'insertion donc repasser du central au bilatéral.

Ce n'est pas un choix sur un quartier qui impose le choix tout au long du tracé.

Ensuite sur Rivière Salé, par apport au choix d'insertion, nous nous sommes appuyés sur plusieurs critères. Dans une séquence homogène et dans le cas de Bonaparte, Rivière Salée, plusieurs critères sont pris en compte bien-sur les équipements mais beaucoup d'autres critères comme la vitesse du bus, il faut que le bus ait la priorité à chaque carrefour, donc on va essayer de limiter le nombre de carrefour, notamment sur Bonaparte vous avez beaucoup de carrefours côté ouest, moins côté est... Donc c'est un ensemble de critères comme l'emprise qui détermine le choix d'insertion sur différents tronçons.

Et donc en l'occurrence, sur Bonaparte la solution qui est préconisée suite aux différents critères dont les équipements font partie, c'est l'insertion latérale côté est...

Je voudrais juste préciser qu'au niveau de chacune des stations qui sont localisées sur cette carte, on envisage de faire des traversées piétonnes, comme celles qui sont déjà sur Rivière Salée mais un peu plus élaborées. Donc là il y a un exemple de plateau bien aménagé pour que au niveau de la station, le lycéen et collégien puissent traverser facilement même si le bus passe de l'autre côté...

Question : Pour le système des tarifs est-ce que vous envisagez un système par section ou par trajet entier ?

Christophe Lefèvre : Alors oui c'est un peu prématuré mais on y travaille déjà. On a des grands principes : l'idée c'est de permettre avec un seul ticket d'effectuer l'ensemble de son déplacement. Donc d'avoir des correspondances gratuites, ensuite comme vous le savez le territoire est vaste et ce n'est pas très équitable de faire payer le même prix à quelqu'un qui fait Nouméa Ducos qu'à une personne qui vient du Vallon-Dore.

Ce qui est fait sur les agglomérations pour palier à ces problèmes de distance et avoir des coûts différenciés, c'est un système de zonage concentrique. Ce qui est déjà le cas sur Car sud où on a 5 zones. Donc on peut imaginer le réduire à 3 par exemple : avec une zone hyper centre à tarif unique et ensuite un tarif en fonction des zones plus éloignées. C'est ce que l'on retrouve classiquement en Ile-de-France. Et qui a montré son efficacité.

Après il y a d'autre système qui permette aussi avec un seul ticket de voyager pendant une heure sur la zone. On limite soit dans le temps soit par zonage. Aujourd'hui le choix n'est pas arrêté.

Gil Brial : Le coût du transport est un élément essentiel, il y a la sécurité mais également le fait qu'on puisse voyager à moindre coût. On travaille (vous l'avez vu c'est dans la protocole d'accord qui a été signé la semaine dernière entre l'intersyndicale et le gouvernement, l'état et le MEDEF), il y a déjà la mise en place assez rapidement sur le réseau actuel, Karuïa, Car sud d'une tarification unique. Aujourd'hui quelqu'un qui prend Car sud va payer son ticket à Car sud et après va payer son ticket à Karuïa et si il prend deux bus Karuïa il payera deux tickets Karuïa.

Donc on va mettre en place cette tarification unique qui évitera cela.

Il faut savoir que la spécificité en Nouvelle-Calédonie, c'est que quand vous payez un ticket dans un bus, vous payez entre 70 et 80% du coût du transport, en métropole vous payez le ticket vous êtes entre 20 et 30%. Ce sont les collectivités qui payent le reste et c'est pour ça qu'on a en Nouvelle-Calédonie encore un système de transport en commun qui reste élevé.

Notre objectif n'est pas d'augmenter les prix et de mettre en place un nouveau réseau, c'est bien d'augmenter la qualité de service et pas le prix.

Il faudra mettre en place une fiscalité dédiée, en métropole c'est le versement transport (taxe sur les entreprises de plus de 9 salariés. Nous avons mis en place une taxe sur la marge des pétroliers qui a rapporté plus d'un milliard ...

Et il nous faut encore étudier d'autres actions pour pouvoir financer ce transport en commun que ce soit au niveau de l'investissement mais également dans le fonctionnement pour qu'il soit accessible par tous. L'objectif c'est vraiment de se déplacer mieux et à moindre coût.

Le calédonien qui est tout-automobile, ne sait pas forcément combien lui coûte sa voiture réellement. L'objectif de demain c'est d'avoir un raisonnement global : dans la famille, on n'a peut être pas besoin d'avoir deux véhicules dans un couple mais d'avoir un véhicule familial et puis une utilisation du transport en commun la semaine, ce qui se fait de plus en plus maintenant partout dans le monde mais pour cela, il faut que ce soit accessible.

Question : Je voudrais savoir ce qui va être fait en termes d'accessibilité aux personnes en situation de handicap... sachant que sur le réseau actuel Karuïa, Car sud, ils ne sont pas à 100% ... accessible.

Gil Brial : ça c'est une question importante pour nous. Donc sur les 24Km de lignes, c'est 100% accessible aux personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap mais également les mamans avec les poussettes. Dans le film que nous vous avons projeté tout à l'heure, on le voit bien.

Vous avez deux systèmes :

- Soit un système comme celui-là avec un plancher à hauteur de trottoir et des portes très larges (c'est pour ça qu'on dit que c'est la qualité de service d'un tram) ...
- Soit c'est une plate-forme qui descend et se met au niveau du trottoir, c'est à dire qu'à chaque fois que le bus arrive en station, quand les deux portes s'ouvrent, vous avez une plate-forme qui se baisse et qui vient sur le quai (ce qui est souvent plus avantageux comme système)

A l'intérieur du bus, vous avez des emplacements réservés pour les mamans avec des poussettes et pour les personnes en situation de handicap que ce soit pour les personnes en fauteuil roulant, vous avez les banquettes qui sont toujours rabattues. Donc l'objectif c'est d'arriver à 100% et après d'étendre au maximum à l'ensemble du réseau... car si vous êtes sur le réseau NéoBus et qu'ensuite vous prenez un transport non adapté cela n'a pas d'intérêt donc on étudie des solutions techniques.

On le voyait aussi pour les aveugles.

Catherine Glanois (SECAL) : on le voyait pour le matériel roulant mais pour les stations c'est le même cahier des charges à savoir 100% accessible. Donc on aura des bandes auto-tactiles, on aura des annonces sonores en station, en tout cas on étudie tout les systèmes qui sont aujourd'hui devenu obligatoires en métropole. Au niveau des rampes d'accès aux stations elles ne dépasseront pas les pentes réglementaires pour que les personnes en fauteuil ou simplement les poussettes puissent facilement rejoindre les trottoirs qui seront aussi réaménagés autour des stations.

L'objectif c'est bien que l'ensemble de l'itinéraire soit accessible dans le bus et dehors du bus sur le trajet du TCSP.

Gil Brial : Et cela fait parti des points de concertation : parmi les populations qu'on va concerter, il y a des personnes en situation de handicap... et on va travailler avec les associations, le collectif du handicap qui existe en Nouvelle-Calédonie pour s'assurer que le projet tel qu'il sera à la fin, corresponde à leurs attentes.

Justement, pour ce qu'y en est des réseaux Karuïa et Car sud, il y aura des améliorations pour que les personnes en situations de handicap puissent enfin utiliser tout le réseau de transport en commun ?

Gil Brial : Alors je vais vous donner une réponse politique, puis ensuite technique. Karuïa et Car sud tels qu'ils existent aujourd'hui n'existeront plus en 2017 et en tout cas à l'horizon de la mise en service de ce projet. Il faut savoir que la délégation des services publics des transports scolaires s'arrête en 2014, Car sud 2016 et Karuïa 2017.

Donc on va restructurer le réseau : aujourd'hui, Karuïa c'est 94 bus de 80 places, on passe dans un quartier avec un bus de 80 places qu'on aille chercher 5 personnes ou 60.

Donc l'objectif demain c'est mailler d'avantage et de rabattre les personnes sur NéoBus avec du matériel adapté.

Alors y a des solutions qui sont techniques, c'est à dire que

- soit on met dans le réseau l'ensemble des bus qui peuvent gérer ça (accessibilité et places spécifiques),
- soit ce qui se développe (et on a vu par exemple quand on a été à la Rochelle) c'est du transport à la demande. C'est à dire que c'est un véhicule adapté en terme de taille et de capacité mais aussi d'accessibilité qui prend en charge les personnes et les amène jusqu'au TCSP. Nous sommes sur cette étude de restructuration du réseau.

Question : Est-ce que vous avez déjà une idée de la fréquence de passage sur Nouméa ?

Donc effectivement le niveau de service est déjà fixé dans le programme donc on est sur une fréquence à 5 minutes en heure de pointe sur le tronçon commun de Bir-hakeim au centre de Koutio. Après, le projet se divise en deux branches, une vers Mont-Dore et une vers Boulari, donc y a 10 minutes sur ces branches en heure de pointe. L'heure creuse, en soirée et les week-ends c'est en cours de définition mais on tourne plus autour du quart d'heure.

Question : Je voudrais simplement savoir car je vous trouve très optimiste, êtes-vous sur de tenir les délais 2017? Car ça fait un petit peu peur quand je vois la quantité de travaux qu'il va falloir faire et quand je vois que pour faire 1Km de goudron, il faut un an et demi.

Gil Brial : Oui, on est optimiste par nature quand on défend un projet comme celui-là, et c'est pour ça qu'on parle d'une mise en circulation progressive entre 2017 et 2019. Les 24Km de ligne réalisées totalement ce sera en 2019, on ne vous dit pas qu'on aura les 24Km de lignes pour 2017.

C'est 26 milliards, on le disait tout à l'heure, dont 90% vont dans l'économie calédonienne. On doit donc s'adapter à la capacité des entreprises à réaliser ce projet.

Mais l'objectif, c'est bien 2019

Il faut que l'on travaille sur l'accompagnement, c'est très important. Il ne faut pas juste avoir un projet comme ça, il faut accompagner les entreprises calédoniennes pour pouvoir réaliser ces travaux, c'est quelque chose de nouveau avec des moyens nouveaux.

Catherine Glanois (SECAL) : Effectivement, aujourd'hui on prévoit trois ans et demi de travaux, c'est un objectif qui est tout à fait réalisable en se donnant les moyens.

Donc on prépare dès aujourd'hui ces travaux. On voit que les travaux débiteront en 2015. On est en train aujourd'hui de travailler déjà sur des dévoiements de réseaux, des travaux préparatoires, car le cœur des travaux finalement en VRD ce sont les réseaux, c'est ce qui se passe en dessous.

Mais surtout on travaille dès aujourd'hui avec notre équipe de maîtrise d'œuvre qui a des grandes expériences de travaux similaires en métropole =

- pour préparer la phase chantier,
- préparer les entreprises,
- préparer des plannings,

- anticiper : aujourd'hui certains chantiers sont bloqués pour des raisons de fournitures de matériaux, pour des raisons de mobilisation des équipes (équipes insuffisante, mauvaise anticipation)

Donc on est déjà en train de travailler sur un allotissement de travaux qui permettra de répartir le travail entre les entreprises qui peuvent y répondre, et faut savoir que l'expérience des maîtres d'ouvrages dans le domaine du TCSP et de la SECAL sur le Médipôle, c'était un peu la même question qu'on se posait avant le démarrage du médipôle, si on regardait ce qui se passait sur le territoire, on avait calculé qu'il fallait 16 ans pour faire le Médipôle mais en fait c'est toute une démarche de travail, d'accompagnement des entreprises, de formation, donc c'est un gros travail d'anticipation sur lequel on est déjà.

Après sur la gestion du chantier, peut-être sur des outils plus techniques je vais laisser la parole à André.

André Baudore (EGIS) : Nous avons déjà travaillé sur des TCSP en métropole dans des chantiers importants. Après faut s'adapter au territoire local, donc il faut une anticipation, de la méthode, de la rigueur... On a jusqu'à fin 2014 pour mettre en place tous les outils qui vont nous permettre de détecter sur le territoire les potentiels fournisseurs, que ce soit vis à vis des personnes qui vont poser les bordures, que ce soit par apport au central à béton, il faut qu'on identifie toutes ces possibilités de production et organiser ensuite derrière cette production les moyens humains pour atteindre ces objectifs.

Gil Brial : Honnêtement, c'est jouable, mais la préparation est importante, je prends juste un ouvrage, c'est l'échangeur de l'étrier : quand on a fixé le cahier des charges, nous étions clair : on ne voulait pas bloquer la circulation, il y a 60 000 véhicules qui y passent par jour. Ce qu'on fait d'habitude c'est qu'on fait un pont avec un pilier central donc on bloque une voie de la circulation. Et là ce n'était pas envisageable, on ne devait pas bloquer la circulation. L'entreprise locale Pantoni s'est associée avec une entreprise métropolitaine et ils ont réussi en une matinée à nous poser ce pont sans bloquer la circulation. Mais il y a eu une grosse réparation qui a été faite un mois avant pour permettre cela.

Nous avons les bonnes entreprises en Nouvelle-Calédonie, il faut par contre bien les accompagner, les former et les encadrer ; vous avez raison, il faut être conscient de ce qu'on a comme capacité et il faut s'adapter.

Le problème c'est que nous tous les jours, comme exemple on a la boulevard urbain de Boulari.

Catherine Glanois (SECAL) : C'est vrai que si on prend globalement les exemples de chantiers qui se sont passés ou qui sont en cours, même sur Nouméa, c'est vrai

qu'on a tous des exemples en tête de chantier qui durent, mais si on observe bien, on voit rapidement les causes de ces délais : chantiers difficiles à travailler... On a aujourd'hui le recul suffisant pour travailler sur les points faibles : gestion par apport aux matériaux, par apport à la formation.

Monsieur parlait de la métropole, effectivement, en métropole il y a plusieurs routes on peut toujours dévier par un autre chemin mais par exemple pour aller au Mont-Dore il n'y a qu'une route et elle est à 2 voies.

André Baudore (EGIS) : Effectivement, la spécificité des chantiers ici et particulièrement sur l'agglomération, c'est qu'on doit maintenir le niveau de service des circulations, pour cela on anticipe, et il y a des outils qui sont développés pour pouvoir continuer à circuler : commencer à construire une voie supplémentaire pour pouvoir dévier la circulation et s'attaquer aux travaux de l'autre côté : plateforme TC trottoirs et ensuite basculer de l'autre côté pour faire l'autre partie des travaux...

On apportera cette expérience à la Nouvelle-Calédonie en formant et encadrant les personnes du territoire avec ces méthodes.

Vous avez mentionnés 26 milliards, et trois ans et demi de travaux qui devraient commencer quand même dans un délai assez court à l'échelle du projet. Où est-ce que vous en êtes dans le financement de ce projet car pour mener des travaux comme ceux-ci il faut avoir l'assurance d'avoir l'argent.

Gil Brial : Alors on a, je vous en ai parlé tout à l'heure, la taxe sur les produits pétroliers et donc une taxe qui est payée par les importateurs d'essence en Nouvelle-Calédonie qui rapporte des milliards et qui est redistribuée, une partie au SMTI à hauteur de 33% et les 67% restants pour le SMTU. Cela nous fait donc une première base. On a également remporté une subvention de l'état dans le cadre du Grenelle de l'environnement 2 qui est la plus importante subvention jamais donnée pour un projet de transport en commun et qui est de l'ordre de 2,1 milliards de francs. On étudie également avec le gouvernement la possible mise en place d'une taxe dédiée.

Nous travaillons aujourd'hui avec le partenaire financier des collectivités qui est l'AFD et la caisse des dépôts et des consignations, où on a quelqu'un qui nous accompagne pour faire le montage financier. On est assez optimiste aujourd'hui, ce qui nous permet de lancer la phase de communication, de concertation et de commencer certains travaux car on a des travaux sur des réseaux qui ont commencé.

Nous ne sommes donc pas inquiets sur le financement, mais c'est quelque chose qui se prépare et on a besoin d'un financement complémentaire aujourd'hui.

Ce financement comme je vous l'ai dit, on ne sait pas encore quelle forme il va prendre, si c'est un versement de transport tel qu'il est mis en place en métropole ou

si c'est une taxe sur l'utilisation d'essence, ou si c'est quelque chose qu'on met en place dans la TGA mais qu'il faut localiser...

En tout cas, on y travaille avec le gouvernement et on s'attachera à financer à la fois l'investissement mais aussi le fonctionnement, c'est important d'avoir en tête qu'il faut pouvoir faire les deux. Comme je vous le disais tout à l'heure, on ne peut pas faire payer le poids du coût de transports aux usagers, sinon nous risquons d'avoir des prix trop élevés.

Remerciements:

Alors je voudrais, au nom de la mairie de Nouméa que représente Jean-Robert Monnier, remercier le SMTU de votre présence et de vos questions, nous ça nous permet de mieux comprendre les attentes, c'est un projet qui est ambitieux mais qui est nécessaire pour la Nouvelle-Calédonie.

Continuez à nous accompagner sur ce projet là, faites le connaître autour de vous, Jean-Robert le disait : on a le pôle administratif, le pôle service public qui est juste derrière, on y mettra un cahier pour que vous puissiez y mettre vos remarques et commentaires.

La concertation telle qu'on l'a fait aujourd'hui n'est pas obligatoire mais elle est pour nous importante car il faut que ce projet, vous population, au delà d'y adhérer, vous puissiez vous l'approprier pour pouvoir l'utiliser demain.

On est conscient qu'il faut changer la mentalité calédonienne qui est de rentrer dans le magasin avec sa voiture, ça ne sera pas possible de continuer à fonctionner comme cela et c'est pourquoi il nous faut être capable de vous proposer un vrai projet alternatif, un projet qui soit d'abord complémentaire à l'automobile, et qui soit alternatif dans sa qualité de déplacement, et cette phase de concertation est pour nous encore importante.

N'hésitez pas à nous recontacter à travers le site internet ou à travers les endroits où sont déposés les registres.

Merci de votre présence et merci aux équipes.

➔ REUNION PUBLIQUE DUMBEA

18 juin 2013

COMPTE RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : Tous les matins je prends le rond point Punaauia devant le lycée du Grand Nouméa : problème = tous les véhicules engouffrés dans ce rond point font du sur place aux heures de pointe, or je vois que le projet NéoBus risque de passer par là ? Le TCSP va être pénalisé, il risque même d'être un obstacle pour les voitures ?

Pour les traversées de giratoire, un exemple est montré, celui de Cannes = quand on traverse un giratoire avec un bus, on doit redimensionner le giratoire, le faire plus large / redimensionnement + système de feu dans le giratoire, quand le bus arrive au feu, il se met au rouge pendant 5 secondes le temps pour lui de passer + système de signalisation pour éviter que les voitures se stockent là où doit passer le bus – on étudiera la système qui fonctionne le mieux (giratoire ou carrefour, c'est le principe même des études qui sont menées) – dispositif de marquage au sol pour que les voitures ne stationnent pas là où doit passer le bus pour bien matérialiser le passage – ce n'est pas pour l'instant sur l'image 3D mais dans la réalité c'est ce qu'il y aura. Il y a aussi le giratoire de Fréjus : giratoire ou carrefour à feu ? Travail avec la mairie – campagne de comptage sur tous les carrefours pour étudier le meilleur système

Question : Va-t-on payer nos tickets de transports, car moi avec ma carte senior, je ne paie pas mon ticket CarSud

Nous ne sommes pour l'instant pas en mesure de parler de tarifs car les études sont en cours. Ce que l'on peut vous dire c'est que l'objectif n'est nullement d'augmenter les tarifs mais bien d'améliorer la qualité des services des transports en commun (plus rapide, fréquence assurée, confort...) On ne va pas enlever les acquis et des tarifications sociales / solidaires seront mis en place.

Aujourd'hui, CarSud et Karuia = ce sont 2 tickets différents. A chaque fois que l'on prend un bus, on doit racheter un ticket. L'objectif du projet NéoBus c'est d'avoir un titre de transport unique.

Mais on ne va pas attendre NéoBus, en effet le protocole signé sur la vie chère prévoit un ticket unique dans l'agglomération en attendant mise en service NéoBus en 2017/2019

Question : Comment sera desservie la rue car le projet NéoBus ne passe pas par chez moi ?

Les études qui sont menées traitent la restructuration de l'ensemble du réseau – il est prévu des dessertes de lignes au delà du projet NéoBus - cf carte – en pointillés les lignes secondaires prévues (en étude) et les lignes structurantes – votre rue sera desservie par ces lignes – le principe c'est que ce maillage rabatte l'ensemble des passagers ensuite sur le réseau NéoBus. Le matériel pour les lignes secondaires sera plus petit et mieux adapté aux voiries et à la clientèle.

Le réseau actuel sera complètement restructuré avec la mise en place de NéoBus. Le réseau tel qu'on le connaît aujourd'hui n'existera plus d'ici 3 ans : en 2016 : fin du contrat de CarSud – 2017 : fin contrat Karuia – Les contrats vont donc être revus – on va étudier la possibilité de mettre en place des navettes adaptées à la taille des quartiers qui vont rabattre les gens vers les lignes principales NéoBus – requalification des réseaux.

Question : Vous dites faire un réseau de maillage plus dense pour les bus, vous avez en tête de faire un projet style vélib pour les modes doux ?

(la réponse est faite par Monsieur le Maire Georges Naturel) Il faut savoir que l'étude au départ sur les déplacements a été faite par le SIGN (que je préside) – le SMTU a été créé pour harmoniser les transports en commun + projet NéoBus – il existe un volet « Plan de déplacement de l'agglomération » prévu par le SIGN et les modes doux sont traités (à pied, à vélo...)

Le Projet NéoBus – en même temps que l'on traite les voies pour les bus, on propose des pistes cyclables à intégrer dans le schéma global – on profite de NéoBus pour faire de l'aménagement de façade à façade et donc on travaille sur des insertions avec des pistes cyclables, des trottoirs –

Alors vous allez perdre des clients pour NéoBus si vous mettez des vélos !

Non, on veut augmenter la qualité de vie !

C'est complémentaire – A Nîmes par exemple : les vélos sont parkés dans des endroits sécurisés, puis les personnes prennent le bus. Ou alors on peut monter dans le bus avec le vélo – aujourd'hui on prend en compte la possibilité que ça soit complémentaire – ne plus prendre la voiture pour aller à la boulangerie qui est à 200m – avec de bons trottoirs, de bonnes pistes cyclables on va améliorer nos déplacements.

Question : J'habite Katiramona et je travaille à la mairie de Dumbéa, comment je fais pour le trajet ?

Regardez sur la carte – en bleu – pour vous la ligne sera la même cela ne changera pas. Le projet est là pour pallier à des inconvénients : avec NéoBus : pas de retard, on améliore la qualité de service notamment sur la régularité des horaires. Un

passage est prévu toutes les 5 min sur le tronçon commun ... - sur les branches
Fréquence de 10 min – ensuite fréquence 15/20 min –

Question : Les bus vont diminuer de taille – navettes = petits bus – c’est ce que j’ai compris ?

La flotte de bus sera adaptée au nombre de personnes transportées – aujourd’hui = flotte CarSud = 40 environ ? – flotte Karuia = 94 bus de 80 places – c’est toujours le même bus qui roule, on envoie un bus de 80 places dans des quartiers où l’on ne doit prendre que 10 personnes, c’est injustifié.

Aujourd’hui, l’objectif, c’est d’avoir un réseau adapté – ex : katirama = il faudra un bus à grande capacité – ex : lotissement Secal = moins de monde, plus de fréquence avec des véhicules plus petits – on travaille par quartiers / zones – l’ensemble de la flotte sera étudiée et surtout sera 100% accessible aux PMR sur les lignes structurantes.

On étudie également le transport à la demande : en effet, vous êtes une PMR et vous avez besoin de rejoindre la ligne du NéoBus, quand vous partez de chez vous, vous aurez besoin de transport à la demande, spécifique pour pers à mobilité réduite, pour vous amener à la station la plus proche – ça marche bien on a expérimenté et on a vu cela dans des villes de métropole.

Question : Et aux Koghis ? On peut espérer avoir un mini-bus ?

C’est l’étude qui le dira !! L’objectif c’est de ne pas avoir un bus de 80 places qui irait aux koghis mais éventuellement des véhicules de taille adaptée au nombre de personnes concernées (style transport à la demande) – aujourd’hui on est incapables de vous dire les lignes restructurées, mais une enquête détermine les besoins des populations pour définir comment sera le futur réseau – s’il y a besoin, il y aura un bus de taille adaptée

Question : J’habite rue Béquerel – combien de voies sont prévues ? 2 voies de bus, 2 voies de véhicules ? il faudra pousser une maison ?

Oui, pour la rue Béquerel, on a prévu 2 voies de bus une par sens – on va vous remonter les profils – on n’a effectivement pas le même espace partout, en effet si on part du sud de la piscine de Koutio on a prévu une insertion des voies de bus au milieu – on propose une séparation entre bus et voitures et on peut même insérer des modes doux quand on a de l’espace (35 m) – tout cela rentre – après quand on remonte la rue, on n’a moins de place (seulement 20 mètres d’emprise), on va donc réduire les espaces verts, mais on aura toujours la place pour les voies de bus et de voitures et les trottoirs de 2 mètres. Tout au bout de la rue Béquerel on a là que 15 mètres d’emprise, on mixera sur un des sens le bus avec les voitures : une voie bus

et 2 voies voitures ; Il y peut effectivement y avoir une seule voie bus avec un bus montant, un bus descendant.

Mais on ne poussera pas une maison !

Question : Sur le schéma les voitures sont toutes petites – mais le camion poubelle, vous faites comment, il aura sa voie ? Bande d’arrêt d’urgence ? Votre schéma est beau, il y a des plantes, c’est paysagé, mais c’est ric-rac, ou passe les engins de chantiers ? On est dans un quartier, donc il faut s’arrêter, charger des marchandises, il y a des livraisons, etc. il n’y a pas de place pour les utilisateurs des routes, les bordures sont accidentogènes, elles sont grandes et brutes.

Toutes les routes font en moyenne 3,5m de large, même la voie express. Concernant les bandes d’arrêt d’urgence, en milieu urbain on n’en a pas, ce n’est valable que sur les voies rapides. Concernant le fait que des personnes puissent descendre de voiture, des zones de stationnement sont prévues et réglementées, on ne s’arrête pas sur la route, cela rend difficile la circulation.

Question : mais au collège de Koutio les gens s’arrêtent forcément sur les voies pour faire descendre les enfants.

Au collège de Koutio, on travaille avec le directeur du collège et la commune sur un dépose-minute et un stationnement. Vous avez parlé de stationnement... Des parkings relais sont prévus sur Dumbéa (vous déposez votre véhicule dans un parking relais et vous prenez le NéoBus).

1300 places sont envisagées au total sur tout le projet dont 800 sur la commune de Dumbéa, 1 vers le Médipôle, 1 au centre urbain de Koutio, 1 sur St Quentin pour les gens qui descendent de Dumbéa nord par la RT1.

Question : Quelles sont les horaires de circulation du NéoBus ? 24h/24 ?

Sur les amplitudes d’utilisation, on serait sur un démarrage comme Car sud et Karuia, démarrage vers 5h du matin, et le soir on souhaiterait augmenter l’amplitude horaire pour aller plus tard dans la soirée (aujourd’hui on a des services qui terminent à 19h/19h30) pour permettre aux gens de faire des activités au centre de Nouméa ou au futur centre de Koutio, et aussi pour l’université avec les cours qui terminent après 19h00.

Mais pour faire rouler des bus la nuit, il nous faut traiter en amont 2 sujets = le coût d’exploitation (peu de personnes dans les bus à ces heures), et l’aspect sécurité pour les clients et transporteurs, on travaille sur ces sujets.

Question : Nouméa Koutio : combien de temps de trajet avec le NéoBus ?

La durée de trajet Nouméa - Koutio = 20 minutes
Et Nouméa -Médipôle = 28 minutes

Question : Ce serait bien de pouvoir visualiser sur internet par exemples les temps de trajet d'un point à un autre.

Alors, l'étude est en cours de finalisation. En effet, le nombre exacte de stations n'est pas encore arrêté, environ 40 de prévues – on alimentera le site internet dès que l'étude sera finalisée car c'est le nombre de stations (temps d'arrêt qui déterminera le temps de parcours) vous pourrez vous abonner à la newsletter pour avoir des infos. Le gain de temps est essentiel avec ce projet – le temps sera fixe, car il n'y a que le bus qui roule sur la voie dédié (site propre), le temps de parcours sera donc toujours le même à l'inverse des voitures où les temps de parcours vont augmenter (60 000 aujourd'hui, 100 000 véhicules en 2020 de prévus) – on prévoit donc avec le projet NéoBus 60% de gain de temps entre Boulari et Nouméa, Koutio Médipôle et Nouméa. C'est un énorme gain de temps.

Dans un bus à haut niveau de service : il y a effectivement la qualité des transports mais également la qualité des informations dispensées aussi – équivalent de ce que vous pouvez trouver dans une rame de métro : on vous indiquera le temps à attendre, cette information participe à la haute qualité du service effectué.

Les calédoniens qui vont prendre leur voiture le matin et qui vont se trouver bloquer dans les embouteillages, quand ils vont voir le bus les dépasser, ils vont se rendre compte du gain de temps possible.

Un autre aspect, en plus du gain de temps, c'est l'économie possible : en effet, le coût d'utilisation d'un véhicule automobile, les calédoniens ne sont pas capable de le quantifier exactement mais entre l'achat, les révisions, essence, assurance, pneus etc), les coûts engendrés sont plus que conséquents, aussi pour une personne qui voyage seule dans sa voiture, il sera plus avantageux économiquement de prendre le bus.

Nous travaillerons donc sur un coût du voyage très intéressant pour les usagers.

Question : Comment va se faire la tarification pour le NéoBus ? par zone ?

Oui, vraisemblablement. La réflexion est en cours. Actuellement, CarSud est sur 5 zones et c'est assez compliqué – on va donc essayer de baisser à 2 ou 3 niveaux tarifaires en fonction de la distance parcourue par exemple NéoBus = zone 1 (zone A actuelle)

Il existe une spécificité calédonienne, il faut savoir qu'ici un usager va payer entre 60 et 70% son billet, la collectivité prend en charge de le reste. En métropole, les

collectivités couvrent une grande partie du coût avec le « versement transport », une taxe dédiée sur les entreprises de plus de 9 salariés, ce qui permet à l'utilisateur de ne payer que 20-30% billet et le reste est pris en charge par la collectivité.

Ce qu'on a mis en place ici avec le congrès c'est une taxe sur les pétroliers : 1 milliard sur leurs marges répartis à 66% sur le SMTU et le reste pour le Syndicat Mixte des Transports interurbains). Il faut faire en sorte que le transport en commun soit accessible à toute la population et pour cela il faut étudier une fiscalité dédiée pour y arriver – on travaille avec le gouvernement là-dessus - et c'est ce qui nous permettra d'avoir des tarifs corrects (de ne augmenter les tarifs mais bien d'augmenter la qualité de services)

Question : Rue Béquerel – actuellement c'est une rue sur laquelle on circule très bien, le seul problème se situe au niveau du rond point de la piscine, le matin aux heures de pointes on a un bouchon d'environ 150 m. Faire passer une voie spécifique réservé aux bus, est-ce bien nécessaire sur ce tronçon qui risque finalement d'être embouteillé avec la présence du TCSP ? Alors que cela circule bien.

Rue Béquerel – sur la partie de la question « est-ce bien nécessaire ? » Il faut savoir qu'on se projette dans 10/15 ans, on a fait des comptages actuellement sur le nombre de passages voitures et on fait de projection de circulations, on étudie ce que cela donnera dans un avenir proche (projections avec la ZAC PANDA et Dumbéa sur mer avec ses 20.000 habitants).

Le NéoBus ne va pas dégrader ces conditions de circulation sur la rue Béquerel bien au contraire, il va plutôt pacifier les flux dans cette rue qui, quand cela circule bien, cela circule vite avec des carrefours dangereux. Ces carrefours avec le projet NéoBus seront refaits et les nouveaux aménagements seront étudiés pour répondre au plus juste aux besoins des riverains.

Sur les problématiques Stationnement de riverains, entrée charretière et zones de livraison, on regarde cela avec l'équipe de Maitrise d'œuvre et les études avant projet, c'est maintenant que nous rentrons dans détail et c'est étudié au cas par cas. On peut faire un profil sur une courte distance puis on peut faire une poche de stationnement.

Concernant les problématiques de bordures qui empêcherait le dépassement si un véhicule est en panne ou arrêté : quand il s'agit de route bidirectionnelle pas de problème. Quand on a une voie unidirectionnelle on traite les bordurages différemment : on aménagera un espace pour gérer ces situations si un véhicule bloque la rue. On a des contraintes pour éviter les problèmes les trottoirs de délimitation doivent faire 19 cm de hauteur – sur des tronçons hauteur entre 5 et 7 cm pour que les véhicules puissent empiéter ponctuellement si panne etc – il y a des

viles en métropole, qui pour éviter la saturation aux heures de pointes, ont organisé différemment le ramassage des ordures ménagères.

Vos propos sont intéressants et c'est pour que cela qu'on a lancé cette concertation, c'est pour recueillir vos inquiétudes et problématiques et trouver des solutions pour y répondre.

Question : Quel type de motorisation prévue pour les bus – consommation diesel évoquée – est-ce cohérent avec un site propre ?

Un Site propre = c'est en fait une voie dédiée au bus sur la route d'où le nom de site propre ; Nous nous sommes en normes euro 4 en métropole ils sont sur des normes euro, il faut faire en fonction du carburant que nous avons ici en NC, il est plus mauvais qu'en métropole et donc on ne pourra pas se caller aux normes euro 5. Le choix du matériel roulant n'a pas encore été décidé mais on pourrait partir sur de l'hybride.

La question du choix d'un tramway c'était posé mais au-delà du fait que cela coûte 3 fois plus cher qu'un bus à haut niveau de service, on risque d'avoir un problème au niveau de la technicité / maintenance, on est à 20 000 Kms de l'Europe et donc les réparations et les pièces de rechange sont compliquées à gérer.

On restera donc sur quelque chose adaptable à la NC. Motorisation certainement diesel peut-être hybride car on ne se sent pas d'aller sur les autres types –au gaz – pour cela il faudrait mais il faudra en NC avoir une usine au gaz, et ce n'est visiblement pas prévue pour l'instant. Nous sommes trop éloignés et la maintenance est importante.

On prendra la dernière technologie en matière de BHNS.

Conclusion :

Vous avez eu toutes les informations sur le projet, vous pourrez aussi donner votre avis sur le site internet, on fera également des réunions dans les quartiers.

Cette phase de concertation est importante pour nous car on prend en compte toutes vos observations et vos remarques et cela alimente le projet et l'étude de solutions.

Merci à tous.

REUNION PUBLIQUE PAITA

25 juin 2013

COMPTE RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : J'aimerais parler des coûts (vous parliez tout à l'heure du prix du ticket, gardiennage de la voiture etc.) - pour une personne qui utiliserait NéoBus tous les jours pour aller à Nouméa – quel est le prix du ticket et avec du gardiennage, existe-t-il différentes possibilités de tarification ? Ce sera toujours moins cher que l'essence je suppose.

Christophe Lefèvre : Aujourd'hui, nous n'avons pas de tarifs à vous annoncer pour l'instant – on est en pleine étude de restructuration. Celle-ci va nous permettre de connaître nos unités d'œuvre, de connaître la production de ce qu'on aura besoin de mettre en place, d'identifier les niveaux des caps tarifaires et de simuler des recettes – à partir de ces données on aura le niveau de tarif admissible sur le projet – la commande, et vous l'avez vu, sur les problématiques de vie chère, c'est la réelle volonté de rendre le transport collectif plus abordable qu'aujourd'hui.

On se rend compte que l'utilisateur en payant un ticket de bus couvre quasiment 80% du coût du transport en Calédonie, alors que sur des réseaux métropolitains, l'utilisateur en payant son ticket va couvrir au maximum 30 à 40% du coût du transport. On constate qu'il y a un déficit de financement public dans les transports en Nouvelle-Calédonie aujourd'hui et c'est ce levier-là qu'on souhaite utiliser pour réduire le coût du transport et en même temps pour améliorer la productivité.

Sur le parking relais, il est bien prévu d'intégrer le coût du parking au titre de transport, notamment aux abonnements. Il faut savoir qu'aujourd'hui on a une certaine spécificité sur la Nouvelle-Calédonie : les usagers sont capables de payer, sur le réseau Karuia, près de 25 000 F de tickets unitaires par mois, alors qu'on a des abonnements qui tournent autour de 8 000 F. Tout simplement parce que cette clientèle qu'on a, est assez captive et n'a pas forcément la trésorerie mensuelle pour se payer un abonnement. Cette clientèle raisonne plutôt à la petite journée ou à la petite semaine et donc paie le prix fort à chaque fois, 200 F pour monter dans le bus, ce qui fait des factures assez importantes au mois.

On réfléchit à des systèmes intermédiaires qui permettront aux usagers, sans avoir à déboursier une somme d'argent importante en début de mois, de pouvoir bénéficier, en fonction de son usage, de tarifs dégressifs. Donc ce n'est pas forcément évident à mettre en place, mais on y réfléchit, pour s'adapter justement à notre clientèle locale.

Gil Brial : Ce qui est important c'est le financement par les collectivités. En Calédonie c'est l'utilisateur qui porte le coût du transport.

Les 26 milliards d'investissement nous permettent de financer en partie le projet : l'investissement et le fonctionnement. On a voté au congrès de la Nouvelle-Calédonie en 2011/ 2013 une taxe sur les pétroliers : on a prélevé 1 milliard sur la marge des pétroliers. On a redistribué pour 66% au SMTU et 33% restants pour les lignes qui viennent de brousse. Ça nous permet de financer une partie du projet, mais ce n'est pas suffisant, donc on travaille avec le gouvernement sur ce qu'on appelle les taxes dédiées, pour pouvoir financer le transport.

Notre objectif n'est pas d'augmenter les coûts mais bien d'augmenter la qualité des services. Mais pour pouvoir améliorer cette qualité de service, il faut pouvoir la financer mais pas la faire porter par l'utilisateur.

Question : **Bonsoir. Vous avez parlé des fins de contrat pour Car sud et Karuia en 2016, ou renégociables tout au moins, et la finalité du projet sur Païta serait pour 2019. Que se passe-t-il pendant ces 3 ans ? ... Je réside à Rondénia. Karuia ou Car sud viennent devant chez moi, je me déplace en bus mais comment je vais faire dans le futur le trajet Rondénia - votre nouveau centre ?**

Christophe Lefèvre : Sur les contrats : Car sud c'est mi 2016 - Karuia : c'est fin 2017, les transports scolaires c'est fin 2013 et il y a une procédure d'appel d'offres qui est en cours pour repartir sur 5 ans. Donc par rapport aux contrats, il n'y aura jamais de zone de creux, on prévoira toujours la fin d'un contrat avec le début d'un autre, et c'est dans la rédaction de ce nouveau contrat qu'on prévoira cette phase transitoire de mise en service du projet NéoBus.

Donc l'idée, ce n'est pas de dégrader le niveau de service à aucun moment du déploiement du projet NéoBus. Et donc c'est une phase transitoire qu'on est en train d'étudier justement, pour permettre aux usagers d'avoir toujours un bus qui passera les ramasser quelque soit le contrat. Donc on prévoit toute ces phases transitoires jusqu'en 2019 pour ne pas léser les usagers dans la desserte en transport.

Question : **Donc la gare centrale, elle sera située, à l'heure actuelle, là où il y a tous les réseaux de collèges ?...la gare principale...donc de Rondénia, je prends le petit mini bus de 20 places, je vais à la gare centrale.**

Christophe Lefèvre : Oui, il peut y avoir soit à la gare routière que vous connaissez au centre-ville, où le bus partira d'ici. Ou si vous êtes en voiture, il vaut mieux aller au parking relais comme vous le disiez vers le collège Sainte-Marie.

Question : **Au niveau du ticket, je prends mon ticket là où je monte puis il est valable jusqu'à Nouméa, je ne vais pas à chaque fois payer en sortant du bus pour en reprendre ensuite un autre ...**

Christophe Lefèvre : Effectivement, aujourd'hui l'utilisateur paie un ticket chez Karuia, après quand il arrive chez Car sud, il doit repayer un autre ticket. Parfois, s'il prend une 2ème ligne Karuia, il faut qu'il paie encore un 2ème ticket.

Ce sur quoi nous travaillons c'est une grille tarifaire unique sur le grand Nouméa : c'est-à-dire qu'on a un titre de transport qui est valable pour l'ensemble du réseau du grand Nouméa.

L'idée qu'on est en train de développer c'est une tarification zonale, on aura certainement 2 à 3 zones, une zone centre et puis une zone périphérique probablement. Et l'idée c'est qu'à partir de la 1ère validation, pendant 1h, voire 1h30, les correspondances sont gratuites, c'est-à-dire, que l'utilisateur une fois qu'il a validé la 1ère fois son ticket, il peut voyager pendant 1h ou 1h30 sur l'ensemble du réseau ayant payé qu'une seule fois initialement.

Et ce système unique sera mis en place rapidement puisqu'il fait partie du protocole d'accord contre la vie chère : la mise en place d'un ticket unique sur le réseau pour passer de Car sud à Karuia. On a retaxé directement les pétroliers sur leur marge pour financer la mise en place de la billettique et du tarif. L'objectif : au lieu de payer 300 F à Car sud aujourd'hui et 190F à Karuia, c'est d'avoir un ticket global qui soit moins cher. Et ce sont des financements dédiés qui doivent être mis en place pour cela.

Donc le temps de voter la loi de pays, puisqu'on modifie la structure du coût de l'essence, et de régler les problèmes techniques, c'est-à-dire qu'il faut avoir le même type d'appareils dans les bus de Karuia et dans les bus de Car sud (pour que le ticket soit reconnu en gros dans les 2 systèmes), ce sera mis assez rapidement (fin d'année 2013 ou mi 2014 vraiment au plus tard).

Ce ticket unique sera donc mis en place avant la mise en service de NéoBus.

Question : **NéoBus dessert Nouméa à quel niveau ? On va nous arrêter au début de la ville ou le bus la traverse-t-elle ? NéoBus rentre dans différents quartiers... ?**

Gil Brial : Ce qui est prévu aujourd'hui, c'est jusqu'à la place Bir-Hakeim. Pour les arrêts, on voit sur le plan du centre-ville, en jaune des pôles d'échange (connexion avec d'autres lignes) et en blanc des arrêts simples. Tout du long, ce sont des arrêts simples mais quand vous êtes à un arrêt jaune (sur le plan) vous pouvez prendre une autre ligne pour aller dans les quartiers après.

Pour l'instant, la 1ère phase du projet s'arrête à la place Bir-Hakeim, et on a beaucoup de demandes pour avoir une extension vers l'autre côté de la ville, mais on va déjà essayer de financer ces premiers 26 milliards avant de passer sur un autre projet.

On est sur une vraie réorganisation des réseaux de bus. Car sud et Karuia, tels qu'ils existent aujourd'hui, n'existeront plus quand NéoBus sera en service.

Le système que l'on a aujourd'hui n'est pas adapté. Si je prends l'exemple de Karuia (mais c'est la même chose pour Car sud), la flotte de karuia c'est 94 bus de 80 places, et on envoie un bus de 80 places dans un quartier où l'on sait que l'on récupérera au maximum 5 clients.

L'objectif de NéoBus, c'est d'avoir ce « gros tuyau » qu'est le transport en commun en site propre et d'aller chercher ensuite dans les quartiers les usagers avec du matériel plus adapté, donc plus de fréquence (en fonction des quartiers et du nombre de personnes) et de les rabattre sur le projet NéoBus.

Question : J'ai une question à poser SVP. Pour les retraités, est-ce qu'il y aura la gratuité que l'on connaît actuellement entre Païta et Nouméa ?

Christophe Lefèvre : Il y a des tarifs solidaires sur Car sud et effectivement ces tarifs n'existent pas sur Karuia (Il y a je crois un tarif réduit pour les plus de 65 ans qui payent 25% sur Karuia). Mais effectivement ces tarifs solidaires font partie des sujets que nous traitons.

En fait pour ne rien vous cacher ces tarifs sont assez transparents car compensés par les collectivités en charge de ces enjeux sociétaux ou sociaux.

Question : Y a-t-il d'autres modes de transport en commun qui ont été étudiés en dehors de NéoBus ? Je pense par exemple au monorail, ou au ferry ...

Gil Brial : On parle de 2 projets aujourd'hui. Celui qu'on vous présente NéoBus, et la mise en place d'une navette maritime.

On a financé, avec un cabinet d'études métropolitain, une étude sur la possibilité de mettre en plus de NéoBus une navette maritime dans l'agglo. Donc il y a plusieurs trajets qui ont été étudiés, Païta-Nouméa, Païta-Dumbéa-Nouméa, Boulari-Nouméa, Vallon Dore-Nouméa. L'étude montre que celui qui est le plus rentable, en terme ergonomique, car dans le transport il n'y a pas de rentabilité, mais en terme de capacité à transporter les personnes, c'est le Sud, du Mont-Dore jusqu'au centre ville de Nouméa. Donc on est en train de travailler, on a lancé un appel d'offres, il y a 3 – 4 semaines maintenant, pour essayer de mettre en place pendant un an une expérimentation de cette navette maritime.

Mais aujourd'hui les configurations font que sur Païta ce n'est pas intéressant. Ça c'est pour l'aspect maritime.

Pour ce qui est du monorail c'est bien adapté au milieu urbain mais très dense comme à Sydney par exemple. On a encore la place en Nouvelle-Calédonie pour pouvoir faire quelque chose à plat qui coûte moins cher à l'investissement et surtout après moins cher à l'entretien.

On a étudié le tramway, parce que ce sont des questions que nous nous sommes posées, pourquoi les bus à haut niveau de service et pas le tramway.

- Le tramway à l'achat, donc la réalisation du projet, c'est 3 fois plus cher mais également après à l'utilisation.
- Même si on a un projet ambitieux avec NéoBus, on essaie d'être réaliste par rapport au nombre de personnes qu'on va transporter ; et le tramway, il est aujourd'hui sur-adapté pour le nombre de personnes que l'on transportera.
- Cela ne veut pas dire que dans 40 ans, les bus ne seront pas remplacés par un système à rail, ça veut dire que c'est quelque chose qui doit être accompagné, on ne peut pas passer de quasiment rien à tout. Voilà pour les études qui ont été faites.

On ne s'est pas dit on choisit tel mode de transport, on s'est défini un objectif de transporter les personnes et il y a une étude qui a été faite sur l'ensemble de ce qui est possible de faire, et on a choisi ce qui correspondait le mieux à notre territoire, avec pour critères des critères économiques, le nombre de personnes à transporter, la faisabilité sur la maintenance, il faut quand même avoir du matériel qui soit fiable et c'est pour cela qu'on est aujourd'hui sur le bus à haut niveau de service.

Question : Est-ce que dans le budget sont prévues les pistes cyclables ou c'est hors norme ?

Gil Brial : Là c'est plus porté par la province et le SIGN, mais on développe un réseau de pistes cyclables. Cela ne rentre pas dans les 26 milliards, mais on travaille en parallèle avec le développement des pistes cyclables.

Sur les photos qui vous ont été montrées tout à l'heure, on voit, dès qu'on a de la place, on met à côté du bus à haut niveau de service des trottoirs larges et des pistes cyclables qu'il faut développer au maximum.

La 1ère raison : C'est parce que c'est pratique.

La 2^{ème} : Dans certaine ville, il y a une utilisation combinée des 2 ; en fait une personne peut prendre son vélo pour aller de chez lui au transport en commun, après il y a 2 théories, par exemple à Lorient il y a un système de parking à vélos, votre vélo est sécurisé/gardé et vous montez dans le bus. Il y a des endroits où vous pouvez monter également directement dans le bus avec le vélo à la main. Donc il faut être capable en parallèle de développer les pistes cyclables pour que ce soit accessible.

Question : Donc sur le trajet du NéoBus il n'y aura pas de pistes cyclables en fait ? Les pistes cyclables vont venir en araignée de chaque côté c'est ça ?

Christophe Lefèvre : Non en fait, vous voyez le tracé du projet NéoBus. On est force de proposition, c'est-à-dire que lorsque l'on étudie l'insertion du projet dans une rue, on l'étudie de façade à façade. On prend en compte nos besoins pour le bus, on prend en compte les besoins pour les voitures, que ça soit du stationnement, mais aussi on prend en compte les piétons et les vélos. Et donc lorsque l'on propose un profil en travers, il intègre tous ces besoins en fonction des emprises disponibles. Et après on commence à discuter, que ça soit avec le syndicat intercommunal qui porte ce sujet-là, ou avec les communes pour savoir si d'après eux il est opportun ou pas de faire cet investissement. Et après on commence à discuter du prix et du financement de cet investissement.

On va vous montrer quelques images d'aménagements qu'on peut avoir sur des vues 3D, et vous verrez que l'on voit bien un certain nombre de pistes cyclables, dans le cadre du projet, et en partie financée par le projet.

Là c'est à Bonaparte Rivière salée par exemple, la configuration actuelle, on a des marges d'emprises, et voilà demain ce que l'on propose : un trottoir généralement de l'ordre de 3m (distance dont on a besoin pour avoir un certain confort), et une piste cyclable bidirectionnelle aussi de 3 mètres ce qui permet d'avoir 1,5 mètre dans chaque sens pour la circulation des vélos. Donc là c'est quelque chose qu'on a proposé pour l'instant à Nouméa.

Là on est sur l'ancienne voie chemin de fer au nord de Rivière salée, où on prévoit en plus de réaliser les 2 voies pour bus, de réaliser une bande mixte, c'est-à-dire qu'on a des largeurs qui sont plutôt de l'ordre de 5 mètres, où on autorise à la fois les piétons et les vélos de circuler dans cette emprise.

Un autre exemple : à la Conception, voilà la configuration actuelle, et ce que ça pourrait être demain : là on n'a pas imaginé de piste cyclable car l'analyse nous a montré que le territoire qu'on traversait était peu dense et on a proposé d'avoir un itinéraire plutôt côté mer, plus ludique. A chaque fois, on regarde si on peut insérer ou pas les vélos, et la discussion s'opère avec les communes et le syndicat

intercommunal pour voir si c'est opportun et pertinent de le faire. Une fois qu'on est d'accord sur l'opportunité, on trouve les financements qui permettent de réaliser cela.

Question : J'habite Savannah. Si je pars de Savannah, je suis obligé de prendre ma voiture pour aller faire du vélo à Nouméa, c'est ça ?

Effectivement, vous ne pouvez pas faire de vélo sur la savexpress. Depuis Savannah, la seule route à laquelle vous pouvez accéder c'est une voie rapide urbaine, qui est interdite aux vélos. On est dans un schéma cyclable très urbain, l'échelle de la rue jusqu'à l'échelle d'une route.

Question : On ne peut pas profiter justement de NéoBus pour aller dessus avec les vélos ?

Christophe Lefèvre : Sur la voie du bus ? Non. Les différents cycles de vitesse entre le vélo et le bus sont trop importants pour mixer les 2, et on a des retours d'expérience de métropole qui montre des accidents nombreux et assez violents entre le bus et les vélos.

Par contre, dans les sections en descente, il y a une nouvelle préconisation qui est assez récente, qui a tendance à autoriser les vélos avec les bus dans les descentes, parce que le vélo peut approcher la vitesse du bus. Mais on est plus dans une réflexion qui permette aux gens de stationner leurs vélos en toute sécurité ou monter à bord du bus avec, pour pouvoir utiliser le transport.

Pour les transports à mode doux, le boulevard sud intègre une voie mixte, comme on voit sur la route au Mont Mou, ce sera la même géométrie sur le boulevard sud. Vous qui habitez à Savannah, il faudra encore passer par la ZICO, par Savannah sur mer pour essayer d'accéder au centre, mais petit à petit, on va développer un schéma de mode doux qui arrivera à amener jusqu'au parc Fayard, sans prendre le col de Katiramona.

On distingue 2 catégories de cyclistes : le cycliste sportif, qui lui, n'ira de toute façon jamais sur les pistes cyclables, il y aura trop de monde pour lui, et l'utilisateur plus urbain, ludique, qui lui sera à même d'utiliser nos infrastructures. C'est vraiment celui-là qu'on vise. Regardez Promenade Vernier par exemple, les cyclistes ralentissent sur les gens en poussette, ça crée des conflits vélos / piétons. Donc on est vigilants là-dessus à ne pas mixer les usages.

Question : Bonsoir. Les horaires de ces bus, je suis nouveau ici sur la Nouvelle-Calédonie, à quelle heure partiront les premiers bus et à quelle heure les derniers bus partiront vers les différents sites ?

Christophe Lefèvre : On a aujourd'hui une amplitude horaire qui démarre avec les premiers bus vers 5h du matin. On aura du mal à avancer cette heure, 5h c'est l'heure où commence la vie en Calédonie grosso modo, et les chauffeurs ça les fait embaucher vers 4h du matin, ce qui les fait partir de chez eux vers 3h30, donc c'est un horaire qui nous semble pertinent 5h du matin.

Par contre, on a un petit souci sur la période de soirée, on a des services qui s'arrêtent aujourd'hui vers 19h/ 19h30, donc c'est un peu trop tôt. Un exemple qui est assez criant c'est celui de l'université, les étudiants qui sortent de cours et il n'y a déjà plus de bus pour les ramasser.

On a des réflexions en cours, on n'attendra pas 2017 pour les mettre en œuvre, on souhaite augmenter l'amplitude horaire, aller plus tard dans la soirée, aussi le week-end, c'est aussi un enjeu de sécurité routière que de permettre aux gens de se déplacer sans prendre la voiture.

Mais le souci que nous avons au-delà des coûts, c'est la sécurité. Dans nos bus et à l'extérieur des bus. Dans le bus, on a des chauffeurs qui peuvent être pris à partie, et en soirée des personnes alcoolisées ça devient parfois difficile, je vous avouerais qu'on a de vrais soucis là-dessus, et dans certains quartiers on se fait caillasser les bus.

Ce qu'on prévoit sur le projet NéoBus c'est de prévenir cette délinquance situationnelle, par des aménagements spécifiques afin d'éviter que les personnes passent à l'acte. On prévoit de mettre en place de la vidéosurveillance, dans les bus et à l'extérieur des bus, mais c'est aussi de mettre en place un éclairage public tout le long du parcours, ce qui nous permettrait d'assurer un service dans des conditions de sécurité, pour nos usagers et pour nos chauffeurs.

Question : Est-ce qu'il y a des contrôles dans les bus ? Moi qui viens de métropole, d'une grande agglomération qui s'appelle Toulon, sur la cote d'azur, beaucoup de jeunes montent dans le bus sans payer, sans prendre de ticket. Comment pouvez-vous faire un contrôle à ce moment-là ? parce que là, mis à part le chauffeur qui pourrait encaisser le billet, existera-t-il des points de vente où on peut acheter nos billets ?

Christophe Lefèvre : Aujourd'hui, pour améliorer la vitesse commerciale, on essaie d'éviter que le chauffeur vende des titres à bord. Parce qu'il perd du temps, et en plus il est vulnérable (on veut lui voler la caisse). Pour cela, on souhaite sortir la billettique du bus, soit dans des stations, soit dans des dépositaires en faisant des kiosques, des lieux de ventes accessibles, ce sont généralement des distributeurs automatiques de titres. Sur le contrôle, effectivement, ce qu'on constate aujourd'hui dans les contrats qui nous lient avec les transporteurs, c'est que la composante contrôle n'est pas assez développée, et en tout cas les moyens qui sont mis ne sont

pas forcément affectés à ces contrôles-là. Le problème c'est que même lorsqu'on fait du contrôle, il n'y a pas de recouvrement de ce contrôle. Il n'y a aucun organisme qui va forcer les gens à payer en fait. Quand on voit la CAFAT, je crois que c'est 15 milliards de déficit, donc il n'y a pas de recouvrement. C'est tout un système que l'on doit mettre en place pour que ce contrôle soit performant. Et une réflexion aussi beaucoup plus large sur la sécurité dans les transports, avec une police des transports éventuellement, comme on peut la connaître en Ile-de-France.

C'est vrai que le problème, si vous interpellez une personne ça peut partir en bagarre, il y a une sécurité qui doit être assurée aussi pour les usagers, c'est ça qui est problématique, en métropole en tous cas ici je ne connais pas.

On a la même problématique, effectivement lorsque l'on fait du contrôle il faut qu'il y ait les forces de l'ordre, une forme de police, un uniforme en fait peut être assez dissuasif. Après, pour lutter contre la petite fraude, notre levier ce sera vraiment les abonnements. Aujourd'hui les abonnements sont très peu utilisés sur le réseau, sur Karuïa, je crois qu'on a moins de 10% d'abonnement, c'est très faible.

Question : Au niveau du projet sur Païta est-ce que ça va ramener de l'emploi ? Pour les jeunes, à la gare routière, est-ce qu'il y aura des gens embauchés pour le gardiennage, au niveau des chauffeurs, je suppose que vous allez récupérer tous les chauffeurs d'anciens bus Karuïa ou Car sud ...

Sur l'emploi, effectivement, il y a déjà le temps des travaux déjà. Sur les 26 milliards, c'est plus de 90% qui va être investi localement, avec des travaux de VRD d'ouvrage d'art, des entreprises locales qui vont faire appel à de la main d'œuvre locale aussi. Le temps des travaux sera assez conséquent et sera générateur de création d'emplois. Et après on a le temps du fonctionnement : les métiers à même de pouvoir travailler sur ce projet, ce sont tous les métiers de maintenance, donc on aura une trentaine de bus articulés à entretenir, et de façon correcte, qui soient aptes à démarrer tous les matins ; ça c'est la maintenance véhicule roulant.

Mais on prévoit d'équiper pas moins de 40 à 50 carrefours avec des systèmes de feu tricolore intelligents, c'est-à-dire qui détectent le bus, qui mettent au rouge le feu pour les voitures, ce sont des systèmes pointus, sophistiqués, à la limite de l'informatique, et donc on a besoin aussi de gens compétents dans ce domaine là .

Et puis le dernier volet de la maintenance ce sont bien sûr les gens qui vont conduire ces bus. Comme vous l'avez dit, on a déjà un bon nombre de chauffeurs dans les réseaux Karuïa / Car sud, mais l'objet avec ce projet de la restructuration c'est bien de développer les transports, on va être pas loin de multiplier presque par 2 l'offre de transport. Donc effectivement il y a des créations d'emplois qui vont pouvoir se faire dans la gestion et dans la conduite de ces véhicules.

Aujourd'hui on ne peut pas l'évaluer, on est en train de mener des études, on fait un bilan sociaux-économique, qui permettra d'évaluer ces emplois directs et indirects que génère le projet par des ratios, on a des méthodes de calcul qui permettent d'appréhender ces choses là.

Question : Je voudrais revenir aussi sur le coût, 26 milliards, c'est qui, on trouve où cet argent, c'est financé comment ?

Gil Brial : On a une subvention de l'Etat dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle 2 qui est de 2.1 Milliards FCP. C'est la plus grosse subvention accordée par l'Etat pour un projet de BHNS. Après il reste 24 milliards avec financement de la province Sud, des quatre communes de l'agglomération et l'Etat pour la partie navette maritime et les études. On a mis en place également une taxe sur les pétroliers (directement à la marge). On a déjà pris 1 milliard et là, on va prendre 250 millions et c'est bien directement à la marge et non à la pompe (le prix étant fixé par le gouvernement). Cet argent est reversé à la fois au SMTI et au SMTU. Cette partie reversé au SMTU nous permet de gérer financer une partie de l'investissement et une partie du fonctionnement pour l'amélioration du réseau actuellement.

Je prenais l'exemple tout à l'heure du ticket unique. Il faut compenser le ticket unique et financer cela car Karuia et Carsud vont faire moins de recettes.

Il manque enfin un financement supplémentaire et là nous travaillons avec le gouvernement. 2 théories là-dessus, en France ils utilisent ce que l'on appelle la taxe transports (taxe sur masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés). Le gouvernement a regardé sur l'agglomération si cela était possible en enlevant la barre des 9 salariés car on a une structure économique qui fait qu'on a beaucoup de petites entreprises. En gros à 0.4%, on couvrirait et l'investissement et le fonctionnement.

L'autre solution serait de travailler sur la structure du prix de l'essence, non plus sur le pétrolier, mais directement à la pompe pour désavantager en quelque sorte la voiture par rapport aux TC, ce qui est assez compliqué aujourd'hui eu égard aux problèmes de la vie chère.

La taxe transport avait été abordée à l'époque par Monsieur Gomez, Harold Martin la repris aussi.

On travaille donc avec le gouvernement sur un financement dédié qui est indispensable. Car pour financer il y a comme solution : soit on demande à l'utilisateur de payer plus et dans ce cas-là le transport est plus performant mais moins accessible – soit on demande aux collectivités mais elles n'ont pas des ressources illimitées. D'où la nécessité d'un financement dédié. Mais attention, il faut que cet impôt soit localisable (clé de répartition).

Question : Dans le financement, pourquoi ne ferait-on pas appel à des actionnaires ?

Aujourd'hui le mode de gouvernance n'a pas été établi. Plusieurs possibilités s'offrent à nous pour porter un projet comme cela.

- Soit on crée un SEM - La société d'économie mixte (S.E.M.) est une société anonyme qui allie capital public (des collectivités locales : ville, département) et privé (comme Véolia par exemple)
- Soit on crée une 3P – Partenariat Public Privé. Le partenariat public-privé (PPP) est une modalité, à la disposition de l'autorité publique, de production d'équipements et/ou services propres à concourir à la réalisation du service public qui se distingue du marché public classique par le transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'équipement et/ou de l'exploitation du service. Dans ce cadre, l'autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer la production de l'équipement et/ou du service. Le cas échéant, le prestataire privé peut aussi avoir la charge des tâches de conception, d'entretien et d'exploitation. Le partenaire privé reçoit en contrepartie des différentes missions qui lui sont confiées, le droit de percevoir une redevance auprès des utilisateurs de l'équipement ou du service, et/ou des concours publics de la part de l'autorité publique responsable du service public.

Cela coût moins cher au début car c'est gérer par un privé mais au final (si on prend un exemple comme Vinci sur les parkings en métropole) cela coûte cher car ils prennent pour faire du bénéfice. Une collectivité elle est là pour équilibrer ses comptes et non faire du bénéfice.

C'est donc un cabinet d'avocats qui travaille sur le mode de gouvernance et nous aurons le choix. Critère qualité, financier etc...

Un exemple de SEM et qui est d'actualité c'est le péage = Province Sud à hauteur de 75%, le reste c'est Total, la CCI et des banques.

Pour moi qui suis une utilisatrice de voiture et qui aimerait bien prendre les transports en commun, je regarde votre plan. Rue Galliéni vous allez faire sauter une voie sur les 3 ?

Gil Brial : alors sur le plan, on ne passe pas Rue Galliéni. Aujourd'hui on est sur Rue d'Austerlitz, on traverse la place des cocotiers et le quartier chinois qui est déjà passé en voie pour bus. On serait sur une configuration Rue d'Austerlitz piétons et bus, pas de voitures. Et après on se reconnecte sur l'Avenue de la Victoire. Après pour le reste du tracé, on va passer sur l'ancienne voie de chemin de fer.

Mais vous disiez sur Païta ce sera 2019 avec une voie réservée.

Christophe Lefèvre : Pour Païta, c'est une ligne express qui s'appuie sur les voies existantes. Et le site propre commence au Médipôle. On est en train de réfléchir au phasage mais ce sera vraisemblablement entre 2017-2019. C'est la concertation qui va nous permettre également de valider le phasage.

Le bouchon il se fait sur la voie express par rapport au péage.

Mais là le parking de 40 places cela me paraît petit, vous comptez avoir combien d'usagers ?

Vous vous irez probablement en voiture jusqu' à Dumbéa-sur-mer si vous venez de Savannah, pour y laisser votre voiture dans le parking relais.

Sur Païta on est peu ambitieux sur le parking relais, mais ce seront des parkings évolutifs. On va déjà mesurer la fréquentation du parking et les performances et prévoir des extensions ultérieures.

Mais à notre que sur l'ensemble du projet c'est 1300 places.

A terme sur Païta ce serait 190 à 200 places.

Gil Brial : Comme le disait Christophe c'est évolutif, si demain toute la population de païta se met à utiliser le Bus, on augmentera bien évidemment la capacité des parkings. On pourra avoir des parkings relais en silos.

Mais sur l'ensemble du parcours vous avez des parkings relais :

- Dumbéa/Mer ;
- Centre Urbain de Koutio ;
- St-Quentin ;
- La Conception ;
- Boulari – St-Michel.

Et un passage tous les 15 minutes aux heures de pointe ?

Christophe Lefèvre : Sur le projet NéoBus, on est sur le tronç commun à 5 minutes à heures de pointes par sens. Bus sur 2 sur Mont-Dore et 1 bus sur 2 sur Dumbéa , donc on arrive à 10 minutes en heures de pointes. Après sur la ligne express, on pourrait être du 1/5 d'heure en heures de pointe. Tout dépendra du trafic, et de l'équation Offre/ Demande.

On reste sur 20/25 minutes Nouméa-Paita ?

Boulari =39 minutes pour aller à Bir-Hakeim

Médipôle à Bir-Hakeim = 33 minutes

Donc si je rajoute votre temps de voiture depuis Savannah (10 minutes) donc on est en-dessous des ¾ d'heure. Si vous vous arrêtez à Patch, vous réduisez de 6 minutes.

Ce sont des temps qui sont en train d'être affinés. On a fait une grosse campagne de comptage, sur l'ensemble des carrefours, on est en train de mettre en place un modèle de trafic, et donc on aura des chiffres consolidés d'ici le mois d'août. Qu'on vous présentera d'ici la fin de l'année.

Je suis un peu déçu qu'il faille attendre 2019 pour desservir Païta, quand on voit la population grandissante de Païta avec tous les nouveaux lotissements de prévus. Pourquoi faire le choix de desservir d'abord le Mont-Dore ?

Gil Brial : Alors je vais être très prudent sur ce que je vais dire, mais le Mont-Dore ce sera certainement la dernière phase du projet. Le Médipôle doit être livré en 2016, donc très certainement le premier axe ce sera celui-ci. Le tronç commun Bir-Hakeim jusqu'à Koutio et après la partie jusqu'à Médipôle et après on a la navette expresse jusqu'à Païta.

Ce sont 3 à 4 ans de travaux. Il faut savoir qu'on fixe une limite des dépenses annuelles, en gros on a 7 milliards aujourd'hui et il faut que ce soit absorbable par les entreprises calédoniennes. Dans la concertation, on rencontre la population, dans la population il y a les entreprises : on va les préparer pour les travaux car nous souhaitons que ces 26 milliards d'investissement profite à la Nouvelle-Calédonie et qu'ils soient presque intégralement réinjectés dans l'économie calédonienne.

Philippe Dubois (SECAL) : 7 milliards c'est une fourchette haute, on serait plus autour de 5 milliards. Il faut savoir qu'aujourd'hui le chiffre d'affaire annuel des 3 plus grosses entreprises (Lefèvre Pacifique, Dumez et Colas) c'est 10 milliards. Il faut donc que ces entreprises puissent assumer tous les travaux (SMTU et autres). Notre objectif c'est vraiment que les 26 milliards soient réinjectés dans l'économie.

On aurait pu faire appel à des entreprises métropolitaines qu'on ferait venir spécialement (comme le Médipôle) mais ce n'est pas l'objectif.

Les travaux vont se faire de jour ou de nuit ?

Christophe Lefèvre : Les 2 sont prévus, on tiendra compte des conditions de circulation, on aura des opérations qui vont se faire de nuit et d'autre de jour. Les phasages des travaux sont étudiés par secteurs, et bien sur toutes les contraintes sont prises en compte pour que la circulation soit le moins perturbée, que les accès aux commerces et aux activités soient libres (passerelle, chemins protégés).

Gil Brial : je prends mon étiquette provinciale, on essaye de prendre en compte effectivement tous les désagréments qui pourraient intervenir : sur la VDE beaucoup de travaux de nuit ont été réalisés (alors que cela ne se faisait pas il y a 3, 4 ans en arrière. Quand on a fait l'échangeur de l'Etrier par exemple, vous avez 60 à 65 000 voitures qui passent là chaque jour, on a imposé aux services techniques de ne pas

couper la circulation. Ce projet a été réalisé par une entreprise calédonienne Pantoni avec une entreprise métropolitaine et il y a vraiment eu des avancées quand au déroulement des travaux à la fois sur le côté technique, mais aussi sur la prise en compte des usagers.

La population veut bien des projets mais à condition qu'elle ne soit pas impactée sur la phase travaux.

Petite parenthèse, sur la SAV expresse, il y a des travaux et cela fait déjà un an que cela dure. Et je paye toujours la même somme au péage et ce n'est plus une SAV express.

Il ne vous reste que quelques mois. Oui mais l'arriéré il est d'un an !

Gil Brial : Volonté d'avoir une bonne qualité de route. Quand on a refait les bandes d'arrêt d'urgence en se mettant la contraintes de pouvoir faire rouler des bus dessus après, cela complique la tâche. Donc cela prend plus de temps mais une fois que c'est fait, on sait que dans 10 ans si on en a besoin les travaux auront déjà été faits.

Les gros travaux vont être donnés aux entreprises locales ?

Gil Brial : C'est ce qu'on disait tout à l'heure et ce que Philippe de la SECAL expliquait, l'objectif c'est d'injecter 90% des 26 milliards dans l'économie calédonienne. Après je fais attention quand je dis locale, Dumez est en Calédonie depuis des années, l'actionariat n'est pas forcément en Nouvelle-Calédonie. Si on prend l'exemple du Médipôle là c'est VINCI qui est venu avec ses moyens humains aussi. Donc oui les travaux vont vite mais l'investissement ne reste pas ici.

C'est pour cela que nous devons accompagner nos entreprises locales, pour qu'elles soient prêtes pour les travaux même si elles réalisent un gros chiffre d'affaire, réaliser pour 3, 4 milliards de travaux en plus cela représente un vrai développement et une organisation supplémentaire : techniquement qu'elles soient au point, mais prévoir aussi les ressources humaines. Et la contrepartie de cela c'est que c'est un peu plus long.

C'est le rôle des collectivités d'injecter du cash dans l'économie pour maintenir le taux de croissance et les entreprises calédonienne.

C'est 26 milliards mais après il y a un redéploiement sur les côtés que ce soit Ducos ou autre ; est ce qu'il ne serait pas plus judicieux de prévoir tout de suite plus gros ? et monter le budget à 30 milliards ou 401 milliards de suite.

Gil Brial : Le problème c'est que cette « dépense » il faut la financer et la trouver quelque part.

On a pris aux pétroliers 1.2 milliards (ils sont 3 en Nouvelle-Calédonie) donc ont a insatisfaits 3 groupes mais le reste il va falloir le chercher quelque part. Que ce soit sur les entreprises calédoniennes si on prélève 0.5% de la masse salariale c'est quand même 0.5 %. On a d'autres projets comme le Médipôle, la ZAC. Je vous parlais de la clé de répartition qui pour nous est un vrai handicap en province Sud. Pour fonctionner avec les mêmes compétences, la province Sud a 250.000 F par an par habitant et en province Nord c'est 450.000 en province Nord et 660 en province des Iles. C'est ce qui nous empêche d'avoir des projets plus importants.

On va donc déjà gérer cette partie du projet, et on développera la 2ème phase par la suite.

Pour la 2^{ème} partie du programme, il faudra prendre chez les assureurs et les banques.

Oui il y a toujours des possibilités mais il faut des négociations. Quand on a pris 1,2 milliards aux pétroliers, les réunions ont été « très » animées.

Conclusion :

C'est un projet qui va changer la physionomie de l'agglomération, il y a un vrai engagement de la part de votre commune, dans cette démarche. Même si vous avez l'impression à prime abord que vous êtes moins concerné par ce projet, vous avez Gislaïne votre élue qui fait partie du SMTU. L'objectif c'est d'avoir un beau projet qui corresponde aux souhaits de la population et qui fasse progresser nos conditions de vie.

Ghislaine : un grand merci à tous d'être venus ce soir pour porter ce projet.

➔ REUNION PUBLIQUE NOUMEA

26 juin 2013

COMPTE RENDU ET RETRANSCRIPTIONS

Question : Martine Cornaille EPLP, si je comprends bien la concertation ne concerne que le tracé et pas la technologie retenue ?

Gil Brial : c'est une concertation sur l'ensemble du projet, tracé, matériel, comment on répond aux problématiques des personnes à mobilité réduite...

Question : Martine Cornaille EPLP, est ce que vous pouvez alors justifier du choix d'un bus à haut niveau de service ? par rapport à un tramway par exemple

Gil Brial : quand nous avons décidé de travailler sur ce projet avec la province Sud et les 4 communes, nous avons financés des études pour savoir quels étaient les besoins en termes de transport et la capacité à trouver des personnes pour utiliser ses transports. La seule chose qu'on a figé c'était un transport en commun en site propre. Et ce sont les études différentes qui nous ont donné le choix entre un bus à haut niveau de service et un tramway, on a également étudié la possibilité de navettes maritimes entre Païta Nouméa et Mont-Dore.

On est arrivé relativement vite au choix du bus à haut niveau de service, plus que le tramway.

Pour plusieurs raisons : économique d'abord car le tramway c'est un investissement 4 fois plus cher qu'un BHNS, et c'est également plus cher à l'utilisation pour la même capacité de transport.

Ensuite en termes de besoin. La capacité d'un BHNS par rapport à un tram, elle est presque du simple ou triple. Le tramway offre une très grande capacité de transport car les véhicules peuvent avoir une longueur qui atteint 42m. Il peut transporter jusqu'à 100.000 personnes par jour et 5.000 voyageurs par heure et par sens en période de pointe. Seulement c'est démesuré pour la population comme la notre, même avec une vision à 20 ans.

Le BHNS type bus bi-articulé de 18m a une capacité plus limitée (120-130 personnes) et cela nous suffit.

En suite il y a la technologie. Avec un BHNS on reste sur une technologie connue en Nouvelle-Calédonie (moteur hybride ou moteur traditionnel), alors que pour un

tramway, la maintenance est beaucoup plus compliquée. L'éloignement avec l'Europe rend compliquée le suivi si il ya un problème de maintenance.

Maintenant on ne dit pas que cela ne changera pas dans des années. Exemple de Besançon = ils étaient sur du TSCP avec bus normaux, puis ils sont passés sur du BHNS pour maintenant être sur du tramway ; Il y a eu une évolution progressive = du 100% automobile ils sont passés progressivement jusqu'au tramway.

Il faut quand même qu'il y ait un équilibrage des comptes, même si ce sera financé en grande partie par les collectivités et donc par les habitants (avec leurs impôts), il faut être sur un projet « raisonnable ».

Christophe Lefèvre complète l'explication : Si on regarde les contraintes topographiques et géographiques du territoire, il faut savoir que le tramway comme tous les véhicules sur voie ferrée ne peut gravir de pentes importantes, en général 3%. La limite sur de courtes longueurs est de 5%.

Or, le tracé retenu pour le projet doit s'adapter à la topographie du Grand Nouméa et connaîtra des sections avec des pentes importantes (pouvant atteindre ponctuellement de 10% jusqu'à 15% de pentes), ce qui élimine de fait le tramway des choix possibles.

Le choix du tramway implique également une alimentation électrique or on sait qu'en Nouvelle-Calédonie la production électrique n'est pas très « propre » : L'électricité consommée en Nouvelle-Calédonie produit 720 g de CO2/kWh alors que le ratio habituellement constaté en Métropole est de 84 g CO2/kWh. Donc le bilan environnemental serait forcément mauvais si on devait utiliser de l'électrique.

Question : Martine Cornaille EPLP, j'ai 2 choses à vous dire : pour nous une motorisation diesel est inacceptable, en raison des rejets poussière et conséquences sanitaires. La 2^{ème} chose concernant les parcs relais payants, je m'insurge. Les personnes qui sont prêtes à sacrifier leur relative liberté en délaissant leurs voitures individuelles pour prendre le transport en communs seront pénalisées au travers du paiement du parking et du transport lui même, nous prônons la gratuité de ce type de service. Une dernière chose, j'ai noté sur les investissements au niveau des infrastructures consenties par la province, la municipalité et l'état, que malgré ces investissements les difficultés de circulation perduraient, CQFD.

Gil Brial : Sur le diésel, vous avez dit que c'était inacceptable. Il y a des normes aujourd'hui, on a quand même des développements et des progrès en terme de technologie. Ce qu'on dit c'est que l'on étudie possibilité hybride on ne peut pas passer sur du 100 % électrique comme expliquer auparavant.

Question : Martine Cornaille EPLP, Monsieur Brial, je vous interromps juste mais j'ai vu sur les visuels présentés, un bus nommé Solaris est-ce à dire qu'il existe des bus qui marchent au solaire ?

Non c'est juste son nom, je ne saurai vous dire pourquoi. Il ne fonctionne pas au solaire ;

Et le gaz ?, le méthane ?

Sur le gaz, c'était quelque chose qu'on espérait mais pour cela il faudrait qu'on ait une usine qui est des besoins importants et qui pourrait nous en laisser une partie pour pouvoir nous approvisionner.

On pourrait méthaniser nos déchets, faire une petite unité de méthanisation pour utiliser nos boues, on ne sait pas quoi en faire...

Gil Brial : Si on veut faire rouler nos bus en 2017, nous n'aurons vraisemblablement pas le temps de faire tout cela. Je ne dis pas que cela ne sera pas fait.

Ce que dit Madame Cornaille est très vrai, il ne faut pas croire que cela n'existe pas, cela existe et cela fonctionne.

Je n'ai pas dit que cela n'existait pas.

Est-ce que vous connaissez le système de bus qui fonctionne à Londres, est-ce que vous êtes allés voir ? Par rapport à une utilisation du diesel et à la possibilité des particules. A Londres, il y a des bus qui sont propres à 100%.

Gil Brial : Je vais juste continuer à répondre à Madame Cornaille et après je vous réponds.

Sur la motorisation, j'entends bien la possibilité de développer le gaz, seulement mon rôle est d'être un minimum réaliste par rapport au temps et je ne dit pas qu'il ne faille pas étudier cela et développer cela en même temps ; mais la durée d'un bus n'est pas celle d'un tram et on peut au changement des bus plus tard partir sur une autre technologie. Mais à l'heure d'aujourd'hui cela me semble compliqué

Le choix du matériel roulant n'est pas fait aujourd'hui et sera très lié aux évolutions technologiques. Ce qu'on sait c'est que ce seront des bus, ce qu'on dit c'est qu'il faut que ce soit possible de les faire rouler et de les entretenir ; il y a effectivement beaucoup de choses qui se développent, mais il faut qu'on est une technologie qui soit relativement fiable. Rappelez-vous le tramway de Bordeaux avec alimentation au sol : ils ont mis 6 mois avant de pouvoir le réparer.

Nous allons demander aux calédoniens d'« abandonner » leur voiture au profit du transport en commun, si on ne peut pas leur proposer un transport en commun fiable et qui fonctionne, cela ne marchera jamais.

Sur les parkings relais, ils ne sont pas du tout payants, en fait l'utilisation du parking relais est lié à l'utilisation d'un titre de transports ou d'un abonnement au bus. Le coût est inclus dans le titre de transport.

Objectif du parking relais, ce n'est pas que des personnes non utilisatrices des transports en commun viennent y déposer leur voiture parce qu'elle sera dans un endroit sécurisé. Ces parkings sont réservés aux usagers. On veut toucher toutes ces personnes qui viennent du Mont-Dore ou de Dumbéa, qui sont seules dans leur voiture (taux d'occupation des automobiles en NC = 1,2) et qui laissent leur voiture toute la journée en ville ou ailleurs sans la bouger de la journée. A ces usagers, on veut leur assurer de pouvoir récupérer leur voiture dans le même état que lorsqu'ils l'ont laissée. Et c'est avec leur titre de transport qu'ils pourront sortir du parking.

Le parking ne sera pas un surcoût mais bien un service associé.

Question Madame Cornaille : Concernant les technologies bien évidemment il faut choisir les plus fiables. Concernant les bus à gaz, il n'y a pas de problème en terme de technologies, il faut faire confiance aux calédoniens et prévoir d'ores et déjà des filières de formation pour qu'ils puissent faire face à ce genre de technologies.

J'ai autre chose à rajouter par rapport au calendrier, 2017-2019, c'est très très loin, on attend depuis longtemps. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de raccourcir les délais ?

Gil Brial : Alors sur l'accompagnement, on commence à avoir de la concertation avec les entreprises en Nouvelle-Calédonie pour qu'elles aient une GPEC (gestion prévisionnel des emplois et compétences) pour former leur personnel et faire la maintenance de notre matériel.

Concernant le gaz, je veux y revenir, nous n'avons pas dit non à 100% c'est quelque chose qu'on étudie ; le choix du matériel n'est pas encore fait et on fera un appel d'offre. Je préfère juste ne pas m'avancer : vous dire que l'on fera du gaz alors qu'on ne va peut-être pas trouver un constructeur qui nous donnerait les garanties nécessaires et qu'on passera finalement sur du diesel ou de l'hybride. Je ne veux donc pas m'avancer et qu'on me dise après, vous nous avez menti.

Concernant le calendrier, alors on pourrait gagner 6 mois, ce sont les 6 mois de concertation. Pour le reste c'est très compliqué. On a 26 milliards au total (dedans une partie sera consacré à l'achat du matériel roulant). Donc en gros on a 24,5 milliards de travaux à faire. On a prévu entre 4 à 7 milliards par an de dépenses pour

les travaux sur les infrastructures routières donc c'est quand même un chiffre très important pour l'économie calédonienne. On ne peut pas dire qu'on va dépenser 15 milliards de travaux car aujourd'hui cela ne passe pas ; le chiffre des 3 groupes présents sur le territoire : Dumez, Jean Lefèvre et Colas c'est à peu près 10 milliards de chiffre d'affaire alors si on leur rajoute déjà 7 milliards supplémentaires ils faut qu'elles puissent les absorber. La seule solution pour aller plus vite c'est ce qui se fait sur le Médipôle aujourd'hui : faire venir un constructeur mondial comme Vinci, c'est sur on va gagner du temps mais par contre l'investissement va échapper en grande partie aux entreprises calédoniennes.

Donc on a pris le parti de le faire avec les entreprises locales. Sur ces 26 milliards, il y en a 2 milliards qui viennent de l'état. Tout le reste ce sont les collectivités qui y participent à travers les impôts que vous payez. Donc cela nous semblait normal dans mettre la plus grosse partie dans l'économie calédonienne. C'est toujours trop lent je suis d'accord.

Question Madame Cornaille : Mais la crise du BTP ?

Le problème de la crise du BTP elle se fait sur le logement. Pour 1 milliard dépensé sur du logement et 1 milliard dépensé sur des infrastructures routières, ce n'est pas du tout la même chose.

Question Madame Cornaille : On me l'a servi sur Berthelot cette réponse

Gil Brial : Après ce que nous on veut faire et là je reprends ma casquette d' élu provincial, à partir de 2009 on a serré le fonctionnement de notre administration, pour pouvoir avoir de la marge financière et faire des financements importants dans les années qui vont être difficiles. On sait qu'on va avoir une période difficile en 2014 avec des inquiétudes qui vont apparaître sur l'avenir de la NC et c'est là qu'il faut être capable d'injecter du cash dans l'économie calédonienne pour faire tourner les entreprises.

Mais il faut quand même qu'elles puissent répondre à nos marchés et qu'elles aient la capacité de faire les travaux dans les délais qu'on a définis. Et le plus gros challenge il est là. Quand vous voyez des travaux, c'est vrai qu'on n'est pas l'endroit le plus rapide au monde et il faut prendre en compte ce paramètre dans le délai de livraison. On aurait voulu aller plus vite mais tout montre dans les études que les délais réalistes sont ceux donnés.

Question Madame Cornaille : Excusez-moi Monsieur Brial mais on est parti très très tard aussi.

Gil Brial : Ecoutez, j'ai été élu en 2009 et comme je le disais à Monsieur Palix en 2010 j'étais en train de négocier avec l'état pour financer ce projet. Je suis d'accord que c'est toujours trop tard.

Pourquoi ramener cela à vous ? Parce que c'est moi qui suis devant vous, je ne vais pas parler pour les élus qui ne sont pas là.

Mais vos prédécesseurs étaient du même bord politique. Oui bien sur c'est trop tard mais on le fait.

Question : bonjour je suis Monsieur Palix, porte-parole du collectif de lutte contre la criminalité routière et j'habite au vingt fond du Mont-Dore Sud et je suis commerçant entre autre dans l'hyper centre, je suis donc à plusieurs titres concerné et très intéressé non pas par ce que vous vous voulez mais par ce que nous voulons tous faire : régler un problème extrêmement important lié au tout-automobile.

Donc dans un esprit de participation, je vais vous poser une question. Concernant le délai, avant 2017, il ne se passe rien, il y a déjà eu quelques petits essais, mais il ne se passe rien au niveau de la résorption du problème. Je ne dis pas que vous n'allez rien faire mais on pourrait déjà essayer de mettre des petites choses en place.

De repenser quelque chose qui a été embryonnaire par exemple, les navettes gratuites entre l'hyper centre et puis les aires de stationnements périphériques. Qu'en pensez-vous ? Parce que là nous parlons du bus mais il faut mettre compléter cela avec d'autres modes de transports. Des grandes villes comme Singapour, comme Paris, Londres ou Lyon, ont changé des choses. Paris s'est transformé en quelques années c'est extraordinaire : une meilleure utilisation des bus, des vélos, des voitures, des taxis, etc. Jusqu'en 2017 c'est loin, est ce que vous voulez faire quelque chose de plus, parce que, uniquement le bus, je pense que cela ne va pas suffire.

Gil Brial : Oui alors on va faire quelque chose. Tout à l'heure je vous parlais des navettes maritimes et si vous habitez au sud du Mont-Dore, vous êtes concerné directement. Si tout va bien d'ici la fin de l'année on fera l'expérimentation sur un an de l'utilisation de navettes maritimes du débarcadère de la corniche du Mont-Dore jusqu'au centre-ville, expérimentation financée par le SMTU d'une part, l'objectif n'étant pas d'acheter un bateau de suite ni de faire de gros investissements en terme d'apportement, mais de voir comment cela marche, de trouver une solution mixte qui nous permette de faire cette expérience avec ce qui existe comme matériel en NC et si c'est concluant, de le développer. Ce sont des crédits qu'on a inscrits avec l'état dans les contrats d'agglomération.

On ne peut pas avoir une marche trop importante à franchir par rapport à la qualité de service des transports en commun actuel et tel qu'il sera organisé en 2017 voir jusqu'à la fin de 2019 avec la totalité du projet NéoBus. Si la marche est trop importante on n'arrivera jamais à faire prendre le projet.

On est déjà obligé de travailler sur la qualité de service actuel en travaillant sur la gestion des points noirs. Le problème aujourd'hui de la navette, si vous la mettez en dehors du centre ville de Nouméa, elle sera prise dans les bouchons. Vous l'exemple que vous preniez c'étaient les navettes qui étaient sur le parking Baie de la Moselle pour aller au centre ville. Mais cette navette ne résout pas le problème de l'entrée dans la ville de Nouméa.

Si on fait un parking à cette endroit là le bus ou la navette risque d'être prise dans les embouteillages et que la personne finalement préfère être dans un embouteillage dans sa voiture si c'est pour mettre le même temps de déplacements ; c'est ça la problématique qu'on a géré et c'est pour cela que le transport en site propre est une révolution. Il y en aura des personnes qui prendront leur voiture le matin mais quand elles seront tous les jours coincées dans les embouteillages et qu'elles verront le bus passé lui sans problème ; Quelqu'un qui viendra de Boulari mettra 33 minutes à venir au centre de Nouméa au lieu d'une heure en voiture. Au bout d'un moment on peut espérer que les personnes vont utiliser le transport en commun.

Question Monsieur Palix : Vous avez dit 33 minutes ?

Gil Brial : Oui et 60 minutes avec une voiture dans les conditions actuelles. En 2020 avec l'augmentation du nombre de véhicules, le temps de trajet sera forcément plus important. L'intérêt de ce transport en commun c'est qu'avec sa voie dédiée il roule tout le temps et ne s'arrête qu'aux stations donc on va avoir un gain de temps important.

Notre objectif c'est d'avoir un report modal. Ce n'est pas uniquement d'améliorer les conditions de transports de ceux qui utilisent aujourd'hui les transports en commun (nous sommes bien conscients que ceux qui utilisent actuellement les transports en commun dans le Grand Nouméa, c'est qu'ils n'ont pas le choix et qu'ils n'ont pas d'automobile = personnes captives). Ce que l'on veut nous, c'est que ces personnes qui prennent leur voiture le matin (je ne sais pas si c'est votre cas), qui la laissent en ville toute la journée et qui la reprennent le soir (ce que l'on appelle les voitures ventouses), prennent le bus et gagnent du temps sur leur trajet.

Alors il y aura aussi un aspect économique car finalement on se rend compte que le calédonien a du mal à estimer combien lui coûte sa voiture : il sait combien lui coûte sa traite mais quand vous lui demandez le coût global d'utilisation de la voiture mensuellement, vous vous rendez compte que la réponse est assez éloignée de la vérité.

Donc l'aspect économique sera un des facteurs de changement mais surtout ce qui fera qu'il y aura un report modal, c'est le gain de temps. C'est pour cela qu'on développe des parkings relais vraiment à l'extérieur, avant de rencontrer les problèmes de circulation.

Nous sommes aux alentours de 60% de gain de temps.

Question : En 33 minutes je fais Bir Hakeim-Boulari, on est d'accord ?

Alors 33 minutes de Boulari jusqu'au centre ville et 39 minutes jusqu'à Bir hakeim.

Question : Alors 39 minutes c'est ce que je mets pour aller chez moi et c'est 2 fois plus loin, et c'est en voiture. Bien évidemment j'essaie de venir en ville pas aux mêmes heures que tout le monde.

Il faudrait peut-être aussi penser à améliorer cela avant de dépenser 26 milliards dans un transport en commun. Je veux dire il faut aussi changer ces habitudes-là : tout le monde veut venir ou est obligé de venir au même endroit, aux mêmes heures pour faire les mêmes trajets. On utilise tous en même temps les mêmes outils. Ce serait déjà une réflexion. Il faudra étudier les raisons des trajets des uns et des autres au même moment au même endroit. Ce que je dis c'est qu'il n'y a pas que le bus, il faut penser à d'autres choses, les navettes gratuites dans l'hyper centre, d'avoir une meilleure utilisation du vélo. Ce n'est pas stupide, les autres le font on n'est pas plus bêtes que les autres. Ce que je veux dire c'est qu'il y a un puzzle de solutions et que NéoBus n'est qu'une partie de ce puzzle. Et ça pour moi c'est extrêmement important.

Alors je vais vous poser une question : A l'heure actuelle il suffit de prendre le bus une ou 2 fois (je l'ai pris pendant pas mal de temps), entre kaméré et le centre-ville, et la rue de l'alma, bonjour la galère, j'ai essayé en scooter, j'ai failli mourir. Il suffit de prendre le bus de temps en temps, pour savoir qui prend le bus à l'heure actuelle et pourquoi. C'est pour des raisons économiques. Les gens prennent le bus parce qu'ils n'ont pas les moyens d'avoir une voiture, très clairement. Et votre but c'est que quelqu'un comme moi utilise le bus. Alors qui est votre client, quel est votre futur public ? Et comment vous allez les convaincre. Parce qu'alors il va falloir le convaincre.

Gil Brial : Alors je vais vous répondre. Ce ne sera pas vous le client, parce que vous êtes commerçants, que vous n'avez pas d'heure, vous prenez votre travail à l'heure que vous voulez. Là notre cible ce sont les gens qui font la queue tous les matins à la même heure.

Non mais la navette maritime je vais la prendre tous les jours, ça m'intéresse.

Gil Brial : Je vais essayer de répondre à votre question. Sur le décalage des heures, c'est quelque chose qu'on a testé à la province Sud. Il y a 2 types de personnes : il y a ceux qui ont des enfants qui vont en primaire, et ceux qui n'en ont pas ou qui sont plus grands. A la direction de l'équipement on a permis au personnel de venir plus tôt le matin et de partir le soir avant. La province Sud c'est 2.500 agents dont la moitié qui sont dans les écoles donc eux on ne peut pas les faire travailler avec des horaires décalés. Mais c'est intéressant comme test, c'est relativement positif sur le papier mais sur le fonctionnement, cela ne marche pas tant que cela. Pour certains, cela se passe bien mais pour d'autres on se rend compte que si vous avez une réunion de chantier et que vous venez travailler à 6h00 du matin il faut être surs que les autres personnes seront là à ce moment. C'est quelque chose qu'on a essayé et qu'on a maintenu. Effectivement, vous l'avez très bien dit, c'est un des outils.

Je ne vous ai surtout pas dit, ce soir, qu'avec NéoBus il n'y aurait plus de problème de circulation dans l'agglomération de Nouméa, je ne vous ai jamais dit cela.

J'ai dit qu'on a travaillé sur 2 documents majeurs : le SCAN (Schéma de Cohérence de l'aménagement du territoire) avec les 4 communes de l'agglomération et la province et le PDAN qui étudie la possibilité de développer des zones d'activités plus proches des zones de concentration d'habitations.

Et de développer en parallèle des fiches sur le plan de Déplacements de l'agglomération de Nouméa pour savoir ce que l'on doit mettre en place pour améliorer les déplacements. On a fait par exemple les maillages des quartiers : vous avez des quartiers aujourd'hui complètement étanches, vous prenez Rivière Salée par exemple qui est un des plus gros quartiers de Nouméa (10.000 habitants), vous n'avez que 2 entrées, ou 2 sorties car c'est la même chose là-bas. L'objectif c'est de pouvoir mailler et sortir ailleurs. Cela a donc fait l'objet d'une fiche

Le développement du projet NéoBus, c'est une fiche. Le développement des navettes maritimes c'est une autre fiche. Tout comme le développement des pistes cyclables que vous avez vu sur les images 3 D présentées. Tous ces moyens de transports sont complémentaires.

Je n'ai pas été à Londres, mais nous avons visités des communes dans lesquelles il y avait une bonne gestion de cela. 2 possibilités, soit vous utiliser votre vélo pour vous rendre à la gare la plus proche et vous avez des systèmes de gestion où on garde votre vélo toute la journée et vous le récupérez le soir. Soit dans certaines communes, vous montez directement avec votre vélo dans le bus.

On travaille aujourd'hui à la fois sur l'aménagement de ce nouveau transport en commun mais aussi sur les pistes cyclables associées. C'est l'ensemble de ces actions et de ces réflexions qui doivent améliorer les conditions de déplacements. On

a jusqu'à présent trop réfléchi en terme de transports et non en terme de déplacement global.

Pour la personne ciblée, en tout cas pour les heures de pointes c'est ce que l'on appelle la personne avec voiture ventouse (le pendulaire), qui vient se garer et ne bouge pas de la journée sa voiture, pour ne la reprendre que le soir. L'artisan qui a plusieurs interventions dans la journée, il va continuer à prendre sa voiture : lui ce n'est pas notre cible. Nous on compte avoir un report modal sur ces personnes pendulaires.

Il y a sûrement des personnes qui préféreront passer une heure et demie dans leur voiture dans les embouteillages plutôt qu'une demi-heure dans un bus, mais ces personnes là malheureusement on ne pourra rien faire. Tout ne se change pas aussi rapidement et ça va avec une politique de stationnement de la ville.

A partir du moment où vous mettez en place un bon transport en commun, il faut adapter le coût du stationnement pour redynamiser le centre-ville (que les stationnements en ville soit réservé aux personnes qui viennent faire leurs achats).

Question : Est-ce que vous ne pensez pas que vous allez finalement déplacer les engorgements ? Place Bir-hakeim par exemple, où les personnes vont-elles se garer ?

Et j'ai une autre question, je trouve le NéoBus très proche du sol. Comme en ce moment il pleut dans Nouméa, je ne sais pas si vous vous en rendez compte mais il y a de l'eau partout, moi je le verrais plus en hauteur.

Gil Brial : Alors ce n'est pas le bus qui est bas mais les trottoirs qui sont surélevés et les planchers qui sont adaptés. A l'heure actuelle, dans les bus vous avez plusieurs marches à monter. Nous ce que l'on souhaite dans ce projet c'est qu'il soit 100% accessible aux personnes à mobilité réduite c'est-à-dire les personnes en fauteuil roulant mais aussi les personnes âgées, les mamans avec poussette. Il faut donc ce plancher plat. Après il y a des solutions techniques : soit vous avez un bus comme les trams, qui sont toujours à la même distance du sol, soit vous avez un bus avec guidage optique (c'est ce qui se fait à Nîmes), vous avez une bande blanche au sol, et quand le bus arrive, il passe en mode automatique (il y a une caméra) et le bus se gare. Vous pouvez alors monter et descendre du bus, il est à hauteur même de trottoir. Les gares sont plus haute on surélève avec des rampes d'accès.

Une autre solution, comme présentée dans le film, c'est une palette sort automatiquement quand le bus arrive pour rejoindre le trottoir.

Il faut que ce réseau là, NéoBus soit accessible aux PMR. Cela ne coûte pas beaucoup plus cher de l'adapter pour ces personnes. Et il faut que ces personnes là puissent se déplacer comme vous et moi. Le rôle d'une collectivité et d'un élu c'est

de leur donner, au moins sur cet aspect là, les mêmes chances de déplacements. Ca c'est le réseau. Après pour venir jusqu'au NéoBus vous aurez des transports à la demande. C'est ce qui se fait dans les agglomérations : des petits véhicules qui sont adaptés et qui permettent de transporter juste le nombre de personnes sans pour autant avoir besoin de dépêcher un car de 80 places et de les amener vers le réseau. Il est essentiel pour nous que les PMR puissent profiter de ce réseau qu'on met en place.

Les bus de Karuia quand ils passent ça touchent ou cela va carrément à l'extrême gauche de la route.

Gil Brial : La flotte de karuia c'est 94 bus de 80 places. C'est-à-dire qu'on ne choisit pas le matériel en fonction du quartier dans lequel on va. Quand on va dans un quartier comme Rivière salée où on a 10.000 personnes, on a besoin d'un bus de 80 places mais vous passer dans certains quartiers où là ce n'est pas nécessaire. Les routes sont étroites, il y a peu de personnes qui prennent le bus, et pour aller chercher 5 personnes aujourd'hui on envoie un bus de 80 places. Et c'est ça le problème qu'on a, on n'a pas un réseau adapté aux besoins.

Demain quand NéoBus sera en place, vous aurez cette ligne structurante à haute capacité et après il y aura un maillage des quartiers avec d'autres lignes et d'autres véhicules adaptées à la taille du quartier et en fonction des besoins. Ce soir on présente NéoBus mais il faut bien comprendre que c'est une réorganisation complète du réseau des transports sur lequel on travaille.

Question : 2 conditions pour que le bus fonctionne correctement c'est la qualité du service (une fréquence régulière), mais aussi la sécurité ; est ce que vous avez prévu une sorte de police pour assurer cette sécurité ?

Autre question : quel est l'opérateur qui s'occupe de l'exploitation de ce service, est-ce que c'est une société privée ou bien cela va-t-il être un fonctionnement public ? Dans le cadre d'une société privée on a vu le cas de Car sud avec Véolia qui a abandonné le projet pour cause de non-profitabilité. Dans le cas d'un fonctionnement public, il y a un point important, qui pourrait supposer que les tarifs puissent être intéressants puisque la recherche de profit n'existe pas mais là se pose le problème de la qualité du service. Je voulais donc savoir si vous aviez une idée à ce niveau de comment va être géré NéoBus.

Question : Sur la sécurité, vous permettez car j'avais la même question que Monsieur et je voudrais la compléter. Quand on fait des colloques sur la sécurité on parle d'urbanisme et c'est important, On dit que les référents sécurité (Benoit Coquelet, Romain Parrau = noms sont cités) interviennent dans la

conception, est ce que là vous les avez interrogés même sur l'installation du mobilier est ce que vous avez interrogés ces personnes ?

Gil Brial : Donc je vais répondre aux questions dans l'ordre. Pour ce qui est de la fréquence, le bus étant sur un site propre, il est le seul à rouler sur ces voies qui lui sont dédiées, il ne s'arrête qu'aux stations, donc il aura toujours la même régularité. C'est le gros avantage du TCSP, quelque soit les conditions de circulation sur la route, le bus sera toujours seul sur ces voies et prioritaire aux feux, (système de déclenchement automatique quand le BHNS s'approche du feu).

Sur la sécurité, c'est une question essentielle que l'on travaille avec l'Etat, qui est l'autorité compétente en terme de sécurité, et avec les transporteurs ; On y travaille déjà aujourd'hui, on a 2 problèmes sur le réseau (quand je parle de réseau je parle de Karuia, Car sud, et même le transport scolaire), une insécurité à l'intérieur et un problème de sécurité à l'extérieur avec les bus qui se font caillassés. Sur le projet NéoBus, on va résoudre l'insécurité extérieure avec un système d'éclairage de la voie et de ses abords.

Martine Cornaille : Des éclairages au solaire, j'espère. Surtout si les bus roulent au diesel.

Gil Brial : C'est largement envisageable. Pour la sécurité à l'intérieur, ce sera de la prévention avec l'installation de caméras de surveillance. On travaille également sur une police des transports avec l'Etat que l'on pourrait mettre en place rapidement sur le réseau actuel, C'est une police des transports qui assure d'avantage de contrôle mais qui assure aussi la sécurité dans les bus.

Alors, il ya eu des gros problèmes surtout sur Car sud à un moment, on a amélioré la sécurité dans les bus considérablement ces dernières semaines, avec des solutions adaptées au terrain, par exemple quand nos bus passaient à Saint-Louis, à Païta, et bien on l'a réglé en mettant une personne Sécurité qui venait de la tribu dans laquelle il y avait les problèmes. Quand on a un problème sur Montravel, on essaye de travailler d'avantage avec les associations. Il y a eu des améliorations assez importantes.

Après on a vraiment des points noirs, c'est le vendredi avant les vacances scolaires, où là, on est obligé de demander à la police de venir surtout à l'arrêt à côté du Bingo, pour contrôler les personnes qui montent dans le bus et qui sont dans un état inacceptable pour les autres voyageurs.

Et pour répondre à la question de Monsieur Palix, sur Benoit Coquelet et Monsieur Romain Parrau, on travaille avec eux, Benoit est à Païta et Romain à la province, et le SMTU est membre à part entière du CLSPD, on est signataire de la charte. Donc on travaille vraiment l'aspect sécurité, et pas seulement avec eux mais avec

également, nos prestataires qui ont une expérience métropolitaine quand on arrive à faire passer un bus dans le 13^{ème} arrondissement à Marseille, on doit être capable de le faire rouler dans de meilleures conditions à Nouméa.

Monsieur Palix : Alors, j'ai bien noté que vous travaillez avec le CLSPD, seulement je suis surpris que lorsqu'on vous parle sécurité, vous répondez Etat, parce qu'au colloque organisé le 5, 6 et 7 juin, on a dit quelque chose qui était très important, c'est que la sécurité ce n'était pas seulement la réponse répréhensive. C'était tout autre chose... c'était de la médiation. Vous parlez d'un meilleur résultat sur Car sud, Jean-Christophe Volmer n'est pas là il pourrait en parler largement. Et là vous l'avez justement un peu suggéré, il y a eu une intégration des publics et des « grands frères » pour schématiser. Effectivement ces « grands frères » sont montés dans les bus : cela s'est fait avec la médiation, avec du dialogue, et puis cela se fait aussi en améliorant globalement la qualité de vie des gens (financièrement). On peut considérer que moins il y aura de pauvres, moins il y aura de délinquance. C'est schématique, ce que je viens de dire mais c'est quand même un peu cela l'idée. En tout cas Harold Martin a organisé un colloque et quand on parle sécurité, on ne doit plus parler de répression et dire oui mais c'est l'état. Il faut qu'on ait une réponse globale, qui inclut la médiation et le côté social. Car le social c'est une réponse à une délinquance.

Attention je n'ai pas dit c'est l'Etat, j'ai dit avec l'Etat. En tant que membre du CLSPD, on travaille en cohérence. Prenons l'exemple de Païta, avec le lycée Jean XXIII, nous avons des élèves qui finissent le vendredi à 12h et qui attendent le bus jusqu'au 17h. Bref, les « meilleures conditions » pour avoir des problèmes. Comment on a réglé cela au CLSPD, on finance des tickets Karuia qui sont distribués toutes les semaines aux élèves qui finissent plus tôt, (car tous les élèves ne finissent pas à la même heure et on n'a pas les moyens de mettre en place un réseau « parallèle ») donc on les « réinjecte » dans le réseau urbain en leur finançant ces tickets. C'est une action concrète que l'on a menée avec le CLSPD.

Moi, je ne crois pas qu'à la répression, vous les appelez les grands frères, c'est quelque chose qu'on a mis en place il y a quelques mois et ce n'est pas de la répression. Notre participation dans le CLSPD, c'est vraiment cet objectif là. La province n'est pas compétente en matière de sécurité, elle finance à hauteur de 200 millions (chiffre Ok : La province Sud a financé en 2012 la police municipale de Nouméa à hauteur de 100 millions, 50 millions pour celle de Dumbéa, 50 millions pour celle du Mont-Dore et 20 millions pour le budget sécurité de Païta qui ne dispose pas de police municipale) les polices municipales pour faire de la prévention, pour financer les achats de voitures même pour la police nationale.

Après, on essaye d'améliorer les conditions de vie générale : un problème qu'on peut avoir en Nouvelle-Calédonie, c'est comment aider notre jeunesse : on a créé une école de la 2^{ème} chance, pour ceux qui ont un jour arrêté trop tôt l'école parce qu'ils n'avaient personne pour les aider à continuer ou les pousser. On a donc mis en place des structures qui leur permettent de remettre le pied à l'étrier et de s'en sortir.

On a mis en place le RSMA qui va doubler.

Ce n'est pas le projet NéoBus qui va régler les problèmes de sécurité mais nos actions sont effectivement mises en place avec une vision globale, je partage votre avis. Et je suis preneur de toutes les idées qui peuvent nous permettre de le faire.

Pour répondre à la question sur l'opérateur, cela fait parti des décisions qui ne sont pas encore prises. On a trois possibilités : - de la régie (ce que vous appelez le service public) - les 3 P (un opérateur privé qui assure pour les collectivités), - une SEM avec à la fois des collectivités qui sont membres du tour de table et des entreprises privées. Ce choix n'est pas fait, on doit le faire dans les 6 mois qui viennent. Il y a des possibilités de défiscalisation du matériel roulant si on est sur du 3P ou sur de la Sem mais pas si on est sur de la régie. Il y a tout un tas d'éléments à prendre en compte, dont les aspects sociaux dont vous avez parlés.

Après il y aura aussi la possibilité de faire des lots : une réorganisation complète est prévue des réseaux Car sud, Karuia. Tels qu'ils existent aujourd'hui, ils n'existeront plus demain : on a des contraintes techniques avec - fin du contrat transport scolaire pour le 1er janvier 2014, - Car sud 2016, - Karuia 2017.

Nous n'avons pas assez avancé sur l'aspect juridique pour pouvoir répondre ce soir, en tous cas, on travaille sur la meilleure solution.

Votre projet est intéressant mais dans les quartiers Sud il n'y a pas de projet voie rapide comme NéoBus ? et sur Vallée des Collons ? Il faudrait réfléchir à étendre dans ces quartiers où il y a énormément de voitures.

Gil Brial : je vais vous répondre sur le plan politique et Christophe Lefèvre sur le plan technique. Comme on a des moyens somme toute limités eu égard au projet, notre objectif est de faciliter la vie de ceux qui ont le plus de difficultés en terme de déplacements. Ce projet, c'est une première étape qu'il ne faut pas rater et on peut voir plus tard une évolution vers les quartiers sud et au-delà de la ZAC de Dumbéa pour aller sur Païta.

Ce qui se fait bien souvent c'est qu'un projet se met en place et avant la mise en circulation ou après, il y a une réflexion qui se met en place pour compléter le projet (ligne parallèle ou perpendiculaire). C'est ce qui s'est fait à Montpellier. On a 26 milliards à gérer et c'est un projet nouveau, on souhaite le faire par étape.

Je voulais aborder la question de la billettique. Où est-ce que vous en êtes ? Qu'est-il prévu en termes d'abonnement, d'accès, de tarifs ...

L'objectif c'est d'avoir un ticket unique (pas forcément un tarif unique, attention). Aujourd'hui, celui qui vient de Dumbéa ou du Mont-Dore, qui prend Car sud et après

Karuia, il va payer son premier ticket à Car sud et le deuxième à Karuia, de plus si il a un changement sur Karuia, il prendra un autre ticket.

L'objectif dans un premier temps c'est d'avoir un ticket unique dont le montant sera inférieur à la somme des 2 ou 3 tickets qu'on prend aujourd'hui. Vous l'avez vu, dans les accords qui ont été signés dans le cadre de la vie chère entre le gouvernement, l'Etat, les organisations syndicales, ... il y a un point là-dessus. On doit mettre en place rapidement avec une condition de financement : aujourd'hui pour financer le projet, on a pris 1 milliard dans les bénéfices des pétroliers. On prendrait 200 millions de plus pour ce ticket unique à mettre en place rapidement : pour l'achat du matériel, la mise en lace et la compensation financière (puisque Car sud et Karuia pour la même prestation toucheront moins, même si on espère que cela va faire augmenter la fréquentation). Donc voilà sur l'aspect politique.

Christophe Lefèvre : On a donc des réflexions en cours sur cette billettique, à la fois à court terme pour mettre en place le tarif qui rentre dans le cadre de la vie chère et on réfléchit sur le long terme avec l'arrivée du TCSP. Les objectifs politiques qu'on nous a donné c'est d'avoir une harmonisation dans les tarifs avec un titre unique pour le passager quelque soit l'opérateur, pour voyager sur l'ensemble du réseau du grand Nouméa. On est en train de réfléchir si on aura un système zonal, certainement car le territoire est très étendu, et en termes d'équité social, il paraît difficilement envisageable qu'un habitant de Nouméa qui se déplace uniquement en intra-muros paye autant qu'un habitant de Païta voir de Tontouta pour accéder au centre-ville. Donc ce serait un tarif zonal qui pourrait contenir 2 à 3 zones par exemple, et qui permettrait à l'usager une fois qu'il a validé de voyager pendant une heure, une heure et demi, sans avoir payé ses correspondances. Ceci est rendu possible avec toutes les nouvelles techniques : des supports sans contact avec des systèmes d'abonnements mensuels.

Monsieur Palix : Quand vous avez commencé la présentation, vous nous avez dit être là pour nous rassurer, moi j'ai besoin d'être rassuré sur la réalité de ce que seront les voies réservées. Je connais le comportement des calédoniens vis à vis de la route. On a dit des voies réservées à NéoBus, donc pas à la police municipale, pas aux pompiers pas aux taxis (ils vont forcément le demander) ? Comment vous allez vous assurer de cela ?

Gil Brial : Oui ces voies seront bien réservées aux BHNS. Mais il y a une demande qu'il nous faut traiter c'est celle du SMUR avec les urgences du Médipôle. Comme il sera éloigné, on travaille aujourd'hui sur l'accès au Médipôle et on prend en compte cette donnée non négligeable. Après plus on fait de dérogations plus on va ralentir le Bus et ce n'est pas du tout l'objectif. Donc ce qui est prévu aujourd'hui, ce n'est que cela.

Vous connaissez la pression des électeurs, donc les taxis vont vous le réclamer.

Oui, il y aura la pression des taxis, c'est sûr, mais l'objectif, c'est que ce projet marche. Si on a fait 26 milliards d'investissements et que l'on vient « plomber » le projet parce qu'on autorisera tout un tas de personnes à emprunter ses voies réservées, aussi légitimes soient-elles, et qu'elles bloqueront nos bus, on n'y arrivera pas...

Vous parlez de voitures ventouses en centre-ville, très justement, j'ai un salarié qui habite près du Haussariat et nous sommes Avenue Foch, sa voiture est une voiture ventouse, qu'il laisse Avenue Foch, car il emmène sa fille à la garderie, qui se situe assez loin du centre. Il faut donc lui trouver des solutions. Après, il y a aussi les PMR qui garent leurs voitures en ville et qui sont là du lundi au vendredi.

L'idée de la voie réservée est bonne mais après les problèmes commencent dans l'utilisation réelle.

Parlons des personnes à mobilité réduite : nous notre rôle c'est de lui donner un moyen d'accès. Le fait d'être handicapé, on doit vous aménager des places, on doit faire des trottoirs adaptés, pour passer facilement de la rue au trottoir. Cela justifie donc d'avoir un Bus adapté aussi pour les PMR. Mais cela ne justifie pas d'utiliser la voie qui sera réservée aux bus.

Après il y a des systèmes (exemple de Lorient) : on a la voie réservée qui passe au milieu des voies pour les voitures et vous avez ce système de borne rétractable (quand le bus arrive, il est détecté et la borne se baisse et remonte une fois que le bus est passé). Donc vous avec votre voiture, vous ne pouvez pas passer. Nous aurons les solutions techniques nécessaires pour que seuls nos bus puissent emprunter les voies réservées. Et les véhicules d'urgence du Médipôle.

Au niveau sécurité, il faut penser aux enfants sur les stations de départ et d'arrivée des bus. Prévoir des barrières pour empêcher les enfants de descendre sur les voies par derrière.

Christophe Lefèvre : Vous le voyez à l'écran, un exemple de station vue du dessus. Et vous voyez ce qui est indiqué : barrière de protection continue. Donc effectivement lorsque que l'on se place avec des voies de circulation qui jouxtent nos abris bus, il y a un système de garde corps qui est prévu tout le long pour bien canaliser les piétons, et notamment les enfants dans les zones de traversée protégées. Les stations sont bien sécurisées et pour accéder à la station, vous n'avez bien que 2 portes d'entrée.

Une autre question : Vous avez dit, Monsieur Brial, que les 26 milliards du projet seraient réservés aux grandes entreprises calédoniennes. Pour s'assurer que le bénéfice de ses dépenses retombe sur le territoire, il serait intéressant de mettre dans les clauses du contrat une sorte de compensation.

En effet, la majorité des grandes entreprises du BTP, ne sont que des filiales de grands groupes, il faudrait demander à ces grands groupes un retour financier.

Gil Brial : Alors pour les marchés, on aura une procédure d'appel d'offre traditionnelle mais l'objectif c'est bien de faire travailler nos entreprises.

Laurent Cassier : Les entreprises dont on parle sont des entreprises calédoniennes, avec des capitaux d'origine métropolitaine en général mais elles sont sur le territoire, elles payent des impôts et elles payent des salariés.

Monsieur Palix : Vous avez dit que les travaux, à plusieurs endroits, vont gêner les commerçants. Mais pas que les commerçants d'ailleurs, les riverains aussi. Et que donc vous alliez mettre en place un Monsieur Chantier, un numéro vert, ... pour diminuer la gêne occasionnée. Mais moi qui habite le Mont-Dore, on voit bien que les travaux ne durent pas le temps qui avait été prévu initialement. On n'arrive pas à l'heure actuelle, à faire comme à Singapour, où on voit des immeubles se construire très très vite (7J/7) pour ne pas gêner le contribuable. Nous on a de la marge quand on voit ce qui se passe ici.

Laurent Cassier : L'objectif de l'information chantier c'est que les personnes comprennent la raison des travaux, pour l'accepter, pour un futur meilleur. Et c'est aussi de pouvoir répondre aux besoins des citoyens dans leur quotidien et répondre à leurs craintes immédiates. Ces principes existent en métropole. Nous avons eu la chance l'an dernier de visiter 3 villes qui étaient en chantier (est de la France) et qui ont pu chacune, avec leur spécificité et leurs produits (BHNS ou tramway) répondre à l'ensemble des problèmes susceptibles d'intervenir dans de tels chantiers. Il faut bien réaliser qu'avec ce projet, c'est une complète rénovation de l'espace routier, de tout ce qui est voie de circulation (piétonnes, cyclables), des trottoirs, etc... on va en avoir quelques exemples avec le quartier asiatique.

Mais le NéoBus passe sur ce quartier, cela veut dire qu'on va casser ce qui est en train d'être fait ?

Absolument pas. Tous les travaux sont coordonnés et anticipés.

Mais vous ne répondez pas à ma question, la façon de faire des travaux ?

L'intérêt pour nous d'avoir des partenaires qui ont déjà vécu une expérience similaire, c'est leur savoir. Et l'accompagnement fait parti de cela.

Il y a donc l'accompagnement aux commerçants avec une commission d'indemnisation (si perte de bénéfice, mais après les travaux, les commerçants récupèrent leur CA et il y a même une augmentation du foncier de 10 à 30% et de la fréquentation.), mais également un accompagnement des habitants (comment on

gère des poches de parkings pour les riverains qui ont besoin de se garer en face de chez eux).

C'est pour cela que la période d'étude est longue, car il faut travailler en amont pour être le mieux préparé possible, planifier et anticiper les travaux pour qu'il y ait le moins de gêne possible.

Egis avec André Baudore : oui il y effectivement un savoir-faire. On a un an et demi pour préparer le territoire et les entreprises à ces travaux (DUP prévue mi 2014), tant au travers de l'encadrement que de la formation du personnel, que des cadencements qui vont permettre de travailler par zone géographique avec méthode. L'objectif = assurer par tronçonnage et séquences fonctionnelles des cadences très différentes de ce que vous pouvez vivre actuellement. L'encadrement et l'anticipation sont essentiels et on a un an et demi pour préparer tout cela. Et c'est cette préparation qui va nous permettre en 3 à 5 ans d'assurer 5 milliards annuels de production du TCSP.

Une question, le financement vous comptez emprunter ?

Gil Brial : Alors la particularité du transport en commun en Nouvelle-Calédonie c'est que c'est l'usager qui paye la plus grosse partie du coût du transport (entre 70 et 80%), en métropole on est plus autour de 30 voir 40%. Tout le reste est financé par les collectivités : Cela permet d'avoir des coûts de tickets plus faibles.

En métropole, pour financer il y a des taxes, c'est le « versement transports ». Toutes les entreprises de plus de 9 salariés, participent sur une partie de la masse salariale. Exemple de Metz qui est de même taille que notre agglomération, cela représente 1,8% et cela dégage 6 milliards par an de recette. Nous ne sommes pas dans cette configuration.

On a voté au Congrès une taxe sur les pétroliers et applicable au 1^{er} février 2013, (sur leur marge et non à la pompe) ce qui représente aujourd'hui 1 milliard de francs, qu'on a réparti à 33% pour le SMTI (bus interurbains qui descendent du Nord), et les 66% pour le SMTU donc cela nous dégage environ 600 millions de recettes annuelles.

Ces 600 millions vont être utilisés en partie pour le financement de l'investissement et une autre partie pour l'amélioration du réseau actuel : tarification, des contrôleurs dans les bus...

Dans les accords contre la vie chère, on augmente la taxe sur les pétroliers : 1 franc de plus sur les pétroliers ce qui va générer 250 millions. Ce qui va vraiment permettre de mettre en place le ticket à tarif unique.

Il va falloir mettre en place une taxe ou un financement dédié qui sera

- soit un versement Transports mais avec une assiette plus large que ce qui existe en métropole (pas limiter aux entreprises de plus de 9 salariés) et avoir un taux plus faible, puisque l'assiette est plus large : si taxe de à 0,4%

de la masse salariale des entreprises de l'agglomération, cela nous permet de financer l'investissement et le fonctionnement du projet.

- Soit taxer l'utilisation de l'automobile (taxe à la pompe = plus difficile à l'heure actuelle eu égard aux problèmes de la vie chère et qui rapporterait 250 millions) et rendre plus chère l'utilisation de l'automobile pour favoriser le transport en commun. Il y a un inconvénient sur cette 2^{ème} solution, c'est qu'il nous faut un impôt qui soit localisable (clé de répartition). En province Sud on paye 95% des impôts de la Nouvelle-Calédonie, et on en récupère que 50%.

L'avantage d'une taxe sur la masse salariale c'est qu'on peut localiser cet impôt.

Cela peut être reversé grâce aux lois de pays directement au Syndicat Mixte.

En tout cas, il nous manque du financement. Nous sommes en négociation avec l'AFD et la caisse de dépôts sur des emprunts à 40 ans, avec des taux intéressants. Ce sont les 2 gros bailleurs financiers des collectivités et ils font partie intégrante du Comité de pilotage du projet NéoBus depuis le début. L'AFD a mandaté 3 missions qui sont venues en Nouvelle-Calédonie pour étudier le projet tel qu'on vous le présente, et étudier nos capacités de financement.

L'objectif c'est de ne pas avoir une augmentation du coût du transport mais une augmentation de la qualité de service. Il faut donc financer d'avantage via les collectivités.

A ce propos, il faut faire attention aux priorités : mettre l'argent là où il est nécessaire. Il faut effectivement de l'argent pour NéoBus, car cela touche l'environnement, les gens qui en ont besoin.

Je souhaite être client de ce mode de transport, mais aussi utilisateur des taxis, aussi utilisateur du vélo (un peu comme à Paris, multiplicité des modes de transports)

Le dernier point que je voudrai aborder c'est sur le végétal. A chaque fois que l'on crée quelque chose à Nouméa, en tout cas pour le moment, on met des plantes invasives, adapté ou alors on met des fleurs (place des cocotiers) mais le problème c'est la collecte (l'entretien et le nettoyage), c'est énorme ! Il faut donc du végétal adapté : exemple précis de Singapour avec du lierre qui n'abime pas le béton, qui évite les tags.

Gil Brial : Il va mettre difficile de répondre à cette question, je ne sais pas encore si on va mettre du lierre ou autre chose, les murs, ceci dit, on ne va pas en avoir beaucoup. Prenez le temps de vous garer à l'Etrier (nouvel échangeur), les arbres utilisés ne sont pas d'une espèce invasive, mais des arbres locaux, des espèces endémiques. On s'attachera à mettre de la végétation endémique et adaptée.

Christophe Lefèvre : On a des paysagistes qui sont dans l'équipe, notamment Olivier Hachin, Villes et Paysages, qui travaille déjà avec des pépinières locales pour voir ce qui est le plus adapté.

Olivier Hachin : Oui on travaille avec des pépinières et sur les différentes listes de ce qui est autorisé en Nouvelle-Calédonie comme végétaux, on répertorie et on fait un travail de recherche avec une partie de plantes endémiques. Et de limiter les plantes invasives.

On veut avoir une maîtrise sur les plantes (éviter que cela s'étende trop). Mettre du végétal qui respecte le milieu, à savoir qui n'a pas forcément besoin d'arrosage automatique. On souhaite vraiment adapté le végétal au site et au contexte urbain, ce qui n'est pas forcément évident : on n'a pas de retour sur la flore endémique en milieu urbain, si elle pourra survivre au milieu. Respecter la flore locale fera partie de l'appel d'offre qui sera lancé par la suite sur les végétaux.

Est ce qu'au niveau du mobilier urbain une réflexion a été engagée ? Vous êtes vous arrêter sur un mobilier spécifique, style Nouvelle-Calédonie, océanien ?

On a travaillé sur le mobilier, aspect esthétique et aspect pratique (durabilité des stations face aux dégradations) mais rien n'est défini sachant que l'on a plus de marge sur cela.

L'aspect pratique (protection de la pluie et du soleil) de la station, le faut qu'elle s'insère dans le paysage calédonien et surtout qu'elle soit étudiée pour qu'on évite au maximum les tags (qui nous coute aujourd'hui une fortune en entretien sur Karuia et Car sud)

Olivier Hachin : Au même titre que le végétal, le mobilier urbain fait partie de l'insertion urbaine du BHNS. Ce mobilier doit renforcer l'identité de la ligne du BHNS pour bien marquer le site. En voyant un végétal ou un revêtement le citoyen doit repérer qu'il arrive sur le site du BHNS. Ce mobilier (qui va du banc à la corbeille, l'appui vélo, etc ...) doit respecter différents éléments : résistant au vandalisme ou encore aux aléas climatiques. Les études sont en cours.

Conclusion :

Vous avez eu toutes les informations sur le projet, vous pourrez aussi donner votre avis sur le site internet, on fera également des réunions dans les quartiers.

Cette phase de concertation est importante pour nous car on prend en compte toutes vos observations et vos remarques et cela alimente le projet et l'étude de solutions.

Merci à tous.

➔ REUNION DE COORDINATION

9 août 2013

COMPTE RENDU REUNION du secteur Normandie, St Quentin, 6ème et 7ème km

Première partie de réunion = présentation du chantier d'insertion « graf » du 2 au 6 septembre pré-chantier avec 10 jeunes

Et du 4 novembre jusqu'à la fin novembre = chantier

Deuxième partie de réunion = NEOBUS projection du film et jeu de questions/réponses.

Le SMTU précise en introduction que le tracé s'insère dans le projet de rénovation du quartier de Saint-Quentin.

Un point est fait sur le timing du projet NéoBus, concertation cette année et mise en service progressive de 2017 à 2019.

Explication sur comment va se passer le chantier = accompagnement des habitants impactés, lettre d'information dans les quartiers.

Que deviendront tous les chauffeurs de cars, car sur le projet NEOBUS, on en aura peut-être pas besoin d'autant ?

Il y aura une restructuration complète du réseau. Le projet ne se limite pas juste aux 2 lignes NEOBUS mais bien sur un projet global de restructuration des transports en commun de l'agglomération, avec déploiement de bus adaptés à la demande

Y'aura t-il un ticket unique ?

Oui, nous étudions un seul et même titre de transport valable sur le réseau. Les modalités ne sont pas encore définies : titre à la journée ou par zone.

Et seront-ils « flexibles » ? (problème de ticket valable du 5 au 5 de chaque mois)

Oui nous travaillons sur des titres de transports adaptés à tous.

Question de la part du représentant de la Police : Pour les pistes cyclables, seront-elles bien séparées des voies de circulation (sécurité)

Oui, (présentation de l'image 3D sur l'avenue Bonaparte ou l'on voit des bordures séparant les pistes cyclables des voies NéoBus.

Question de la part du représentant de la Police : Et concernant les mobiliers urbains, seront-ils adaptés, seront-ils étudiés pour éviter toute dégradation, les zones seront-elles sécurisées.

Et au niveau de la sécurité, est-il prévu des contrôleurs en plus ? Des contrats avec des techniciens genre police des transports ?

Comme vous l'avez compris la sécurité dans les transports est au centre de nos préoccupations quotidiennes, indépendamment du projet NéoBus. En effet, des réflexions sont actuellement en cours avec tous les acteurs de la sécurité et pourraient déboucher sur la mise en place d'une police des transports. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Haut-commissariat.

Par ailleurs le choix d'amplitudes horaires plus importantes pour répondre aux besoins de tous (université avec les cours qui terminent tard), nous incite à travailler sur la sécurité, qu'elle soit pour les conducteurs de bus comme pour les passagers.

Au-delà de la présence humaine (contrôleurs, police...), nous travaillons également dans le cadre du projet NéoBus, à la prévention situationnelle de la délinquance avec des aménagements et équipements spécifiques évitant de passer à l'acte tel que le déploiement d'une vidéosurveillance le long du tracé et dans les véhicules, le renforcement ou la création d'éclairage public, du mobilier urbain adapté aux usages et comportements.

Il en sera de même pour les parkings relais ?

Oui bien évidemment, il est important que les parkings soient sécurisés. Il faut que les usagers qui laissent leur voiture le matin soient sûrs de la retrouver le soir à l'identique. Sinon nous ne parviendrons pas à convaincre les adeptes de la voiture de la laisser.

En terme de billettique, avez-vous étudié la possibilité de faire des tickets de bus nouvelle-génération (sans contact) ?

La nouvelle billettique fait partie des enjeux de la restructuration, en effet le principe de carte sans contact est pratique, facile à utiliser et à recharger. On n'a plus besoin d'autant de tickets : plus économique et plus écologique.

Vous garantissez un bus toutes les 5 minutes ?

Le projet NéoBus est un projet de transport en commun en site propre. Le principe d'un site propre est de préserver le bus de tous les inconvénients de la circulation : ralentissement, bouchons, accidents, véhicules mal stationnés, feux tricolores...

L'enjeu de ces aménagements en faveur du bus est bien de garantir une régularité et des horaires fiables aux voyageurs.

Les personnes âgées souffrent d'isolement, est ce que le projet prévoit de traiter la problématique des personnes qui ont du mal à se déplacer ? Et dans les autres bus ? Car beaucoup de personnes avec des béquilles n'osent plus prendre le bus car c'est trop dangereux pour elles (bousculade, il est compliqué de monter de le bus, pas de passage assez large, pas de temps pour monter ou descendre...)

Notre objectif avec le projet NéoBus est bien de transporter tout le monde et le personne à mobilité réduites font partie de nos voyageurs. Comme vous avez pu le voir sur le film, les stations de bus seront adaptées avec des trottoirs à hauteur des planchers des bus ou bien des plateformes qui descendent à niveau des trottoirs. Avec également de grandes portes pour passer en fauteuil roulant ou encore avec des poussettes.

Sur certains points d'arrêt des autres lignes hors NéoBus, il sera parfois difficile de réaménager les trottoirs, mais nous étudions la possibilité de « Service à la demande », où une personne à mobilité réduite pourrait appeler un numéro spécifique et le véhicule l'emmènerait jusqu'à une station NéoBus pour ensuite prendre le BHNS.

Je prends le bus très souvent, et sur le règlement intérieur du bus, il n'est pas indiqué que l'on doit laisser la place aux personnes âgées et femmes enceintes.

Dans les BHNS, les places seront bien identifiées. Il serait bon effectivement de rappeler les règles de vie dans les bus. On travaillera sûrement l'année prochaine sur des supports pédagogiques (style jeu ou autre) pour présenter dans les écoles et collèges.

Au niveau des travaux, y-a-t-il des problèmes d'expropriations ?

Sur l'ensemble du tracé, nous n'avons pas de problème foncier, seuls 2 logements sont concernés et ils sont sur ce secteur mais nous sommes déjà en contact avec eux.

Compte-rendu du conseil de quartier Artillerie/ Orphelinat/ Motor Pool/ Receiving – Jeudi 21 Novembre 2013 à 18h – Collège de Tuband

- **Quand vont commencer les travaux ?**
Début des travaux en 2015.
- **Quelle est la durée des Travaux ?**
3 à 4 ans de travaux.
- **En métropole, les travaux de TCSP réalisés en métropole ont connu des retards (exemple : Tramway du Mans et de Nice). Comment allez-vous gérer la baisse du chiffre d'affaire des commerces ?**
Création d'une commission d'indemnisation amiable.
- **Pourquoi ne pas avoir choisi un tramway plutôt qu'un bus à haut niveau de service ?**
Avantages/ Inconvénients (surcapacité du matériel roulant, coûts de maintenance plus élevé, rentabilité environnementale moindre avec une production énergétique polluante de l'électricité en Nouvelle-Calédonie...) des deux solutions.
- **Avec le développement du trafic aérien international et le déménagement programmé du trafic domestique, y-aura-t-il une desserte de la Tontouta ?**
Pas de congestion routière suffisante pour justifier un site propre. Cela n'empêche pas d'avoir une réflexion sur des services spécifiques.
- **Qui va intervenir dans les chantiers ?**
Les entreprises locales. Il y a une volonté que la quasi-totalité des 26 milliards de travaux bénéficie aux entreprises locales.
- **Comment allez-vous faire respecter les délais des travaux ?**
Travail de concertation pour préparer les entreprises locales aux cadencements des travaux.
- **Combien de stations équiperont le tracé du projet Néobus ?**
Une quarantaine de stations permettront de desservir les projets.
- **Comment seront desservis les quartiers Sud de Nouméa avec le projet Néobus ?**
Restructuration des TC et pôles d'échanges.
- **Quelle desserte sera proposée pour Nouville ?**
Ligne structurante connectée au Néobus via le pôle d'échange (Entrée Nord – Patch).

**Compte-rendu du conseil de quartier Vallée-des-Colons / Faubourg Blanchot
– Jeudi 21 Novembre 2013 à 19h – Maison municipale de quartier de Vallée-des-Colons**

- **Quelle amplitude horaire des services de transports ?**
Aujourd'hui, l'offre de transports débute à 5h pour se terminer aux alentours de 20h.
S'il n'existe pas d'offre, il est difficile de mesurer la demande. Une participante du conseil de quartier suggère d'étendre l'amplitude horaire du soir jusqu'à 23h pour permettre aux étudiants de se déplacer et aux habitants de pouvoir effectuer des déplacements pour le motif de loisirs (ex : une séance de cinéma débutant à 20h et se terminant à 23h).
- **Quel est le coût du projet Néobus ?**
Le coût d'investissement du projet est estimé à 26 milliards de F Cfp. Concernant les coûts de fonctionnement, il est demandé par l'exécutif que l'augmentation du niveau de service ne soit pas supportée par l'utilisateur. Cela passe par des contributions des collectivités ou par la mise en place de ressource financière spécifique (taxe...).
- **Que va devenir le parc actuel des transports en commun ?**
Une étude de restructuration des TC est en cours. En effet, l'augmentation du niveau de service développera l'offre de transports. Il n'y aura pas que le BHNS Néobus. D'autres lignes sont nécessaires pour desservir l'ensemble du Grand Nouméa.
Avec le calendrier de renouvellement des contrats des exploitants actuels et en fonction de l'état du matériel roulant, certains bus pourront être réutilisés.
Il est également possible que d'autres bus, plus adaptés à certaines voiries étroites ou sinueuses.
- **Quel projet pour les élèves et le transport scolaire ?**
Nous faisons le constat qu'aujourd'hui, les transports scolaires du secondaire (collège et lycée) sont concurrencés par les V.L.C. scolaires malgré leur prix. Il y a donc une nécessité de travailler sur cette offre scolaire.
- **Quel est le tarif qui sera mis en place ?**
Nous travaillons à l'élaboration d'une tarification sociale homogène avec par exemple des titres spécifiques pour les familles nombreuses.
- **Que prévoyez-vous pour améliorer la sécurité ?**
Caméras de vidéo-protection
Eclairage public
Volonté de mise en place d'une police des transports
- **Avec le développement du trafic aérien international et le déménagement programmé du trafic domestique, y-aura-t-il une desserte de la Tontouta ? (question similaire à celle du premier conseil de quartier).**



TCSP du GRAND NOUMEA - Projet NEOBUS

--

Réunion de concertation du projet Néobus

**BTP
18 décembre 2013**

Organisateur : SMTU

Participants :

			présent	excusé
SMTU	M. Gil BRIAL	Président du SMTU	X	
	M. Christophe LEFEVRE	Directeur par intérim - Chef du service Planification et Grands Projets	X	
	M. Lucien POMMIEZ	Chargé d'études	X	
MEDEF-NC	M. Yves LEFEVRE	Président de la Commission Emploi / Formation	X	
CGPME-NC	M. Philippe ROUVRAY	Représentant de la CGPME	X	
BTPNC	M. Silvio PANTONI	Membre du CODIR	X	
	Mme. Stéphanie ARRIEGUY	Secrétariat Général	X	
AFBTP	M. Patrick NAVARRO	Directeur		X
CCI-NC	M. Mathieu LADIESSE	Conseiller développement durable	X	
FINC	M. Romain BABEY	Vice-président de la FINC	X	
AMD	M. Sébastien RICAUD	Trésorier de l'AMD	X	
CELECOBTP	M. Alain AZAIS	Secrétaire Général CELECOBTP	X	
Mandataire TCSP (SECAL/TRANSAMO)	M. Alain BREYSSE	Directeur Général SECAL	X	
	Mme. Catherine GLANOIS	Directrice de projet TCSP	X	
	M. Thierry HINFRAY	Chef de projet TCSP	X	
Maîtrise d'œuvre général du projet Néobus	M. André BAUDORRE	Directeur de projet (EGIS)	X	

Diffusion : aux participants (présents et excusés)

Relevé des remarques majeures	Suite à donner
<p>1. Présentation du projet Néobus</p> <p>1.a Parkings relais</p> <p>Des précisions sont demandées concernant la méthodologie de dimensionnement des parking-relais (P+R). Les 1.300 places offertes semblent insuffisantes. Le mandataire du projet Néobus indique que le dimensionnement tient compte d'un report modal plutôt optimiste, à savoir 10% du trafic routier en heures de pointe de l'axe routier sur lequel est situé le P+R. Cette méthodologie tient compte du fait que l'utilisateur empruntant les P+R se déplace essentiellement en heures de pointe. D'autre part, il est indiqué aux participants que les P+R seront évolutifs. En fonction de la demande, des extensions seront possibles sur la plupart des sites, soit en surface, soit en ouvrage P+R en Silo (ouvrage avec des étages).</p>	

<p>1.b Motorisation des bus à haut niveau de service (BHNS) Il est demandé si une motorisation tout électrique est envisageable pour le projet Néobus. Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre. Compte tenu de l'éloignement de la Nouvelle-Calédonie par rapport aux constructeurs de matériel roulant, le SMTU ne souhaite pas « essayer les plâtres » en adoptant une innovation technologique.</p> <p>Cependant, l'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.</p> <p>1.c Maintenance des équipements Tant que le schéma de gouvernance n'est pas défini, les acteurs en charge de la maintenance des équipements (matériels roulants, systèmes...) ne sont pas identifiés. Généralement en métropole, les exploitants doivent entretenir leurs matériels roulants en propre, voire celui de la collectivité. La partie des systèmes (billettique, feux tricolores...) revient le plus souvent aux autorités organisatrices des transports urbains. Pour le projet Néobus, si un schéma similaire était adopté, les exploitants auraient à trouver des partenariats locaux pour assurer la maintenance des équipements.</p>	
<p>2. Travaux et chantier du projet Néobus</p> <p>2.a Marchés publics Il est demandé si les marchés publics disposeront d'une clause de préférence aux entreprises locales. Il est rappelé la volonté du SMTU que 90% des travaux liés au projet Néobus bénéficient aux entreprises locales. Il est souhaité que les entreprises locales se préparent dans les un an et demi à venir, avant le début massif des travaux relatifs au chantier Néobus, pour tenir des cadences et des coûts acceptables.</p> <p>2.b Identification de la charge de travail des entreprises des travaux publics La CELECOBTP fait part d'une absence de coordination des maîtres d'ouvrages publics dans la programmation des travaux publics, notamment entre le nord et le sud de la Nouvelle-Calédonie. Il est nécessaire de procéder à un lissage de la commande publique. Cependant, aucune structure n'est missionnée pour réaliser ce travail. Il est indiqué que le chiffre d'affaires annuel du BTP en Nouvelle-Calédonie relatifs à la commande publique s'élève à 55 milliards de F Cfp, dont 20 milliards pour la partie travaux publics. Les dépenses annuelles du chantier Néobus représenteront 25% du chiffre d'affaires des travaux publics (5 milliards par an). Il est donc nécessaire d'avoir un temps de préparation du chantier.</p> <p>La maîtrise d'ouvrage du Néobus précise que les travaux du Néobus feront déjà l'objet d'un lissage sur la période de travaux. Pour tenir les délais et les coûts du projet Néobus, le maître mot est anticipation, à la fois au niveau des matériaux à approvisionner comme au niveau des compétences à intégrer au sein des entreprises (formation, recrutement). Pour les travaux de VRD, le tissu de PME a l'opportunité de se structurer et/ ou de se regrouper pour répondre aux besoins du projet Néobus. Le Maître d'œuvre général du projet Néobus rappelle qu'une méthodologie de type « grands travaux » doit être mise en place. Cela passe tant par les maîtres d'œuvres, que par le recrutement dans les entreprises d'ingénieurs construction, méthode.</p>	

<p>2.c Bénéfices du chantier Néobus sur le tissu des entreprises des travaux publics</p> <p>Le chantier du Médipôle est pris en exemple avec les entreprises locales, qui ont bénéficié de formations leur permettant de maîtriser désormais des techniques de construction innovantes dans le domaine du BTP. Ainsi, le chantier du Néobus pourrait être l'occasion de valoriser le volet développement durable ou encore, par exemple, d'engager un travail pour développer des centrales d'enrobée à basse température. Il est nécessaire de définir 2 ou 3 éléments techniques innovants en Nouvelle-Calédonie que le projet Néobus pourrait introduire durablement dans l'écosystème du BTP calédonien. Retenir davantage d'éléments innovants risquerait à revenir à des coûts supplémentaires, ou qu'une entreprise extra-locale réalise ces opérations et reparte avec le savoir-faire sans en faire bénéficier le tissu local.</p>	
<p>3. Groupe de travail projet Néobus - BTP</p> <p>Il est proposé de travailler tout au long de l'année 2014 avec le secteur du BTP sur plusieurs thèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - GPEC/ Formation - Accompagnement des entreprises locales - Chantier vert/ Travaux sous circulation (méthode de communication riverains et commerçants) - Bâtiment et ouvrage d'art - VRD - Systèmes <p>Une étude pourrait être réalisée par la CELECOBTP sur le dimensionnement des besoins humains en rapport avec les volumes du chantier Néobus. Cette étude pourrait s'appuyer sur le réseau CELECO qui dispose d'un référentiel et d'une méthodologie adaptés. Pour cela, la province Sud doit définir le positionnement de la CELECOBTP. La question d'une adhésion du SMTU à l'association est posée. Pour définir les modalités de cette étude, il est attendu une proposition de la part de la CELECOBTP.</p>	

Documents remis en réunion ou suite à la réunion :

Document	Format	Diffusion
Support de présentation (intitulé 2013-12-18_SMTU Réunion de concertation-BTP)	Pdf	Document de travail / diffusion limitée

Scan des registres

Pensez-vous que un Train dans la ville soit la meilleure solution?

Je trouve cette idée très bien, mais ne serait-il pas un moyen facile de permettre aux jeunes des collages des tags??

Oui c'est bien comme ça il y a juste une route pour ~~les~~ les trains comme ça plus d'embouteillages.

- Le projet Neo Bus est très bonne initiative, pour le transport de la population de cette partie - ouest - sud-ouest et Noumea. Le seul point qui me semble il est la situation géographique de la ville, très peu de possibilité à réaliser les réseaux

→ Avoir - lll 18/06/2013.

Kelton je suis pour le projet est je veux que se arrive

signer
Kelton

Alors je suis pour a 100 pour 100 si le Bus (neo) vas jusqu'à un école ex: collège Kati ou même pour qui pas d'ailleurs non.
Je suis contenté que ~~ma~~ commune ~~de~~ euvre
merci toutes l'équipe. une fan

Oui, moi je trouve très bien ça !

Je suis venue à pied parce qu'une conductrice de CAR Sud ne s'est pas arrêtée à l'arrêt bus !

— C'est mieux TRAMWAY.

Je trouve que cet idée de train bus est choe !!

Je trouve ça génial, comme ça on perdra moins de temps.

21/07/2013.
Je trouve ce moyen de transport très efficace mais uniquement pour les trajets de Brousse.



Oui je suis pour, trop de circulation moins d'embouteillage.

Je trouve ce moyen de transport parfait.

22/7/13

Je serais pour à condition que les parkings et les bus soient totalement sécurisés

JE JOUVENEILLE (06810283)

17.07.2013

- Au sujet des loyers à payer pour les appartements, est-ce qu'il serait possible d'ajouter de les augmenter tous les ans???

- Pour les familles ou une seule personne travaillant, pourrait-on avoir des facilités de paiement??

Ce sont des questions que personne ne les pose, que pensez vous de cela???

C'est un projet très intéressant.

C'est très beau tout ça, en tout cas ça ressemble au TGV Américain, mais j'espère que dans tout ça ça ou ne sera pas en retard.

La Colombie est-elle prête financièrement à financer ce type d'infrastructures? Sur des fonds publics pour un temps et puis ensuite une taxe fera le reste donc encore les habitants colombiens, qui n'ont déjà plus grand chose en poche.

En bref, oui le projet de transport urbain est beau mais nous sommes pas encore prêt face aux différentes échéances prioritaires que la Colombie doit et dans statuer dans les 5 prochains années. C'est mon avis.

Un colombien le 30.05.2013

C'est bien le projet, en verra le mont bore sur un autres angles, mais j'espère tout de même que les impôts ou autres n'ont pas augmenter!!

Mont bore 04/06/13

Excellent projet!

le 18/06/2013
 Le projet est Super allez y, mais à
 condition que se ne coûte pas plus cher
 pour nous habitants du Nord.

Julie

ce projet est excellent, pour l'évolution du
 Nord, elle va favoriser l'engagement pour
 nos enfants & demain...

allez y! que Dieu vous bénisse et vous
 garde!!

Bisoux

Mlle W

- Oui mais à quel prix?
- Qui va payer? encore nous?

Alex

Net le projet, allez y. Le 12/06/2013

Le 13/07/2013 - 7h45

Ce projet est intéressant car la Nouvelle-Calédonie
 est une île, avec une telle dotation, c'est une
 avancée Moderne car les sommes au 21^{ème} siècle.
 " de liberté de circulation, c'est la liberté
 d'un projet révolutionnaire pour le Futur."

Amicalement,
dejeu

C'est un projet très intéressant pour l'avenir
 des enfants

Amélie

c'est déjà son

le 2.07.2013

Je suis ravi de voir un projet comme celui-ci
 s'incarner finalement le projet.

JONGPÈRE

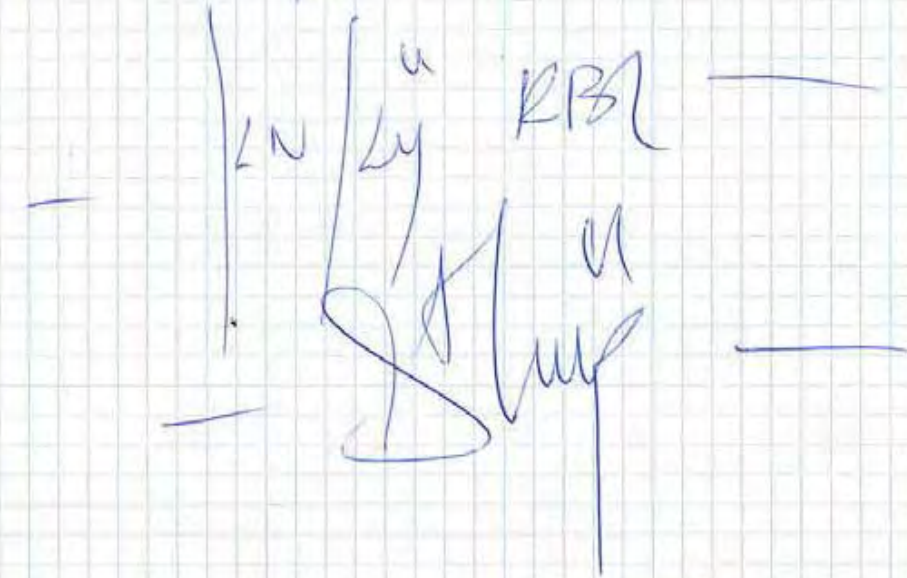


Je pense que le projet
 est intéressant pour le monde
 des enfants et des parents pour
 parler mais j'espère que
 ce sera pas trop chère

Le projet neobus

Je suis ravi pour ce projet 2014
 pour le monde, et que la collectivité,
 change de tout.

Le projet risque d'avoir des
 conséquences pour la circulation
 au moment où. Déjà en
 temps réelle, il y a trop de
 circulation alors le projet va
 venir pour encombrer.

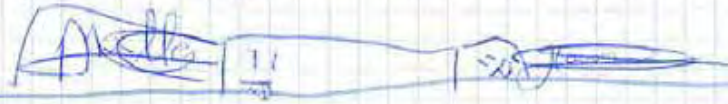


Pourquoi pas

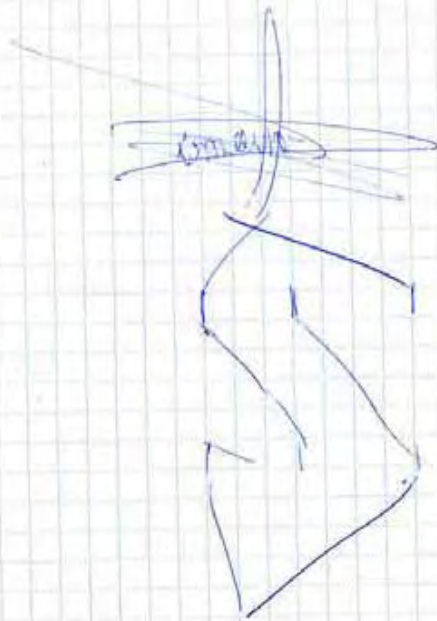


Projet bien mais non ambitieux.
Des incrimway, serait moins polluant, plus rapide,
et innovant. ~~parce dans 2 ans, ils remplaceront les bus~~
~~car ils car les bus c'est pas futuriste!~~

Je trouve ça bien mais comme il y aura de nouvelles routes
express pour le bus, cela risque d'être encombrant!



Toujours je suis Témeliter TCHADINDOUMF
je suis en CMC/CM2 ma mère est gère
elle est de la Gormon.



Je pense que ce projet est très intéressant
pour l'avenir mais j'espère que ça va pa
être très chère pour nous. AH AH



C'est un projet très utile pour les
enfants j'espère que ça sera pas chère
pour nous et pour les enfants adultes comme les
parents



EVAN

Très bonne initiative, je soutiens ce projet à 100%
 Cependant il faudra assurer la sécurité des passagers pour
 éviter de faire comme dans "Cassid ou Cassia".

Arcep le 05-02-13

je pense que le projet est très intéressant
 je soutien à 100% ce projet, vivement 2014
 ben moi je dis aussi oui ↓ INDEPENDANCE
LOL

C'est le projet pour le bordel

~~XXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXX~~

Tous contre la vie
 chère Alain!

~~XXXXXX~~

C'est un projet de transport, très bien! mais pourquoi pas
 jusqu'à la fin de l'urbanisation de la commune...

Dyda. 8-02-13

Modernisons, modernisons etc...

Eric
9/7/13

23/05 : Concernant ce projet, je pense que la présente de nombreux avantages
 • moins de pollution
 • moins d'embouteillage
 C'est bien de penser en plus c'est un gain de Temps pour nos enfants à l'école.

23/05

Projet salvateur et incontournable!
 Demons de l'oxygène à notre ville!
 Avoir une politique volontariste en matière de transport en commun dans les grandes villes est aujourd'hui totalement indispensable!
 Tous en bus!

27/05 : C'est mieux pour vider les villes des voitures (ici y a trop de voiture, plus de voiture que de habitants). Donc je pense que c'est bon pour nous!!!

Nous évoluons dans un monde où la population vit dans un monde de pollution, plus de pollution, plus d'oxygène et plus d'air pur, plus de voitures produisant des maladies, des bouchons, des bouchons alors qu'un train ou un bus plus aisé et plus rapide pour aller de Nouméa - à moins de malade et plus d'espace vital que Dieu nous aides au nom de Jésus.
 Amen.


le 1^{er} juin 2013.

Belle initiative mais j'ajouterais 2 points :
 → ce projet va accentuer le déséquilibre territorial que se passe-t-il quand sur le Grand Nouméa les bus sont autant développés et que le week-end par routes chez eux les jeunes prennent le car de Bourasse "pourris"? C'est la même de Nouméa n'y parven. Mais j'ai trouvé dommage que dans les répartitions des richesses les choses soient aussi mal faites.
 Absence de réel destin commun en accentuant les écarts.
 → Nouvelle est oubliée dans le trajet et c'est bien un quartier à désenclaver. Merci de prendre en considération les étudiants! Futurs citoyens etc.

le 03 juin 2013.

→ Un grand changement →  

→ le 24 juin 2013.

→ C'est bon !! 

Le: 25.06.13.

L'IDEE EST SOULEVÉE PRÉSENTÉE, MAIS EST CE QUE CELA APPORTERA UNE RÉELLE DIFFÉRENCE SUR LE TERRAIN?

À COMBIEN LE TICKET POUR CE NÉOBUS?

LES QUARTIERS ET LES PERSONNES, OÙ LE NÉOBUS NE PASSERA PAS? POUR CELA ÇA NE CHANGERA RIEN?

le 28.06.13

Super projet, communication géniale équipe de choc!

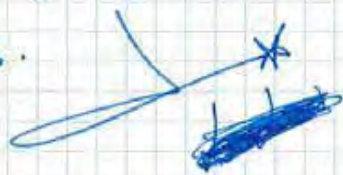
le 28.06.13

FIFILS PREND SA RETRAITE QUAND??
PLACE AUX JEUNES.

↳ Non mais tu as rien à faire, va chercher du travail.
Le livret n'est pas mis à place par il sert à faire une enquête Cakemak le projet NEOBUS.
C'est par le avenir; votre avenir.

9.07.2013

Je suis comme st. Thomas j'attends de voir. Mais je t'as à féliciter pour la démarche pr avancer dans si c'est nouveau ça promet pr l'avenir alors si regard'hui c'est pas ça demain sera meilleurs.



Bonjour je m'appelle adrianna, j'ai 12 ans, je mesure 1,34. Merci.

- 13/07/2013
- Demande plus de renseignements, pollution? Tarifs
- coûts de ces futurs Bus? - le Taux de remplissage ^{Personnes} et les travaux - toujours en Travaux, dans villes -
- Quand seront ils terminés -
- et les parkings à l'extérieur où la population pourra en toute sécurité laisser leur véhicule
- y aura-t'il une réputation sur les Impôts des Citoyens Calédoniens - la Sécurité des personnes en attente de prendre le Bus -
- y aura-t'il une vraie structure pour les personnes à mobilités réduites, et les femmes avec leurs à méditer?
- Mais Pourquoi pas!!? et de bons vieux B. qui fonctionnent à heure régulière peut être de plus nombreux, plus économiques.
- étude en cours ??? questionnement??

22/07 A quel point est-ce composé de
Stenocard ? Bon à chasser / chasser ?
Car la femme est pos en silence !!
L'argent de ce projet pour tout le pas
Sera à cela ?

AO

le 22/07/13. Un super-projet ambitieux qui ne
demande qu'un maître et non à travailler avec tout
les enjeux énormes, voire même extra
Pharaonique, immense dans toute sa
splendeur. Voilà mon opinion de tracer
de routes en voitures, camions, motos et
ne négligent rien le transport en commun.
Là je me dis, ou sont nos "baby-cars" de
nos "années qui faisaient" { Bire }

Des vœux les plus profonds et
sincères pour que cela aboutisse et
réussisse.

Grand la Route

Merci pour cette belle communication, pour ce beau
projet. Je ne sais pas combien vous avez mis comme argent
pour la présentation du projet, mais déjà là, ça m'énerve un
peu. Alors pour ce qui en est du projet "Neobus", ça me dégoûte !
Pourquoi créer une ligne de bus qui ferait le travail de compagnies
qui le font déjà !? Ne serait-il pas mieux d'améliorer les
services existants ? Vous nous dites 26 milliards pour concrétiser
ce projet ; qui va payer ?! Nous avons assez de soucis avec
cette vie chère, alors si c'est pour encore nous créer des taxes
pour ce projet, NON MERCI!!! Ces 26 milliards, vous devriez
plutôt les utiliser à améliorer les routes. Je dis par là que
les éclairages, la sécurité des piétons, l'état même des routes ...
laissent à désirer...

Les traces qui sont proposées sur la photo aérienne ; vous pensez
que les gens vont faire comment pour rejoindre le circuit, à
piéd peut-être ? C'est bien beau vu d'en haut mais après dans
la réalité c'est autre chose. Et si les gens viennent en voiture
ou est-ce que vous croyez qu'ils vont la laisser, au bord de
la route peut-être ?

Il faut éviter de gaspiller l'argent, de perdre des projets
qui au final ne servent à rien. Il faut se concentrer
sur l'essentiel : ce qui existe déjà, et l'améliorer.
En somme, je ne suis pas pour le gaspillage d'argent alors
qu'il y a tant à faire et à refaire...

Un habitant de Poita qui regrette le
temps des vieux cars qui malgré ça, étaient
toujours à l'heure...

Je pense comme le témoignage précédent, c'est du gaspillage d'argent. On a supprimé des taxes à cause de la "Vie Chère", ce n'est pas pour nous en remettre une, car je suppose qu'il faudra bien trouver les milliards pour que le projet aboutisse. Si c'est ~~pas~~ pour que le contribuable supporte cette charge, je ne suis pas d'accord et je m'oppose à le projet.

Il est vrai que l'on devrait plus améliorer les routes, les sécuriser. Ouvrir une route de Ducas au péage afin de désengorger cette circulation, ou créer plutôt un parking voiture à l'entrée de la ville sécurisée bien sûr et assurer un service bus, navette pour les personnes se rendant en ville pour travailler ou se promener. Voilà, sinon merci de nous permettre de nous exprimer à ce sujet.

Une native de Paita.

Et puis c'est vraiment du gaspillage. "NON MERCI POUR CE PROJET" IL YA ASSEZ AVEC CAR SUD ET KARUIA. Il faut peut-être prendre en compte de ce que la population demande et. Pensez plutôt à la sécurité de tous surtout pour les personnes âgées.... Allez améliorer le passage de circulation que ça soit frictions ou véhicules (voitures) C'EST VRAIMENT DU N'IMPORTE QUOI CE PROJET LA SORTI AU MOMENT DE LA MANIF DE LA VIE CHERE!!!



Le 29 juin 2013

Personne n'a pensé de monter une ligne de voie ferrée du Nord au Sud. et des cars qui desservent la côte EST. et des ports (ou peut-être) pour que des bateaux desservent les îles loyales au lieu de contourner la côte ouest.

Il faut à tout prix que l'argent soit bien utilisé et que des projets soient réalisés et qui durent, évitons les gaspillages achats de cars etc...



3 juillet 2013


Étant donné que je n'ai pas pu assister à la réunion concernant ce projet, je me permets de donner mon avis dans ces quelques lignes. Et à mon avis, je pense qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre le projet du néobus.

d'avantage

En effet, nous avons déjà à notre disposition les réseaux tel que CARBUS et KARUIA qui assure les déplacements suburbains et urbains. Au lieu de mettre en place ce nouveau dispositif qui est le néobus, n'est-il pas préférable d'améliorer au contraire ce qui est déjà existant ? Pourquoi ~~aller~~ débourser des milliards alors


que nous avons déjà tant ?! Il y a tant de secteurs qui n'attendent que ça également ! C'est-à-dire investir dans la santé, ou encore dans le système scolaire !!!

Donc, pour ma part le projet du néobus n'a pas d'utilité au jour d'aujourd'hui ! Merci.

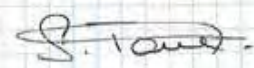
 Une native de Paita qui aimerait voir les choses bouger sans pour autant oublier que nous sommes en plumes orise.

C'est une idée que j'attendais depuis longtemps. Le "tout voiture" est dépassé depuis longtemps favorisons les transports en commun pour un monde plus propre demain.

G. PERROCHON 

→
Very Good idea!!
ouff!! enfin.


Pourra-t-on y installer son vélo pour aller + loin ?

Je pense que c'est un très beau projet. Verra-t-il le jour un jour ? Parce que ce projet était prévu depuis longtemps. De plus, c'est de l'argent qui pourrait servir pour d'autres causes utiles.


Le neobus est une très bonne idée parce que fonctionnent il y a trop de voiture de + on + surtout ceux qui débarquent avec leur véhicule (des probales à insectes et plantes étrangères aux territoires) et c'est bien pour favoriser l'économie locale

Très beau projet en espérant qu'il sortira de terre pour réduire les embouteillages. Il faut juste que les gens soient plus civilisés et respectent cette ville urbaine. Ils doivent aussi être électriques pour éviter la pollution carbone + des gardiens afin de protéger les conducteurs des personnes ivres.

Excellente idée, cependant la solution avec "BNEU" est-elle la bonne? C'est moins chère à construire, mais limitée en confort et surtout en CAPACITÉ par rapport à la solution Transport en Commun en Site Supplémentaire (TCS) ou RAIL. Comment les dames prennent les viages? A suivre

c'est une idée super
IL était temps quoi. } Très bonne idée pour tous. Il faut temps. oufff

le 16 07 2013, je félicite ce projet, très bonne idée, et peut s'étendre sur d'autres formules.
Bonne continuation

Journée de la Mobilité
Mercredi 18 Septembre 2013 - Place de la Mairie

RECUEIL DES AVIS
CONCERTATION PROJET NEOBUS

- Pour une meilleure circulation écologique dans les milieux urbains (moins de véhicules, etc.)
- A priori tous les ingrédients sont réunis pour une réussite! Reste à connaître les lieux?
- Pour un meilleur déplacement en temps. Confort. Tarif moins chers.
- Gain de temps, tarif moins cher bus plus tôt le matin et plus tard le soir.
- C'est bien ça va être gros choc.

Si on échange les bus, qu'on n'a aujourd'hui et pour les touristes

ça sera bien et ça va changer l'environnement et ça polluera moins l'air qu'on respire.

- c'est formidable d'avoir un neobus
- c'est encourageant pour le futur.

- Beaucoup d'investissement pour ce projet d'avenir -
~~un~~ Dvpt Durable, facilité de transport pour tous et les quartiers -
 Bravo -
- Le Néobus doit PAS ÊTRE Trop cher et Moins cher pour les jeunes scolarisés et les plus âgés, LES TOUTS PETITS 2 A 3 ANS. MERCI ...
- Très bonne initiative, cela facilitera la circulation.
 Vive l'évolution !!!
- Très pratique en urbain et avoir le tram et moins polluant.
 plus silencieux
- Les Bus doivent s'arrêter au stop et ne pas passer au feu ROUGE SVP ont a le temps d'arriver
- NEOBUS Très Belle initiative
- NEOBUS GENIAL et la vie sera simplifiée !
- C'est bien NEOBUS, ET C'est bien aussi pour l'ENVIRONNEMENT.
- NEOBUS, c'est bien puisqu'elle est sous le domaine des D.D.
- Félicitations pr votre projet, et c'est en soi
- C'est FORMIDABLE! EN BLEU!
- VIVEMENT! CHOC!
- Belle initiative (un prix accessible pour tous)

- Bonne félicitations pour le projet
 j'espère que ça sera pour une longue
 vie très Géniale tous ceux
 qui attendent depuis longtemps!
 C'est Super!
 M. V. J.
- de projet néobus c'est une bonne idée pour les jeunes.
 Mais j'aimerais bien qu'il y ait le vélo et le son plus fort.
 Mais bon c'est en fonction si vous le voulez ou non.
 C'est super, Merci !!!
- Je trouve que c'est une bonne idée Néobus
 avec les voies réservées au bus, c'est très
 bien car ça évite les bouchons et évite les
 retards !!!
- le car est bien car il peut
 transporter plusieurs personnes et ça
 peut aller n'importe où.
- le bus n'arrive pas à l'heure
 on attend le bus à 6h30, il ne vient qu'à 7h
 Des tarifs moins chers!
- Je trouve que ça nous permettra d'avoir
 une bonne circulation routière et moins
 d'accidents
 Bon Coup <3

Salutation pour le projet
et longue vie
à ce projet
→ + d'info sur les futurs profils de
métiers.
PROJET COHERENT

Tout à l'ère Bonne IDÉE Mais surtout
très Bonne Sécurité - Sur tout les
Plan et Horaire Kon Karua -
Préférable plus les
commerçant non pas l'intention
à fermer plus tard - Bon
~~commerçant~~ Garage ce jour
Bon Projet -
HPZ Plan N -

Journée de la mobilité
mercredi 18 Septembre 2013
Place de la Mairie

Bien, Bonne idée - Super!


A quand une desserte de Tontouta en rapport
avec les vols de nuit?

Merci pour les recherches et progrès
à venir.

Merci La Nouvelle-Calédonie

Si le Neobus peut aller jusqu'à Tontouta?

Une idée formidable, un gain de temps,
et une révolution pour la Calédonie.
Vivement !!!

Je suis très ravi du projet Neobus et je
veux qu'il arrive très vite !!!

Enfin + de renseignements sur
les parcours et mes
généralistes pour tous Synpa
gt

Prière de mettre le vib électrique dans!

projet intéressant.

- Je ~~me~~ trouve que votre projet
est plus intéressant...

- Je pense que le nouveau projet pourrait améliorer
le confort, Karuibus par rapport au heur quand
on attend le car à la gare et au arrêt.

Pour moi c'est bien car on pourra aller dans les les endroits puisque ensuite c'est pas la peine de payer plusieurs fois le cas

Sur ce projet, ce neobus va permettre que niveau de se moderniser etc en venant que les autres qui deub.

pour

Pour moi c'est bien, car votre protéger est très intéressant pour ce qui travaille plus loin...

C'est pour mieux circuler -

C'est une bonne ^{idée} chose pour mieux circuler et pour pas avoir d'embouteillage.
Je vote pour ça.

Prendre Karuia est très agréable, mais certains conducteurs roulent trop vite.

Mais Karuia nous rend un grand service.

Merci Karuia!!!

Je pense qu'il faudrait investir de des arrêts de bus plus couverts, parce que quand il pleut, on se fait mouiller et quand il fait très chaud on se prend le soleil!!!
Et les tickets de bus sont chers!!!

②

- Est-ce que le neobus va faciliter toute les personnes?

- Avez-vous prévu des transports pour les élèves du primaire?
Par ex : Un parent qui vit à Plein travaille à Néa, son enfant va à l'école dans une école située à Napaké. L'enfant peut-il prendre cette navette, mais accompagné et en toute sécurité?

- Merci de prévoir des abri-bus (pluie, soleil)

- Il faut aménager des trottoirs (pour ralentir de marcher dans la boue -

peussent avec gent de la caulée que ont? a l'université

merci pour ce projet



Courriers reçus (via poste)



NEW ZEALAND

Consulate-General – Consulat Général de Nouvelle-Zélande NOUMEA
TE AKA AORERE

Nouméa, 5 juillet 2013

Monsieur Gil Brial
3^e Vice Président de l'assemblée de la province Sud
Nouméa

Monsieur,

C'est avec intérêt que j'ai suivi les récentes discussions sur le projet NEOBUS coordonné par le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa. J'ai été particulièrement intéressée de la référence sur le site SMTU au Northern and South East Busways d'Auckland, Nouvelle-Zélande.

En complément de ces informations, vous pourriez également être intéressé par les plans d'investissements importants dans les transports publics annoncés récemment à Auckland, tel que rapporté dans Les Nouvelles calédoniennes du 2 juillet dernier.

J'ai pris l'initiative de contacter la division des relations internationales de la Mairie d'Auckland après avoir pris connaissance des références de cette ville sur le site du SMTU. Si vous le souhaitez, ils sont tout à fait disposés d'en discuter davantage de l'expérience et des plans d'Auckland ou de vous mettre en contact avec le service des transports de la ville. Nous pouvons vous mettre en relation mais vous pouvez également les contacter directement. Leurs coordonnées sont les suivantes:

Charlotte Kelly
International Relations Specialist
Auckland Council
Charlotte.Kelly@aucklandcouncil.govt.nz

Tara Pradhan
Manager International Relations
Economic Development
Auckland Council

Ph +64 9 373 6390 | Extn (40) 6390 | Mobile +64 27 4464145 | Fax: +64 9 3695484
tara.pradhan@aucklandcouncil.govt.nz
Web: www.aucklandcouncil.govt.nz

Autre sujet que nous aimerions porter à votre connaissance concerne la navette électrique / hybride diesel, qui est un des moyens de transport public utilisé dans la ville de Christchurch (voir la référence à l'expertise de la Nouvelle-Zélande en matière d'autobus électriques: <http://www.nzine.co.nz/features/designline3.html>)

D'autre part, le Docteur Ross Green d'Auckland est connu mondialement pour son expertise en puissance électronique et il est mentionné sur le site référencé ci-dessus.

Pour votre information, Wellington a le plus grand nombre d'utilisateurs de transports en commun par habitant en Nouvelle-Zélande en raison de son réseau ferroviaire. La ville travaille également sur un système intégré de paiement des transports publics à l'aide d'une seule carte utilisable pour tous les moyens de transport. Cette carte "Snapper" est déjà utilisée pour les autobus. Des systèmes comparables existent bien entendu en France métropolitaine, comme le passe Navigo à Paris.

Dans la mesure où vous le jugerez utile pour mener à bien le projet NEOBUS, le Consulat Général serait heureux de vous apporter son concours, notamment en facilitant les contacts avec les services concernés en Nouvelle-Zélande.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

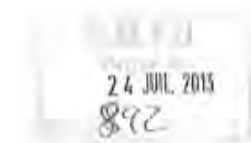


Linda Te Puni
Consul Général

cc: Mme Cynthia Ligeard
Présidente de l'assemblée de la province Sud

Jean-Yves Lemenant
Conseiller Spécial, assemblée de la province Sud

VUVIET Quentin
Résidence Universitaire Jean Mennoz
29 rue Joseph Nicols, 69008 Lyon
quentin.vuviet@hotmail.com
06.14.24.51.69 ou 94.57.58 (du 06/07 au 19/08)



Objet: Projet Néobus, avis et suggestions

Monsieur Gil Brial,
Président du Syndicat Mixte des Transports Urbains

Je me permets de prendre contact avec vous afin de vous transmettre l'analyse de votre projet que j'ai transmis aux instances gouvernementales. N'ayant pas trouvé l'oreille attentive que j'aurai souhaité lors de la concertation publique menée sur internet, j'ai estimé préférable de faire intervenir davantage de personnes sur ce projet d'importance.

Malgré les résultats de cette analyse, je vous en souhaite une bonne lecture.

Recevez mes salutations distinguées.



09/07/13

Q.VUVIET

Projet Néobus

Une lumière exemplaire qui éclaire, qui prospère
et ouvre le chemin au reste des humains.

VUVIET Quentin

2013 Tous droits réservés.



Result-projets

Organiser un réseau de transports en commun est une tâche complexe car chaque ville, chaque environnement est unique. Il ne s'agit donc pas d'appliquer des connaissances mais bien d'avoir une véritable réflexion sur le sujet pour produire une réponse de qualité.

Le Néobus est-il une réponse de qualité ? L'affirmer ou le contester par un simple mot ne saurait rendre justice ni à la complexité du Grand Nouméa ni à celle du projet. Ce dossier répond néanmoins à cette question de façon claire et concise mais nécessite quand même quelque lecture que je vous souhaite agréable.

Quentin VUVIET

Néobus est-il un bon projet ?

Néobus est, dans son essence, un bon projet. C'est une réponse correcte à la problématique des transports qui, en Nouvelle-Calédonie, se concrétise par une absence de confort, de régularité, de fréquence, d'accessibilité et de communication. Mais cette essence, c'est l'idée-même du site propre. Ce qui a trait au Néobus en réalité concerne le choix du tracé, le choix du véhicule et le choix des équipements qui accompagnent le projet. Or sur ces questions là, le projet fait de mauvais choix.

Les tracés

Concernant le tracé retenu, celui-ci pose le problème du réseau qui accompagnera les deux lignes de BHNS. Le choix de lignes en correspondance avec le Néobus serait un recul dans la qualité du réseau en comparaison des navettes directes existantes à moins d'une augmentation de fréquence sur ces tronçons de lignes historiques. Le cas de Païta en est un exemple notable : alors que 66% des déplacements d'actifs de Païta sont à destination de Nouméa, le Néobus choisit de s'arrêter au Médipôle et d'y créer une ligne en correspondance pour desservir Païta. Dans cette affaire, la commune perd sa liaison directe avec la capitale.

Le terminus sud à Bir Hakeim pose également problème : tout en étant une négation du besoin de transports de qualité des quartiers sud et est, il est également une négation du besoin de transports à destination de ces quartiers pour les habitants de la périphérie. Or, cette rupture de charge consacrée par Néobus démontre la réelle ambition du projet : désengorger la voie express. De fait, c'est tout une partie de la

en l'état actuel des choses, le scénario qui se profile est celui d'un trajet à deux correspondances. Un trajet qui, de fait, est alors moins attractif que les compagnies privées. Au tarif de 200 CFP le trajet, cela représente une perte d'environ 30 000 000 CFP par an (2 voyages X 75 000 touristes issus de l'Asie, du Pacifique et de l'Amérique).

En l'état actuel du tracé, celui-ci ne réponds à aucun réseau français de référence : ses lignes majeures opèrent un terminus dans l'hyper-centre, le réseau est développé uniquement pour nourrir les lignes principales, la desserte des grands équipements de tourisme est négligée, des quartiers majeurs sont ignorés à l'entrée même de ces derniers (Vallée des Colons est plus peuplée que Rivière Salée avec 9 500 habitants contre 8 700). Un prolongement des tracés est donc conseillé au nord pour desservir Paita Centre et La Coulée et au sud pour desservir la Vallée des Colons, Magenta, l'Aérodrome, la Baie de l'Anse Vata et la Baie des Citrons. La mise en place d'une troisième ligne *Bate des Citrons – Bir Hakeim – Aéroport* permettrait la conservation d'un service fort sur ces nouveaux axes.

Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway ?

Si le SMTU semble avoir bel et bien tranché en faveur du BHNS, la réalité géographique de Nouméa tend davantage à la mise en place d'un tramway. En effet, la situation de péninsule de la capitale oblige une réflexion à long terme : peu de zones de passage disponibles. Or, le BHNS, à la différence du tramway, est limité en taille à 24,5m. Sa capacité horaire par sens est elle-même limitée : pas plus de 3 000 passagers (4 pers/m², fréquence de 3 min). Or, les études du SMTU annoncent une fréquentation d'environ 2 000 personnes par heure. La saturation de la voie express et l'augmentation du prix des hydrocarbures faisant, cette capacité maximale pourrait être atteinte bien avant 2050, obligeant de fait de nouveaux travaux en vue d'instaurer un tramway. Ces travaux, en plus d'être coûteux nécessiteront la destruction des infrastructures du BHNS et la déviation du Néobus ou la création d'une infrastructure concurrente sur un autre tracé. Mais voilà, il existe présentement un tramway de capacité réduite équivalente à celle des BHNS de 18m. Couplé à des choix de sobriété sur les équipements, celui-ci pourrait coûter à peine plus que ce que projette le Néobus. A la différence que cette infrastructure serait plus pérenne qu'un BHNS : la capacité maximum d'un tramway est de 6 000 personnes par heure et par sens. Autre avantage non négligeable : le tramway assure un écart faible entre le quai et le véhicule. Cela facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite et améliore donc la régularité de la ligne. Le choix du SMTU

est donc critiquable autant que son discours orienté en faveur du Bus à Haut Niveau de Service. Ce dernier, interrogé via la concertation publique, a sobriement répondu que les constats sur la limitation de capacité et de voiries (péninsule) étaient bons mais qu'ils maintenaient leurs arguments. A savoir : une capacité actuellement plus adaptée, un coût moindre, des contraintes techniques insurmontables, un bilan environnemental plus appréciable, une maintenance plus aisée, une exploitation plus facile et une plus grande simplicité législative.

Or, cet argumentaire est fortement bancal à la vue des études réalisées par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. En effet, sur la question de la capacité, on peut noter l'existence de deux tramways (Urbos de CAF et Citadis Compact d'Alstom) qui présentent des dimensions et capacités similaires aux bus articulés prévus par le Néobus. L'argument du coût moindre, même s'il est valide, reste à relativiser : 3 à 4,7 milliards CFP au kilomètre (SMTU) contre 1,5 à 2,6 milliards CFP (Ceitu). De même que celui des pentes : 3% à 5% (SMTU) contre 6% à 7% voir 10% avec motorisation spécifique (Ceitu). Il est intéressant d'indiquer, au passage, qu'à partir de 13%, les pentes affectent le confort des voyageurs. Le Néobus prévoit une telle pente. Cette pente devrait donc être évitée tant par le tramway (limitation technique) que par les véhicules routiers (confort). Sur le bilan environnemental, le SMTU note une production de l'électricité polluante et avance des technologies bientôt disponibles pour des véhicules routiers hybrides. Ces technologies (Prinove de Bombardier, Tramwave d'Ansaldo, Steem d'Alstom, Itras Hes de Siemens) sont déjà disponibles pour les tramways. La question de la maintenance, si elle est pertinente, est à relativiser par la présence de centres de productions de tramways en Australie. Ensuite, si le SMTU a bel et bien raison de dire que le tramway ne peut quitter sa plateforme alors que cela est possible pour le BHNS, celui-ci oublie de mentionner que cette action est déconseillée : un BHNS qui quitte sa plateforme en site propre est un véhicule soumis aux aléas de la circulation. Enfin, la question de la réglementation et de la formation est certes intéressante mais n'est pas pertinente, une modification législative doit nécessairement être apportée même pour le Néobus (priorité des transports en commun) et la formation des conducteurs pour une « habilitation tramway » dure en moyenne 6 semaines et pourrait tout à fait être apportée par un formateur sur le territoire avant les essais des lignes.

Or, après cette remise en contexte, il apparaît clairement qu'en dehors de la question financière, rien ne donne l'avantage au BHNS qui perd cependant face au tramway qui présente une pérennité plus intéressante : durée de vie des matériels mais surtout extensibilité de la capacité horaire à 6 000 passagers contre 3 000 pour un BHNS.

tramways. En effet, les pentes de la Vallée des Colons sont trop importantes pour la desservir avec ce moyen de transport. Un BHNS doit donc être envisagé pour desservir les quartiers est de Nouméa : Centre-Ville – Vallée des Colons – Aéroport – Belle-Vie – Ducos. Les lignes de tramways, quant à elles, doivent se développer vers le sud et l'ouest de Nouméa afin de desservir les centres de formation de Nouvelle (4 500 étudiants) et les zones touristiques du littoral (Baie de l'Orphelinat, Baie de l'Anse Vata, Baie des Citrons).

Document réalisé par VUVIET Quentin

29 rue professeur Joseph Nicolas, 69008 Lyon

Contact : quentin.vuviet@hotmail.com

A destination de :

Haut-commissariat de la République, Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, Province Sud, Ville de Nouméa, Ville du Mont-Dore, Ville de Dumbéa, Ville de Païta, SIGN, SMTU, Association Ensemble pour la Planète.

Sources :

Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (article : Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine), Institut de la Statistique et des Etudes Economiques.



Contribution de Quentin Vuviet à destination du SMTU, en date du 20/06/2013

Pour commencer, deux constats :

Nouméa est une péninsule qui dispose actuellement de trois entrées routières. Votre projet prévoit de réaménager le tracé de l'ancienne voie ferrée pour créer une quatrième entrée spécialement pour les transports en commun. Cela amènerait donc le nombre d'entrées à 4 mais davantage semble impossible vu le bâti en présence.

Les BHNS sont régis par le code de la route et, en ce sens, ils ne peuvent excéder la taille de 24,5 mètres. Votre projet prévoit un tronçon commun sur lequel les bus articulés circuleraient toutes les 5 minutes. Or, si la fréquentation du bus dépasse vos prévisions, vos deux leviers possibles seront soit l'augmentation de la fréquence, soit l'adoption de bus bi-articulés. Dans le premier cas, ce choix impacterait lourdement sur la circulation des communes traversées du fait de la priorité aux feux. Dans le second cas, on peut se poser la question de ce que vous ferez quand surviendra à nouveau la saturation des bus. Etant donné qu'on observe globalement un report sur les transports en commun partout là où l'offre est pertinente, c'est une situation très probable.

Dès lors, en partant de ces constats, ne pensez-vous pas qu'un tramway serait plus pertinent car plus pérenne ? Actuellement, la ville de Besançon met en place un tramway de 18m dont la capacité approche celle du projet Néobus. L'adoption d'un tel tramway nous préviendrait des futurs travaux nécessaires à réaliser à saturation de la ligne. Or, si saturation de la ligne de bus il doit y avoir, ces travaux impacteraient énormément de monde et au final, la Nouvelle-Calédonie aura payé les travaux pour un BHNS et un tramway. Dans un contexte de crise, l'économie des 26 milliards que représente le BHNS est la bienvenue.

Réponse du SMTU à destination de Quentin Vuviet, en date du 08/07/2013

Bonjour,

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier. En se basant sur vos constats pertinents, vous pensez qu'un tramway serait plus pérenne qu'un BHNS. Vous trouverez ci-après l'ensemble des éléments qui ont guidé le choix d'un BHNS pour le Grand Nouméa.

Dimensions et capacités

Le Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS est un TCSP à mode routier, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un véhicule sur pneu, soumis au code de la route. Son gabarit est donc limité à 24,50m de long et 2,55 m de large. Il existe plusieurs modèles de capacité variable. Par comparaison, la capacité des tramways est plus importante. Voici les principales capacités :

Véhicule	Longueur	Capacité avec 4/6 passagers debout au m ²
Bus standard	12m	80/95 passagers
Bus articulé	18m	95/130 passagers
Bus bi-articulé	24m	150/180 passagers
Tramway	42m	280/350 passagers

peut transporter jusqu'à 100.000 personnes par jour et 5.000 voyageurs par heure et par sens en période de pointe. Le BHNS a une capacité plus limitée. Un bus articulé de 18m circulant toutes les 3 minutes peut transporter 2.400 personnes par heure et par sens. 3.000 passagers par heure et par sens est la limite théorique du BHNS (bus bi-articulé). Le Grand Nouméa se situera en dessous de ce seuil et conservera même des réserves de capacité durant longtemps. Selon les études préliminaires, la charge maximale serait de 1.800 voyages en heure de pointe dans le sens le plus chargé. Un véhicule de 120 places disposerait donc d'une réserve de 25 % de capacité.

Les coûts

Le prix de revient au km d'un tramway est en moyenne 4 fois supérieur à celui d'un BHNS. En métropole, le prix du kilomètre de tramway est de 25 à 40 millions d'euros (3 à 4,75 milliards de francs CFP) pour 5 à 10 millions d'euros (600 millions à 1,2 milliards de francs CFP) le kilomètre pour un site propre avec un véhicule de type BHNS. Cependant, l'investissement s'amortit sur une période plus longue (40 ans minimum pour le tramway, 15 ans pour les bus).

Les contraintes techniques

Le tramway comme tous les véhicules sur voie ferrée ne peut gravir de pentes importantes, en général 3%. La limite sur de courtes longueurs est de 5%. Le Bus, véhicule à pneu, ne connaît pas cette limite. Or, le tracé retenu pour le projet doit s'adapter à la topographie du Grand Nouméa et connaîtra des sections avec des pentes importantes (pouvant atteindre ponctuellement 13%), ce qui élimine de fait le tramway des choix possibles.

Le critère environnemental

La force du tramway, une des clés de son succès, c'est que sa traction électrique lui assure un bon classement selon les critères environnementaux classiques : silence de la motorisation, pas de pollution à la sortie du véhicule, bilan carbone très positif. Cependant, les résultats seraient moins favorables en Nouvelle-Calédonie du fait du mode de production de l'électricité, essentiellement à partir du fuel lourd. De ce fait, ici le bilan carbone du tramway est beaucoup moins flatteur qu'en métropole où l'électricité est largement produite par des sources non carbonées. L'électricité consommée en Nouvelle-Calédonie produit 720 g de CO2/kWh alors que le ratio habituellement constaté en Métropole est de 84 g CO2/kWh.

Les véhicules routiers ont aujourd'hui des résultats très favorables, et des véhicules hybrides sont en voie d'être disponibles sur le marché à des prix compétitifs. Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre. L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne. De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

Le critère maintenance

L'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance d'un tramway quand la technologie des bus est bien mieux maîtrisée localement.

Exploitation

Le BHNS peut sortir de sa plateforme dédiée ou prolonger son service sur une voie banalisée. Le tramway, avec son exploitation plus rigide et à la signalisation spécifique issue du monde ferroviaire, ne peut pas sortir de sa plateforme.

Réglementation et formation des conducteurs

La Nouvelle-Calédonie ne dispose pas de réglementation de circulation adaptée aux modes ferrés (tram-train, tramway...). En métropole, les tramways ne sont pas soumis au code de la route et à la signalisation routière. La circulation d'un tramway nécessite une signalétique spécifique qu'il faudrait adapter à la Nouvelle-Calédonie. La réalisation d'un tramway nécessiterait la création d'une nouvelle signalétique sur le territoire.

De plus, une formation spécifique des conducteurs de transports en commun est nécessaire. Des permis ou habilitations spécifiques (permis T, E(0), habilitation tramway, ...) sont requis, ce qui nécessiterait une formation et l'acquisition de compétence en dehors de la Nouvelle-Calédonie. Pour un BHNS, une formation est néanmoins nécessaire. Cette dernière pourrait être réalisée sur le territoire.

Coût, capacité, topographie, production d'électricité, simplicité de la maintenance, de l'exploitation et de la formation, l'analyse multicritère pèse donc largement en faveur du choix d'un BHNS.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la re-construction du projet Néobus.

L'équipe du projet Néobus

Courriers reçus (via site internet) 1ère phase de concertation

BILAN DE CONCERTATION PROJET NEOBUS

COUT

Le NEOBUS ou le tramway en métropole, ne règle pas tous les problèmes

Croire que les gens l'emprunteront pour faire leurs courses en grande surface est illusoire. On sort des centres commerciaux chargés de victuailles.... En général, partout où ce genre de transport passe, c'est pour supprimer des places de stationnement, réduire à une voie de circulation automobile, et donc les commerces, sur le parcours ferment les uns après les autres....au profit d'agences bancaires et/ou immobilières....

Ce principe de circulation et de déplacement très en vogue en métropole, coute très cher et n'a pas forcément les résultats escomptés.

C'est bien de penser à ce problème de circulation, mais il faut près de 30 milliards pour le mettre en place, et combien ensuite pour le faire vivre ???

C'est un avis, mais ne tuons pas le paysage océanien de NOUMEA avec de tels procédés modernistes. Restructurer les voies de circulation, les aires de stationnement sur Nouméa, favoriser la sortie en périphérie des accueils commerciaux, des sièges sociaux d'entreprises apporteront un ballon d'oxygène à NOUMEA.

Réponse :

Comme vous l'avez bien compris, il s'agit d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture sur le Grand Nouméa et non de la supprimer du paysage de la mobilité calédonienne. Le projet NéoBus a ainsi pour ambition de faire progresser la part modale des transports collectifs afin d'infléchir la progression des déplacements en voiture particulière (augmentations de la population, du taux de motorisation, de l'usage de la voiture).

La cible des usagers n'est pas que celle qui se rend et qui repart en transport en commun des grandes surfaces. Mais, la cible des usagers est aussi celle qui viendrait stationner dans un parking relais à proximité d'une grande surface.

Ce qui est proposé de mettre en place à travers le projet NéoBus, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connecté au projet NéoBus pour permettre d'achever son parcours en transport en commun. Ces zones de stationnement sont appelées des parkings relais et sont réservés aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Comme vous le soulignez, le projet NéoBus ne va pas partout. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer certains déplacements et/ou à certains horaires. Dans les zones périphériques de l'agglomération, l'automobile peut donc constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet.

Pour les résultats escomptés, le projet devra susciter une évolution des comportements. Nos concitoyens adorent la voiture et tout a été fait depuis des décennies pour la placer au cœur de notre système de déplacements. Cependant, les temps changent. L'offre de transport en commun a progressé et la mise en service de NéoBus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts qui confortent l'usage du transport en commun.

À cela se rajoutent trois phénomènes émergents qui pèsent de tout leur poids dans le basculement des comportements. Le premier, nous le rappelons, est le gain de temps (versus embouteillages qui deviennent de plus en plus significatifs). Le second est la croissance du coût de déplacement en voiture, devenu insupportable pour beaucoup de nos concitoyens qui n'hésitent plus désormais à le comparer aux coûts du transport en commun. Le troisième est l'inconfort du déplacement dans le centre-ville, tant pour l'automobiliste (saturation du trafic, difficulté de stationner) que pour le riverain (bruit, pollution, occupation de l'espace public...).

Nous assistons ainsi au plan international à une décélération de l'usage de la voiture et une croissance de l'activité des réseaux de transports en commun. Ce phénomène s'accélère fortement dans les réseaux de transport en commun qui s'appuient sur une ou plusieurs lignes adossées à un site propre. Le Grand Nouméa n'échappera pas au rééquilibrage des modes de déplacements.

Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder.

Sur le coût d'exploitation, le projet NéoBus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur les coûts de production. Des études sur la tarification vont également être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables.

Le projet NéoBus, de par la réalisation de la plate-forme du site propre, est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de « façade à façade ». Concernant les aménagements en cours de conception pour le projet NéoBus, les études en cours tiennent compte des atouts des paysages océaniques existants sur le Grand Nouméa, qu'ils soient urbains ou plus naturels.

Concernant votre contribution sur le fonctionnement du réseau routier, nous l'intégrerons au bilan de la concertation du projet NéoBus qui sera porté à la connaissance des gestionnaires des voiries concernées.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet NéoBus.

COÛT

Combien va coûter le projet ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Le coût estimatif du projet est de 26 milliards FCP.

La subvention de l'Etat dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle 2 est de 2.1 Milliards FCP. C'est la plus grosse subvention accordée par l'Etat pour un projet de BHNS.

COÛT

Le projet NéoBus sera-t-il plus efficient en termes de coût que le transport actuel en voiture ?

Réponse :

Le projet NéoBus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables.

Ces études tarifaires s'attacheront à analyser notamment le coût d'utilisation de la voiture (achat, entretien, assurance, péage, carburant, stationnement) afin que les transports collectifs soient concurrentiels vis-à-vis de celle-ci. Concernant le stationnement dans les parkings relais, son coût sera intégré au coût des titres de transport bus.

Comme vous le soulignez dans votre contribution, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne

ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Les usagers des transports collectifs pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances de l'ensemble du réseau du Grand Nouméa.

En conclusion et en parallèle du projet NéoBus, une étude de restructuration des réseaux de transport collectif est engagée. Elle a pour but d'améliorer la desserte de tous les quartiers du Grand Nouméa.

COUT, DELAI, EMPLOIS

Quel est le coût du projet ? Qui le financera ? Quand est-ce que le projet débutera et quand sera-t-il mis en service ? Quelle est l'entreprise qui se chargera de la maintenance de ces bus à haut niveau de service ? Quelles sont les offres d'emploi que vous proposerez ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le coût estimatif du projet est de 26 milliards FCP.

Concernant son financement, l'Etat dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle 2 a d'ores et déjà accordé une subvention de 2.1 Milliards FCP. C'est la plus grosse subvention accordée par l'Etat pour un projet de BHNS. De plus, depuis le 1er février 2013, une taxe sur les produits pétroliers permet au SMTU de bénéficier d'une ressource nouvelle lui permettant d'accéder à l'emprunt pour réaliser ces projets d'investissement

Le projet Néobus a une vraie vocation sociale qui est de permettre à chacun de se déplacer facilement, sans barrière économique. Il n'est donc pas envisageable de faire reposer son financement sur les ménages du Grand Nouméa. Ce serait contraire à l'objectif.

Le calendrier du projet Néobus prévoit de consacrer les années 2013 et 2014 aux études de conception et à la concertation, avec notamment une enquête publique prévue mi-2014. Viendra ensuite les appels d'offres pour les travaux et fournitures,

MATERIEL ROULANT

Pour commencer, deux constats :

Nouméa est une péninsule qui dispose actuellement de trois entrées routières. Votre projet prévoit de réaménager le tracé de l'ancienne voie ferrée pour créer une quatrième entrée spécialement pour les transports en commun. Cela amènerait donc le nombre d'entrées à 4 mais davantage semble impossible vu le bâti en présence.

Les BHNS sont régis par le code de la route et, en ce sens, ils ne peuvent excéder la taille de 24,5 mètres. Votre projet prévoit un tronçon commun sur lequel les bus articulés circuleraient toutes les 5 minutes. Or, si la fréquentation du bus dépasse vos prévisions, vos deux leviers possibles seront soit l'augmentation de la fréquence, soit l'adoption de bus bi-articulés. Dans le premier cas, ce choix impacterait lourdement sur la circulation des communes traversées du fait de la priorité au feu. Dans le second cas, on peut se poser la question de ce que vous ferez quand surviendra à nouveau la saturation des bus. Etant donné qu'on observe globalement un report sur les transports en commun partout là où l'offre est pertinente, c'est une situation très probable.

Dès lors, en partant de ces constats, ne pensez-vous pas qu'un tramway serait plus pertinent car plus pérenne ? Actuellement, la ville de Besançon met en place un tramway de 18m dont la capacité approche celle du projet NéoBus. L'adoption d'un tel tramway nous préviendrait des futurs travaux nécessaires à réaliser à saturation de la ligne. Or, si saturation de la ligne de bus il doit y avoir, ces travaux impacteraient énormément de monde et au final, la Nouvelle-Calédonie aura payé les travaux pour un BHNS et un tramway. Dans un contexte de crise, l'économie des 26 milliards que représente le BHNS est la bienvenue.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

En se basant sur vos constats pertinents, vous pensez qu'un tramway serait plus pérenne qu'un BHNS. Vous trouverez ci-après l'ensemble des éléments qui ont guidé le choix d'un BHNS pour le Grand Nouméa.

Dimensions et capacités

Le Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS est un TCSP à mode routier, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un véhicule sur pneu, soumis au code de la route. Son gabarit est donc limité à 24,50m de long et 2,55 m de large. Il existe plusieurs modèles de capacité variable. Par comparaison, la capacité des tramways est plus importante. Voici les principales capacités :

Véhicule	Longueur	Capacité avec 4/6 passagers debout au m ²
Bus standard	12m	80/95 passagers
Bus articulé	18m	95/130 passagers
Bus bi-articulé	24m	150/180 passagers
Tramway	42m	280/350 passagers

Les domaines de pertinence

Chacun des modes a son domaine de pertinence.

Le tramway offre une très grande capacité de transport car les véhicules peuvent avoir une longueur qui atteint 42m. Il peut transporter jusqu'à 100.000 personnes par jour et 5.000 voyageurs par heure et par sens en période de pointe.

Le BHNS a une capacité plus limitée. Un bus articulé de 18m circulant toutes les 3 minutes peut transporter 2.400 personnes par heure et par sens. 3.000 passagers par heure et par sens est la limite théorique du BHNS (bus bi-articulé).

Le Grand Nouméa se situera en dessous de ce seuil et conservera même des réserves de capacité durant longtemps. Selon les études préliminaires, la charge maximale serait de 1 800 voyages en heure de pointe dans le sens le plus chargé. Un véhicule de 120 places disposerait donc d'une réserve de 25 % de capacité.

Les coûts

Le prix de revient au km d'un tramway est en moyenne 4 fois supérieur à celui d'un BHNS.

En métropole, le prix du kilomètre de tramway est de 25 à 40 millions d'euros (3 à 4,75 milliards de francs CFP) pour 5 à 10 millions d'euros (600 millions à 1,2 milliards de francs CFP) le kilomètre pour un site propre avec un véhicule de type BHNS. Cependant, l'investissement s'amortit sur une période plus longue (40 ans minimum pour le tramway, 15 ans pour les bus).

Les contraintes techniques

Le tramway comme tous les véhicules sur voie ferrée ne peut gravir de pentes importantes, en général 3%. La limite sur de courtes longueurs est de 5%.

Le Bus, véhicule à pneu, ne connaît pas cette limite.

Or, le tracé retenu pour le projet doit s'adapter à la topographie du Grand Nouméa et connaîtra des sections avec des pentes importantes (pouvant atteindre ponctuellement 13%), ce qui élimine de fait le tramway des choix possibles.

Le critère environnemental

La force du tramway, une des clés de son succès, c'est que sa traction électrique lui assure un bon classement selon les critères environnementaux classiques : silence de la motorisation, pas de pollution à la sortie du véhicule, bilan carbone très positif. Cependant, les résultats seraient moins favorables en Nouvelle-Calédonie du fait du mode de production de l'électricité, essentiellement à partir du fuel lourd.

De ce fait, ici le bilan carbone du tramway est beaucoup moins flatteur qu'en métropole où l'électricité est largement produite par des sources non carbonées.

L'électricité consommée en Nouvelle-Calédonie produit 720 g de CO₂/kWh alors que le ratio habituellement constaté en Métropole est de 84 g CO₂/kWh

Les véhicules routiers ont aujourd'hui des résultats très favorables, et des véhicules hybrides sont en voie d'être disponibles sur le marché à des prix compétitifs.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

Le critère maintenance

L'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance d'un tramway quand la technologie des bus est bien mieux maîtrisée localement.

Exploitation

Le BHNS peut sortir de sa plateforme dédiée ou prolonger son service sur une voirie banalisée.

Le tramway, avec son exploitation plus rigide et à la signalisation spécifique issue du monde ferroviaire, ne peut pas sortir de sa plateforme.

Réglementation et formation des conducteurs

La Nouvelle-Calédonie ne dispose pas de réglementation de circulation adaptée aux modes ferrés (tram-train, tramway...). En métropole, les tramways ne sont pas soumis au code de la route et à la signalisation routière. La circulation d'un tramway nécessite une signalétique spécifique qu'il faudrait adapter à la Nouvelle-Calédonie. La réalisation d'un tramway nécessiterait la création d'une nouvelle signalétique sur le territoire.

De plus, une formation spécifique des conducteurs de transports en commun est nécessaire.

Des permis ou habilitations spécifiques (permis T, E(D), habilitation tramway, ...) sont requis, ce qui nécessiteraient une formation et l'acquisition de compétence en dehors de la Nouvelle-Calédonie. Pour un BHNS, une formation est néanmoins nécessaire. Cette dernière pourrait être réalisée sur le territoire.

Coût, capacité, topographie, production d'électricité, simplicité de la maintenance, de l'exploitation et de la formation, l'analyse multicritère pèse donc largement en faveur du choix d'un BHNS.

SECURITE

Ce projet est très ambitieux et à la hauteur de l'évolution démographique et surtout des besoins de la population automobiliste ou usagers de transports communs actuels et à venir. Je voulais savoir ce qui serait prévu en termes de « sécurité » : sera-t-elle assurée par la présence de contrôleurs ou d'une figure d'autorité ?

Réponse :

Comme vous l'avez très bien compris, il s'agit d'un projet de transport digne d'une agglomération moderne et dynamique, accélérateur de la qualité de vie. Il s'inscrit pleinement dans les enjeux et objectifs du développement durable de la Nouvelle-Calédonie, mais ne pourra y répondre seul.

Concernant la sécurité dans les transports, celle-ci est au centre de nos préoccupations quotidiennes, indépendamment du projet NéoBus. En effet, des réflexions sont actuellement en cours avec tous les acteurs de la sécurité et pourraient déboucher sur la mise en place d'une police des transports.

Au-delà de la présence humaine (contrôleurs, police...) sur les réseaux de transport collectif, nous travaillons également dans le cadre du projet NéoBus, à la prévention situationnelle de la délinquance (aménagement/équipements évitant de passer à l'acte). Ceci devrait se traduire par le déploiement d'une vidéosurveillance le long du tracé et dans les véhicules, le renforcement ou la création d'éclairage public, du mobilier urbain adapté aux usages et comportements.

PARKINGS , ACCESSIBILITE ET TARIFICATION

Les parkings seront-ils sécurisés ? Avez-vous prévu que ce soit accessible aux handicapés ? et comment seront calculés les tarifs (famille, jeune, étudiant etc...) ?

Réponse :

Le projet NéoBus prévoit la création de 6 parkings relais qui seront sécurisés. Cette sécurisation des parkings relais s'appuiera sur plusieurs mesures : contrôles d'accès, vidéosurveillance, voire présence humaine.

L'objectif du projet NéoBus est d'être 100 % accessible. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et pas seulement les personnes porteuses de handicap mais également les personnes âgées ou les personnes avec une poussette, est une question qui guidera tous les choix pour le projet NéoBus, non seulement pour le véhicule mais également pour les stations. La signalétique et l'information des voyageurs devront également permettre aux malentendants et aux malvoyants de se repérer tout au long du voyage.

Le projet NéoBus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Différentes formes tarifaires seront étudiées, notamment à destination des étudiants et scolaires, voire des familles nombreuses.

STATIONNEMENT

Avez-vous pensé à construire des zones de stationnement aux abords de certaines stations, notamment aux points excentrés de Nouméa (Mont-Dore, Dumbéa...). Je pense aux mamans qui devront déposer leurs enfants à la crèche et à l'école, ce qui sera plus pratique en voiture, mais qui voudraient ensuite descendre sur Nouméa avec le NéoBus.

Réponse :

Comme vous le soulignez, le projet NéoBus ne va pas partout. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer certains déplacements. Dans les zones périphériques de l'agglomération, l'automobile peut donc constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet, notamment pour accéder aux crèches et aux écoles maternelles et primaires.

Ce qui est proposé de mettre en place à travers le projet NéoBus, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connecté au projet NéoBus pour permettre d'achever son parcours en transport en commun. Ces zones de stationnement sont appelées des parkings relais et sont réservés aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Le parking relais, devient un outil qui permet le rabattement automobile sur les stations du projet NéoBus afin de limiter l'engorgement en centre-ville. Sa fonction répond à un objectif de report modal d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif.

Le projet NéoBus prévoit la création de 6 parkings relais majeurs dont un situé à Païta en périphérie éloignée. Le long du projet NéoBus sont prévus les ouvrages suivants, représentant un potentiel de 1 300 places :

- Dumbéa/Mer ;
- Centre Urbain de Koutio ;
- St-Quentin ;
- La Conception ;
- Boulari – St-Michel.

PIETONS

La ville sera-t-elle rendue aux piétons avec ce projet ?

Réponse :

Comme vous l'avez très bien compris, il s'agit d'un projet de transport digne d'une agglomération moderne et dynamique, accélérateur de la qualité de vie. Il s'inscrit pleinement dans les enjeux et objectifs du développement durable de la Nouvelle-Calédonie.

Le projet NéoBus, de par la réalisation de la plate-forme du site propre, est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de « façade à façade » et de donner ainsi une place plus large et plus sûre aux piétons.

Une plus grande lisibilité et une meilleure sécurité seront données aux espaces piétonniers le long du tracé. Les trottoirs seront aménagés, pour garantir une bonne accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les situations de mobilité réduite concernent tout un chacun à un moment de sa vie : parent avec une poussette, personne blessée en béquilles, personne chargée de paquets, personne handicapée moteur ou visuelle...

Le projet de transport porté par le projet NéoBus doit constituer une occasion majeure de penser un système de mobilité efficace et accessible à tous. Bien entendu, le SMTU n'agit pas seul sur ces sujets.

En effet, les transports collectifs que gère le SMTU du Grand Nouméa se contextualisent dans le prisme global de la mobilité. A l'échelle du Grand Nouméa, la compétence Mobilité est exercée par le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) qui pilote le Plan de Déplacement de l'agglomération (PDAN).

Dans le Grand Nouméa et en complément des communes et de la Province Sud, il y a donc aujourd'hui 2 acteurs majeurs, aux compétences bien définies :

- Le SIGN pour l'aménagement de l'espace (urbanisme, déplacements, cadre de vie, habitat, protection de l'environnement) ;
- Le SMTU pour l'organisation des transports en commun.

Le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa travaille notamment à la réalisation d'un schéma modes doux adapté aux PMR, aux piétons et aux cycles en collaboration avec les communes. Ce schéma doit permettre de recenser l'ensemble des aménagements, de favoriser des liaisons entre les différents tronçons réalisés et dans un second temps de parvenir à qualifier ce réseau « doux » à l'échelle de l'agglomération.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du PDAN sur les liens suivants :

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>

<http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

Concernant l'évolution de la présence massive de la voiture en ville, elle est intimement liée à l'évolution des comportements. Nos concitoyens adorent la voiture et tout a été fait depuis des décennies pour la placer au cœur de notre système de déplacements. Cependant, les temps changent. L'offre de transport en commun a progressé et la mise en service de NéoBus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts qui confortent l'usage du transport en commun.

À cela se rajoutent trois phénomènes émergents qui pèsent de tout leur poids dans le basculement des comportements. Le premier, nous le rappelons, est le gain de temps (versus embouteillages qui deviennent de plus en plus significatifs). Le second est la croissance du coût de déplacement en voiture, devenu insupportable pour beaucoup de nos concitoyens qui n'hésitent plus désormais à le comparer aux coûts du transport en commun. Le troisième est l'inconfort du déplacement dans le centre-ville, tant pour l'automobiliste (saturation du trafic, difficulté de stationner) que pour le riverain (bruit, pollution, occupation de l'espace public...).

Nous assistons ainsi au plan international à une décélération de l'usage de la voiture et une croissance de l'activité des réseaux de transports en commun. Ce phénomène s'accélère fortement dans les réseaux de transport en commun qui s'appuient sur une ou plusieurs lignes adossées à un site propre. Le Grand Nouméa n'échappera pas au rééquilibrage des modes de déplacements.

Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder.

HORAIRES ET PISTES CYCLABLES

Les horaires des passages du NéoBus seront-ils fiables ? Et est-il prévu des pistes cyclables sécurisées ?

Réponse :

Le projet NéoBus est un projet de transport en commun en site propre. Le principe d'un site propre est de préserver le bus de tous les inconvénients de la circulation : ralentissement, bouchons, accidents, véhicules mal stationnés, feux tricolores... En effet, celui-ci dispose d'une voie de circulation réservée et de la priorité aux carrefours. L'enjeu de ces aménagements en faveur du bus est bien de garantir une régularité et des horaires fiables aux voyageurs.

Le projet NéoBus, de par la réalisation de la plate-forme du site propre, est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de « façade à façade ». Concernant les itinéraires cyclables, leur insertion est donc étudiée tout au long du tracé du projet NéoBus. Ainsi, de nouveaux itinéraires cyclables sécurisés tout particulièrement dans les traversées de carrefours, seront créés dans le cadre du projet NéoBus. Mais, sur les itinéraires cyclables, le SMTU n'agit pas seul.

En effet, les transports collectifs que gère le SMTU du Grand Nouméa se contextualisent dans le prisme global de la mobilité. A l'échelle du Grand Nouméa, la compétence Mobilité est exercée par le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) qui pilote le Plan de Déplacement de l'agglomération (PDAN).

Dans le Grand Nouméa et en complément des communes et de la Province Sud, il y a donc aujourd'hui 2 acteurs majeurs, aux compétences bien définies :

- Le SIGN pour l'aménagement de l'espace (urbanisme, déplacements, cadre de vie, habitat, protection de l'environnement) ;
- Le SMTU pour l'organisation des transports en commun.

Le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa travaille notamment à la réalisation d'un schéma modes doux adapté aux PMR, aux piétons et aux cycles en collaboration avec les communes. Ce schéma doit permettre de recenser l'ensemble

des aménagements, de favoriser des liaisons entre les différents tronçons réalisés et dans un second temps de parvenir à qualifier ce réseau « doux » à l'échelle de l'agglomération.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du Plan de Déplacement de l'agglomération nouméenne (PDAN) sur les liens suivants :
<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>
<http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

Concernant votre proposition de Vélib sur le modèle parisien, celle-ci est intéressante et sera transmise au Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) qui pilote le Plan de Déplacement de l'agglomération nouméenne (PDAN). Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder

PISTES CYCLABLES

Les voies en site propre seront-elles ouvertes aux cyclistes ? Cet accès autorisé aux vélos pourrait apporter, en partie, une solution à un réseau de pistes cyclables quasi-inexistant sur l'agglomération nouméenne.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Le principe d'un site propre est de préserver le bus de tous les inconvénients de la circulation : ralentissement, bouchons, accidents, véhicules mal stationnés, feux tricolores... L'enjeu est de garantir une vitesse, dite commerciale, de voyage suffisamment rapide pour être compétitive par rapport à la voiture et apporter un réel avantage aux voyageurs. Tout ce qui peut ralentir le service de transport en site propre dégrade la qualité offerte et menace la régularité qui est, elle aussi, une donnée importante pour le voyageur dont les horaires sont garantis.

Autrement dit, il est impossible sans une importante dégradation de la qualité de service du bus, d'autoriser d'autres véhicules sur le site propre, même des vélos. En effet, ces derniers n'ont pas d'itinéraires et horaires fixes et, seraient donc amenés à quitter le site propre de façon aléatoire et non organisée, générant autant de perturbation et d'insécurité sur le trafic des bus et la circulation routière. De plus, le différentiel de vitesse entre le bus et le vélo est un facteur aggravant en cas d'accident.

Cependant, à ce stade des études, nous n'écartons pas définitivement l'usage du site propre bus aux vélos dans des secteurs et des conditions bien définies : en milieu très urbain (zones 30) et/ou en descente (différentiel de vitesse moins élevé) par exemple.

De plus, nous étudions la possibilité d'accepter la présence de vélo à bord du bus à haut niveau de service dans des conditions bien définies et optimales pour les voyageurs.

Mais aussi et surtout, le projet NéoBus, de par la réalisation de la plate-forme du site propre, est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de « façade à façade ». Concernant les itinéraires cyclables, leur insertion est donc étudiée tout au long du tracé du projet NéoBus. Ainsi, de nouveaux itinéraires cyclables sécurisés tout particulièrement dans les traversées de carrefours, seront créés dans le cadre du projet NéoBus. Mais, sur les itinéraires cyclables, le SMTU n'agit pas seul.

En effet, les transports collectifs que gère le SMTU du Grand Nouméa se contextualisent dans le prisme global de la mobilité. A l'échelle du Grand Nouméa, la compétence Mobilité est exercée par le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) qui pilote le Plan de Déplacement de l'agglomération nouméenne (PDAN).

Dans le Grand Nouméa et en complément des communes et de la Province Sud, il y a donc aujourd'hui 2 acteurs majeurs, aux compétences bien définies :

- Le SIGN pour l'aménagement de l'espace (urbanisme, déplacements, cadre de vie, habitat, protection de l'environnement) ;
- Le SMTU pour l'organisation des transports en commun.

Le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa travaille notamment à la réalisation d'un schéma modes doux adapté aux PMR, aux piétons et aux cycles en collaboration avec les communes. Ce schéma doit permettre de recenser l'ensemble des aménagements, de favoriser des liaisons entre les différents tronçons réalisés et dans un second temps de parvenir à qualifier ce réseau « doux » à l'échelle de l'agglomération.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du PDAN sur les liens suivants :

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>

<http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

EMPLOI

Bonjour, y-a-t-il des emplois de prévus pour gérer le futur réseau « type tramway » ?

Réponse :

Le projet NéoBus est projet de Transport en Commun en Site Propre (TSCP) sous la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : tous les avantages du tramway sans les contraintes des rails et caténaires. Autrement dit, le projet NéoBus est un projet de tramway sur pneus.

Les emplois nécessaires au fonctionnement de ce futur réseau ne sont pas encore définis. Ils le seront dans les deux années à venir et feront l'objet de formations correspondantes afin d'être accessibles au plus grand nombre des calédoniens.

Dans l'immédiat, pour les offres d'emplois du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa, nous vous invitons à consulter le site suivant :

http://www.drhfpnc.gouv.nc/portal/page/portal/drh/recrutement/vacances_postes/afficher_avp

Pour les offres d'emplois des opérateurs de transport existants, Karuïa et Carsud, je vous invite à consulter leur site respectif :

http://www.karuibus.nc/?page_id=689

<http://www.carsud.nc/nous-contacter>

ENVIRONNEMENT

J'approuve votre projet que je trouve très innovant et utile, mais sera-t-il enfin non polluant et non bruyant ?

Réponse :

Comme vous l'avez noté, le projet NéoBus est très innovant et nous sommes heureux de constater que vous jugiez ce projet utile. Il s'agit d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture. L'offre de transport en commun a progressé ces dernières années, mais la mise en service de NéoBus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts portés par le projet NéoBus et qui conforteront l'usage du transport en commun.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. A l'heure actuelle, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue

possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne. De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

La préservation de notre environnement par la réduction de la pollution de l'air mais également par la réduction du niveau de bruit sur les voies traversées par le NéoBus sont des objectifs majeurs de ce projet pour améliorer la qualité de vie.

En France, les transports terrestres et notamment la voiture, sont responsables de 80 % du bruit en ville. L'objectif du NéoBus est d'inciter de nombreux automobilistes à prendre désormais les transports collectifs. Ils participeront à diminuer le bruit en même temps que les émissions de gaz à effet de serre.

Une campagne de mesure du bruit a été menée au cours du mois de mai 2013. Les résultats nous permettront d'affiner les solutions à mettre en œuvre pour limiter le bruit en ville.

Tout comme les progrès constants dans la diminution des rejets de polluants, les moteurs thermiques des bus font des progrès significatifs dans la diminution du niveau de bruit. Enfin, si le choix d'une motorisation hybride était effectué, le bruit serait fortement diminué, notamment dans les phases d'accélération (en démarrant d'une station) où le moteur électrique silencieux prend le relais sur le moteur thermique et trouve tout son intérêt.

UN PROJET INDISPENSABLE

Ce message pour vous féliciter et vous dire à quel point ce projet est vital pour une meilleure qualité de vie et un moindre impact environnemental des transports au sein du Grand Nouméa. On le sait, un projet de TCSP révolutionne un bassin de vie, le rend agréable et attractif, alors soyez ambitieux, réduisez en parallèle la place de la voiture (moins de facilités de circulation et de stationnement) en partenariat avec le SIGN, les communes et tous les acteurs concernés, c'est un facteur-clé de succès. Une intermodalité optimale avant et après NeoBus est également indispensable, il est temps notamment de donner une vraie place au vélo dans l'agglomération, et de valoriser la marche à pied, qui est finalement le mode de déplacement fondamental depuis toujours. Je n'oublie pas non plus l'incitation au covoiturage, dont le potentiel est colossal.

Je me déplace à vélo au quotidien aux 4 coins de Nouméa, mon amie en bus sur un trajet supposé compliqué (les gens disent que le réseau de bus est catastrophique, mais n'ont en fait jamais fait l'essai ou bien une fois il y a 15 ans...), bien sûr qu'il y a parfois quelques couacs mais globalement ça le fait. On désespère un peu de rencontrer des personnes qui ont de fortes convictions et se sentent vraiment concernées par les problèmes climatiques, d'épuisement des ressources, plus largement d'intérêt général et de consommation réfléchie et modérée. Alors courage, tenez bon car le rapport à la voiture sur le territoire est proprement

ahurissant (même chez les métros comme nous, qui font tout sauf montrer la voie...), et sachez qu'une partie de la population vous soutient à 200% !

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Comme vous l'avez très bien compris, il s'agit d'un projet de transport digne d'une agglomération moderne et dynamique, accélérateur de la qualité de vie.

Le projet NéoBus s'inscrit aussi pleinement dans les enjeux et objectifs du développement durable de la Nouvelle-Calédonie, mais, comme vous le soulignez, il ne pourra y répondre seul.

Enfin, sachez que nous mettons tout en œuvre pour le concrétiser dans les meilleurs délais.

SECURITE ET TRAVAUX

Est-il prévu de faire quelque chose contre les dégradations et la délinquance trop souvent fréquentes dans les transports en commun ? De plus les travaux prévus risquent d'aggraver pour un temps le trafic routier ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Comme vous l'avez bien compris, il s'agit d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture. L'offre de transport en commun a progressé ces dernières années, mais la mise en service de NéoBus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts portés par le projet NéoBus et qui conforteront l'usage du transport en commun.

Concernant la sécurité dans les transports, celle-ci est au centre de nos préoccupations quotidiennes, indépendamment du projet NéoBus. En effet, des réflexions sont actuellement en cours avec tous les acteurs de la sécurité et pourraient déboucher sur la mise en place d'une police des transports.

Au-delà de la présence humaine (contrôleurs, police...) sur les réseaux de transport collectif, nous travaillons également dans le cadre du projet NéoBus, à la prévention situationnelle de la délinquance (aménagement/équipements évitant de passer à l'acte). Ceci devrait se traduire par le déploiement d'une vidéosurveillance le long du

tracé et dans les véhicules, le renforcement ou la création d'éclairage public, du mobilier urbain adapté aux usages et comportements.

Concernant les travaux, tout d'abord nous ne sommes pas la première agglomération à lancer et réaliser un projet de transports en commun en site propre puisque plus de 70 projets ont été déjà conduits rien qu'en France métropolitaine. Aujourd'hui, nous avons beaucoup de recul sur la façon dont ces chantiers ont été conduits et pouvons emmagasiner des retours d'expérience enrichissant et capitaliser des solutions efficaces. Pour cela, nous avons déjà conduit une mission de visite des villes TCSP et sans doute serons-nous amenés à reproduire cette initiative quand notre projet sera finalisé.

Aussi, la notion de chantier doit être bien définie. Le temps total de réalisation d'un projet de ce type, et notamment la phase chantier à partir du premier coup de pelle jusqu'à la mise en service, est en effet long, environ trois ans. Il comprend également ce que l'on appelle la marche à blanc, c'est-à-dire les tests du matériel et des équipements, d'une durée d'environ six mois.

Les travaux proprement dits seront organisés par secteur itinérant, en plusieurs phases : l'ouverture et la fermeture de la voirie pour le déplacement et la modernisation des réseaux, le traitement des revêtements de surface, les aménagements de surface comme le mobilier urbain, les quais et les stations, la végétalisation, la signalétique. La phase la moins agréable est bien sûr l'ouverture et la fermeture de la voirie. Celle-ci dure en moyenne de 6 mois à 1 an. C'est à ce moment-là que la circulation peut être pénalisée par la neutralisation des voies. Cependant des actions préparatoires portant sur le plan de circulation d'ensemble et la désignation d'itinéraires alternatifs permettent d'atténuer les nuisances du mieux que possible.

Au-delà de l'ouverture et de la fermeture de la voirie, les travaux de surface, même s'ils restent importants, sont beaucoup moins pénalisants.

Enfin, une communication continue et précise (vers les riverains, commerçants, employeurs...) sera faite sur la progression des travaux afin d'en limiter les perturbations sur la circulation.

TRACE

Bonjour, avez-vous imaginé un trajet qui se termine au Pic aux chèvres plutôt qu'au Médipôle. En effet, il est difficile d'imaginer comment ce quartier va évoluer dans les années à venir mais ce qui est certain c'est qu'il va regrouper beaucoup de personnes avec plusieurs écoles, un collège et une zone d'activité,...

Le fait de prolonger le tracé permettrait aux habitants de Dumbéa sur mer et notamment du Pic aux chèvres de se sentir moins exclu. Le climat social de ce quartier dépendra des investissements d'aujourd'hui.

Réponse :

Effectivement, le projet NéoBus ne desservira pas directement Pic aux chèvres. Le trafic routier au-delà du Médipôle ne justifie pas, aujourd'hui, une voie en site propre pour le projet NéoBus. Les véhicules NéoBus sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et donc les coûts d'exploitation. La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre pourra être réexaminée en fonction de la croissance démographique et ce, afin d'anticiper toute congestion routière.

Mais, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte au projet NéoBus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Les usagers des transports collectifs pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus.

Nous permettrons aux habitants de Pic aux Chèvres de se connecter à NéoBus au moyen d'un pôle d'échanges au droit du Médipôle. De plus, un parc relais est prévu à Dumbéa-sur-mer au droit du futur centre commercial.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet NéoBus. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs.

En conclusion et en parallèle du projet NéoBus, une étude de restructuration des réseaux de transport collectif est engagée. Elle a pour but d'améliorer la desserte de tous les quartiers existants et en devenir.

TRACE

Comment va-t-on se rendre de Porte de Fer à Tuband ou à d'autres quartiers de Nouméa ?

Réponse :

Le projet NéoBus ne desservira pas directement Portes de Fer. Mais, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Les usagers des transports collectifs pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus.

Il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet NéoBus. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs.

En conclusion et en parallèle du projet NéoBus, une étude de restructuration des réseaux de transport collectif est engagée. Elle a pour but d'améliorer la desserte de tous les quartiers de Nouméa.

TRACE

Le projet va-t-il aller jusqu'à La Coulée ?

Réponse :

Le projet NéoBus ne desservira pas directement La Coulée, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de La Coulée mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble

des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus. Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme celui de Boulari/Saint-Michel au droit du futur lycée public du Mont-Dore. Les habitants de La Coulée pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus.

Il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet NéoBus. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet NéoBus.

TRACE ET ENVIRONNEMENT

Une extension du projet NéoBus est-elle prévue vers l'Anse Vata ou les quartiers Sud de Nouméa ?

Va-t-on privilégier un moyen de transport électrique ou hybride, le moins polluant possible ?

Réponse :

Concernant la desserte, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre : il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme ceux de Bir-Hakeim et de la Moselle.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à une extension du projet NéoBus sur les quartiers sud de Nouméa. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

MOTORISATION

La NOUVELLE-CALÉDONIE, dans un contexte de VITRINE technologique de la France dans le Pacifique, a-t-elle prévu d'adopter des Transports en Communs (Bus) électriques ?

Réponse :

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

Le projet NéoBus capitalise aussi les nombreux retours d'expériences et expertises issus de projets similaires menés en Europe et dans le monde.

Ainsi, le projet NéoBus s'inscrit pleinement dans les enjeux et objectifs du développement durable de la Nouvelle-Calédonie, mais ne pourra y répondre seul.

PARKING, MODES DOUX ET AUTRES

Je souhaite que le projet NéoBus soit un succès et se réalise au plus vite, dans les délais prévus. Cependant j'aimerais savoir si d'autres actions sont envisagées, actions qui donneraient de la cohérence aux modes de déplacements et de transport du Grand Nouméa :

- *décalage des horaires d'ouverture des commerces du centre-ville, des écoles-collèges-lycées du Grand Nouméa et des entreprises pour éviter que tout le monde aille en même temps à Nouméa ou quitte la ville à la même heure*
- *suppression du péage de Koutio et/ou soutien réel au covoiturage (parking gratuit en ville, péage gratuit et voie réservée si on le maintient)*
- *suppression des parkings sauvages autour de tous les lycées, collèges et écoles qui empêchent les enfants d'aller à pied en sécurité*
- *zones de dépose-minute des enfants éloignées de 50 m au moins des portes d'entrée des écoles et collèges*
- *réalisation de voies de circulation piétonnes autour des zones scolaires pour que les enfants - dès le primaire - prennent les chemins les plus courts à pied et en sécurité*
- *voie cyclable et piétonnière intégralement en site propre desservant Nouville, Ouemo, le centre Tjibaou, Le Pont des Français, Le Mont Dore, Ducos, Kaméré, Dumbéa, et les baies*
- *aménagement de voies piétonnes le long de la voie rapide et passage de tous les ponts d'autoroute à pied en poussette et à vélo*
- *radars urbains et contrôles d'alcoolémie pour essayer de réduire la vitesse des véhicules au quotidien*

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez à la mobilité et aux transports en général et, au projet NéoBus en particulier.

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) lance le projet NéoBus.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville de Nouméa et les principaux pôles de l'agglomération. C'est une première étape et un levier d'une restructuration profonde des réseaux de bus.

Le projet NéoBus prolonge la politique volontariste en faveur de nos déplacements, illustrée en 2010, par la création du SMTU entre les quatre communes du Grand Nouméa et la province Sud afin de coordonner les trois réseaux de bus qui sillonnent notre agglomération. Le projet NéoBus constitue également la clé de voûte d'un projet urbain d'agglomération.

Les transports collectifs que gère le SMTU du Grand Nouméa se contextualisent donc dans le prisme global de la mobilité. A l'échelle du Grand Nouméa, la compétence mobilité est exercée par le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa

PARKING, MODES DOUX ET AUTRES

Je souhaite que le projet NéoBus soit un succès et se réalise au plus vite, dans les délais prévus. Cependant j'aimerais savoir si d'autres actions sont envisagées, actions qui donneraient de la cohérence aux modes de déplacements et de transport du Grand Nouméa :

- *décalage des horaires d'ouverture des commerces du centre-ville, des écoles-collèges-lycées du Grand Nouméa et des entreprises pour éviter que tout le monde aille en même temps à Nouméa ou quitte la ville à la même heure*
- *suppression du péage de Koutio et/ou soutien réel au covoiturage (parking gratuit en ville, péage gratuit et voie réservée si on le maintient)*
- *suppression des parkings sauvages autour de tous les lycées, collèges et écoles qui empêchent les enfants d'aller à pied en sécurité*
- *zones de dépose-minute des enfants éloignées de 50 m au moins des portes d'entrée des écoles et collèges*
- *réalisation de voies de circulation piétonnes autour des zones scolaires pour que les enfants - dès le primaire - prennent les chemins les plus courts à pied et en sécurité*
- *voie cyclable et piétonnière intégralement en site propre desservant Nouville, Ouemo, le centre Tjibaou, Le Pont des Français, Le Mont Dore, Ducos, Kaméré, Dumbéa, et les baies*
- *aménagement de voies piétonnes le long de la voie rapide et passage de tous les ponts d'autoroute à pied en poussette et à vélo*
- *radars urbains et contrôles d'alcoolémie pour essayer de réduire la vitesse des véhicules au quotidien*

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez à la mobilité et aux transports en général et, au projet NéoBus en particulier.

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) lance le projet NéoBus.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville de Nouméa et les principaux pôles de l'agglomération. C'est une première étape et un levier d'une restructuration profonde des réseaux de bus.

Le projet NéoBus prolonge la politique volontariste en faveur de nos déplacements, illustrée en 2010, par la création du SMTU entre les quatre communes du Grand Nouméa et la province Sud afin de coordonner les trois réseaux de bus qui sillonnent notre agglomération. Le projet NéoBus constitue également la clé de voûte d'un projet urbain d'agglomération.

Les transports collectifs que gère le SMTU du Grand Nouméa se contextualisent donc dans le prisme global de la mobilité. A l'échelle du Grand Nouméa, la compétence mobilité est exercée par le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa

(SIGN) qui pilote à la fois le Plan de Déplacement de l'agglomération (PDAN) mais également la cohérence urbaine de l'agglomération à travers le Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne (SCAN).

Dans le Grand Nouméa et en complément des communes et de la Province Sud, il y a donc aujourd'hui 2 acteurs majeurs, aux compétences bien définies :

- Le SIGN pour l'aménagement de l'espace (urbanisme, déplacements, cadre de vie, habitat, protection de l'environnement) ;
- Le SMTU pour l'organisation des transports en commun.

Le plan de déplacement de l'agglomération de l'agglomération nouméenne approuvé en 2010 par l'ensemble des quatre communes et la province sud prévoit des actions à court et moyen terme. La création du SMTU autorité organisatrice des transports est la première action de ce plan, mise en œuvre en septembre 2010.

Le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa travaille notamment à la réalisation d'un schéma modes doux adapté aux PMR, aux piétons et aux cycles en collaboration avec les communes. Ce schéma doit permettre de recenser l'ensemble des aménagements, de favoriser des liaisons entre les différents tronçons réalisés et dans un second temps de parvenir à qualifier ce réseau « doux » à l'échelle de l'agglomération.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du SCAN et PDAN sur les liens suivants :

- <http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>
- <http://www.sign.nc/amenagement-urbain/projets-urbains/le-scan>
- <http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

VOIES RESERVEES

Le choix d'une voie de circulation dédiée aux bus est une solution. Mais pour plus d'efficacité, il serait important de réserver cette voie non seulement aux NéoBus mais aussi aux taxis, (taxi collectifs à créer), aux véhicules transportant plus de 3 personnes (le contrôle automatique est possible), et de penser aussi aux « futurs » véhicules autonomes (véhicules sans chauffeur type Google car) pour pouvoir en mettre à disposition des usagers dès qu'ils seront disponibles.

Réponse :

Le principe d'un site propre est de préserver le bus de tous les inconvénients de la circulation : ralentissement, bouchons, accidents, véhicules mal stationnés, feux tricolores... L'enjeu est de garantir une vitesse, dite commerciale, de voyage suffisamment rapide pour être compétitive par rapport à la voiture et apporter un réel avantage aux voyageurs. Tout ce qui peut ralentir le service de transport en site

propre dégrade la qualité offerte et menace la régularité qui est, elle aussi, une donnée importante pour le voyageur dont les horaires sont garantis.

Autrement dit, il est impossible sans une importante dégradation de la qualité de service du bus, d'autoriser d'autres véhicules sur le site propre. En effet, ces derniers n'ont pas d'itinéraires et horaires fixes et, seraient donc amenés à quitter le site propre de façon aléatoire et non organisée, générant autant de perturbation et d'insécurité sur le trafic des bus et la circulation routière.

Le projet NéoBus prévoit actuellement une quarantaine de stations. A chacune de ces stations, les éventuels autres véhicules autorisés sur le site propre devraient rester à attendre derrière le bus à l'arrêt. Ceci est de nature à inciter les éventuels autres usagers du site propre à doubler le bus à l'arrêt, également source de perturbation et d'insécurité.

Cependant, à ce stade des études, nous n'écartons pas définitivement l'usage du site propre bus à d'autres véhicules dans des secteurs et des conditions bien définies : véhicules d'urgence aux abords du Médipôle ou taxis dans l'hypercentre par exemples.

Concernant les recherches en cours sur les voitures de prochaine génération, il est aujourd'hui prématuré d'intégrer ces innovations en cours de fiabilisation dans les études opérationnelles du projet NéoBus. Nous nous tenons cependant informés des dernières évolutions technologiques des différents modes de déplacement.

De plus, la souplesse d'utilisation de l'infrastructure projetée (contrairement à une infrastructure de type ferroviaire pour un projet de tramway ou de train) pourrait permettre de faire évoluer dans le temps et à moindre coût, ses usages.

TRACE ET VELOS

Le descriptif et le plan montrent que le site propre passera par la vallée du tir et la montagne coupée. Par où comptez-vous faire passer le BHNS et comment ferez-vous les travaux sans ajouter de ralentissement sur la voie de dégagement et la rue Unger, toutes deux déjà saturées et dont le trafic ne va faire qu'augmenter d'ici les travaux ?

Pour les 50 000 véhicules supplémentaires et inciter les automobilistes actuels à prendre le NéoBus, vous ne prévoyez que 1 300 places de stationnement ! N'est ce pas sous dimensionner par rapport à d'autres villes comme Auckland ou Nice ?

Comme les Calédoniens, les Américains sont attachés à leur voiture ; pourtant, ils ont su trouver la solution pour le transport des vélos : la plupart du temps, ceux-ci sont positionnés à l'avant du bus. Pourquoi ne saurions-nous pas le faire ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier. Vos avis et retours d'expérience seront mis à profit pour en améliorer la qualité.

Concernant l'itinéraire actuellement proposé à la concertation, il s'agit en l'état actuel des études du tracé optimal pour la performance du projet NéoBus. Les recueils et analyses de données en cours (comptages routiers, stationnement, études de trafic, environnement) mais aussi la concertation peuvent justifier l'étude de variantes.

Concernant la vallée du tir, l'itinéraire se répartit entre deux axes : sens sud-nord (vers Montravel) sur la VDO et sens nord-sud (vers Patch) sur la rue Unger. Pour la VDO, le projet ne réduit pas sa capacité. Pour la rue Unger, le projet s'accompagnera d'une adaptation du plan de circulation dont les comptages routiers en cours vont alimenter les réflexions.

La future période des travaux fait déjà l'objet d'une attention particulière dans la conception du projet. Une information et une signalisation spécifiques seront mises en œuvre à destination des usagers, riverains et professionnels (médiateurs, n° vert, lettre d'information). De plus, les travaux en cours dans ce secteur montrent la capacité des entreprises à les réaliser sous circulation et seront de nature à améliorer les conditions de circulation.

Concernant les parkings relais, il y en a malheureusement qui sont restés vides ! Il est en effet parfois difficile d'en appréhender la future clientèle. C'est pourquoi nous prévoyons un fort caractère évolutif de ces futurs parkings relais (en surface comme en ouvrage). Aussi, les premières études de trafic, en cours d'actualisation et de précision, montrent que le besoin à la mise en service du projet serait de l'ordre de 1 300 places.

Enfin pour les vélos, leur transport comme leur stationnement font partie des réflexions en cours. Votre proposition sur la position à l'avant du bus sera étudiée.

TARIFICATION ET UNIVERSITE

Les prix des tickets de transports vont-ils être baissés et pourquoi le NéoBus ne dessert-il pas l'université ?

Réponse :

Le projet NéoBus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Des études

sur la tarification vont être engagées prochainement pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables.

Le projet NéoBus ne desservira pas directement Nouville, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de Nouville mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Il a donc été retenu d'installer un pôle d'échanges situé à l'entrée Nord de Nouméa, vers Patch/CHT. Les étudiants pourront ainsi, à leur descente des lignes NéoBus, emprunter une ligne structurante au service amélioré en direction de Nouville. La performance de la correspondance en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus, avec des gains de temps de l'ordre de 20 à 40 %.

TRACE

Pourquoi la ligne du projet NéoBus ne se prolonge-t-il pas jusqu'à Nakutakoin voir Païta ? Les personnes qui proviennent de ces endroits vont devoir rouler avec leur voiture jusqu'à Dumbéa sur mer, se garer dans le parking prévu pour et enfin prendre le NéoBus ?

Réponse :

Les voiries situées entre Païta et le Médipôle ne sont pas suffisamment congestionnées pour justifier l'intérêt d'un transport en commun en site propre. Les véhicules NéoBus sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et les coûts d'exploitation.

La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre serait réexaminée le jour où la congestion routière le justifiera.

Nous permettrons aux habitants de Païta de se connecter à NéoBus au moyen d'un parc relais installé sur la commune et d'une ligne express à haut niveau de service, dont un arrêt sera certainement prévu sur Nakutakoin, et ayant pour terminus la station NéoBus du Médipôle.

PIETONS ET HORAIRES

Des aménagements spécifiques (voies piétonnes) seront-ils prévus pour relier la ligne du projet NéoBus aux autres dessertes de bus ? Les horaires seront-ils étudiés afin qu'il y est le moins de temps d'attente entre les « connections » ?

Réponse :

En parallèle du projet NéoBus, une étude de restructuration des réseaux de transport collectif est engagée. Comme vous le préconisez, elle a notamment pour objectif de mieux relier, dans le temps et l'espace, les zones d'habitat aux zones de travail, études, sports, loisirs, cultures. La qualité des voies piétonnes et cyclables existantes, mais aussi celles en projet par les collectivités ou qui accompagneront le projet NéoBus, sera prise en compte dans le choix des itinéraires et des arrêts des futurs lignes structurantes et secondaires.

En espérant que les réflexions engagées et les actions qui en découleront apporteront des solutions aux malheureuses expériences que vous relatez, nous vous invitons à suivre et participer au projet NéoBus.

IMPOTS ET EMPLOIS

Paierons-nous des impôts pour financer ce projet ? Y aura-t-il des emplois supplémentaires ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier. Vos avis, questions et retours d'expérience seront mis à profit pour en améliorer la qualité.

NéoBus a une vraie vocation sociale qui est de permettre à chacun de se déplacer facilement, sans barrière économique. Il n'est donc pas envisageable de faire reposer son financement sur les ménages du grand Nouméa. Ce serait contraire à l'objectif.

Le réseau urbain actuellement exploité par Karuïa sera restructuré avec l'arrivée du projet NéoBus. L'objectif global est cependant bien d'améliorer l'offre de transport en la développant. Ainsi, l'ensemble des moyens transports existants devrait être en mesure de trouver une place dans le futur réseau.

La conduite d'un bus à haut niveau de service ne requiert pas plus de qualification que celle d'un bus classique. Ainsi chaque chauffeur conduisant actuellement un bus pourra demain conduire un bus à haut niveau de service à conditions de recevoir une formation adaptée qui se déroulera en Nouvelle Calédonie. A l'inverse, un tramway nécessite des permis ou habilitations spécifiques (permis T, E(D), habilitation tramway, ...), ce qui aurait nécessité une formation et l'acquisition de compétence en dehors de la Nouvelle-Calédonie.

Aussi, les travaux de l'ordre de 23 milliards généreront de l'activité pour le secteur des travaux publics, dont l'emploi est essentiellement local.

MOTORISATION ET ENVIRONNEMENT

Bonjour, de nombreuses villes font le choix du biogaz pour leur transport en commun (Lille notamment). Compte tenu de la production de matières fermentescibles localement et issue de l'importation par les emballages cartons et autres papiers pourquoi ne pas mettre en place une filière locale qui permettrait de libérer le projet NéoBus de la dépendance aux hydrocarbures et également de répondre réellement aux engagements du développement durable?

De plus cela permettrait de régler le problème des boues de stations d'épuration, de l'enfouissement de déchets valorisables, de faire supporter une partie du coût des transports via le traitement des déchets fermentescibles et d'inscrire la population de l'agglomération Nouméenne dans le tri sélectif. La plupart des communes ayant fait le choix du biogaz atteste de l'intérêt à court, moyen et long terme.

Réponse :

La communauté urbaine de Lille dispose en effet depuis 2007 d'un centre de valorisation organique (localisé à Sequedin). La démarche pour réaliser cette filière de biogaz a été initiée en 1994, avec la mise en circulation par des constructeurs de prototypes de « biobus » (bus circulant au biogaz). Le centre de valorisation organique de Lille traite 108.000 tonnes de déchets verts organiques provenant d'une collecte couvrant un bassin de population de 550.000 habitants.

Ce centre pourrait couvrir les besoins en carburant d'une centaine de bus mais, il ne les alimente pas directement. Ainsi, le réseau de transport en commun de Lille (Transpôle) ne fait pas circuler aujourd'hui ses bus au biogaz mais au Gaz Naturel de Ville (GNV).

Initialement mis en place pour alimenter une partie de la flotte de bus urbain du réseau Transpôle, le biogaz est finalement vendu à Gaz De France (GDF). L'Etat et la communauté urbaine de Lille Métropole n'ont pas réussi à autoriser l'acheminement du gaz du centre de valorisation organique au dépôt de bus à gaz (tuyau d'une centaine de mètres seulement). De plus, il est financièrement plus avantageux de revendre le biogaz à GDF qu'à Transpôle.

Les bus de Lille fonctionnent donc en GNV classique. En effet, l'image du centre de valorisation organique de Lille est issue du projet initial et non du schéma fonctionnel actuel.

Concernant la Nouvelle-Calédonie, il est nécessaire d'évaluer le potentiel de production d'une filière locale pour fournir du carburant à environ 150 bus, sur de nombreux points :

- Création d'un centre de valorisation organique : transposer cette expérience au territoire de la Nouvelle-Calédonie (250.000 habitants) nécessiterait une étude approfondie sur la construction d'une filière biogaz et sa capacité à répondre aux besoins de carburant pour les transports en commun (existence ou non d'un gisement suffisant de déchets méthanisables). Comme vous le soulignez, la mise en place d'un tri des déchets à l'échelle du Grand Nouméa est en effet un préalable nécessaire.
- Adaptation du ou des dépôts de bus pour stocker le Biogaz ainsi que les modalités d'acheminement du carburant (du centre de production du biogaz au réservoir des bus). La Nouvelle-Calédonie n'est aujourd'hui pas pourvue d'un réseau public de distribution de gaz.
- Achat de matériel roulant adaptés. Par rapport à un bus classique, le coût d'un bus fonctionnant au gaz est en général supérieur de +15%. Il faut évaluer la possibilité de renouveler l'intégralité des flottes de bus qui ne sont pas compatibles à ce carburant.

De plus, le calendrier, les nombreux acteurs concernés (le SMTU ne peut agir seul sur ces sujets qui dépassent le strict cadre des transports publics), les autorisations à délivrer et le coût d'une filière de biogaz semblent peu compatibles avec l'horizon de mise en service du NéoBus (2017).

Cependant, le matériel roulant est ce qui est le plus régulièrement renouvelé sur des lignes de bus à haut niveau de service. Ainsi, en fonction de l'évolution du paysage énergétique de la Nouvelle-Calédonie, nous pourrions envisager de faire évoluer la motorisation des véhicules en cours d'exploitation des lignes.

Concernant la motorisation du véhicule du projet NéoBus à sa mise en service, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre. Ainsi, la motorisation diesel apparaît pertinente.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. C'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

PROJET ATTENDU

ENFIN! enfin un projet de transport en commun efficace : prioritaire sur les voitures et donc rapide, nous permettant de laisser la voiture au garage (ou sur des parkings). Pour moi le Grand Nouméa entre enfin dans la cour des grands. Je l'attends avec impatience!

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Comme vous l'avez très bien compris, il s'agit d'un projet de transport digne d'une agglomération moderne et dynamique. Sachez que nous mettons tout en œuvre pour le concrétiser dans les meilleurs délais, cap sur 2017.

Pour soulager votre respectueuse impatience, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet NéoBus.

MOTORISATION

Vous dites qu'un bus entièrement électrique n'est pas encore au point, mais les Coréens l'ont fait :

izitech.ma/2013/08/07/des-bus-rechargeables-par-wifi/

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Comme vous le savez, l'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés, ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance de technologie nouvelle non encore éprouvée. Il est donc important que la technologie retenue pour le projet NéoBus soit bien maîtrisable, voire déjà maîtrisée, localement.

Ainsi, l'exemple que vous citez parmi de nombreux autres, ne peut être aujourd'hui reproduit sous forme industrielle en Nouvelle-Calédonie. Il nécessite encore des coûts de développement difficilement supportables pour une agglomération comme celle du Grand Nouméa.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Mais, la motorisation 100 % électrique n'est pas retenue. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié. Le SYTRAL, équivalent du SMTU sur l'agglomération lyonnaise, vient d'ailleurs de mettre 6 bus hybrides de constructeurs différents à l'essai sur ces lignes, avant de s'engager dans un choix de développement. Nous regardons son test grandeur nature avec intérêt.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet NéoBus.

TRACE, DESSERTE

Avez-vous prévu une desserte pour les étudiants de l'Université de Nouville et les lycéens du lycée Jules Garnier ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet NéoBus en particulier.

Le projet NéoBus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa. Il va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées.

Le projet NéoBus ne desservira pas directement Nouville, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de Nouville mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Il a donc été retenu d'installer un pôle d'échanges situé à l'entrée Nord de Nouméa, vers Patch/CHT. Les étudiants et lycéens pourront ainsi, à leur descente des lignes Néobus, emprunter une ligne structurante au service amélioré en direction de Nouville. La performance de la correspondance en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus, avec des gains de temps de l'ordre de 20 à 40 %.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à une extension du projet Néobus vers la presqu'île de Nouville. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail et domicile-étude.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

TRACE ET TRAFFIC

Le projet paraît très bien. Mais comment allez-vous changer les habitudes et la mentalité des Calédoniens qui affectionnent particulièrement leur 4X4 (de plus en plus gros). Ces mêmes personnes qui ne parcourent pas plus de 50 mètres pour aller d'1 point à 1 autre sans leur voiture (s'ils pouvaient rentrer dans le magasin en 4X4, ils le feraient) . J'habite à Koutio Secal depuis 8 ans, et le trafic ne cesse d'augmenter. Maintenant, lorsque je sors de chez moi, il y a des tas de véhicules qui coupent la grande rue, et passent par les ruelles.

J'emprunte tous les matins, 4 ronds points, passe devant 1 collège et 1 lycée. En attendant votre projet.....n'y aurait-il pas moyen de créer une voie sans « obstacle ». Je vous invite à venir le constater le matin à partir de 6h30.

Réponse :

Concernant l'évolution des comportements des calédoniens, nos concitoyens adorent la voiture et tout a été fait depuis des décennies pour la placer au cœur de notre système de déplacements. Cependant, les temps changent. L'offre de transport en commun a progressé et la mise en service de NéoBus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts qui confortent l'usage du transport en commun.

À cela se rajoutent trois phénomènes émergeant qui pèsent de tout leur poids dans le basculement des comportements. Le premier, nous le rappelons, est le gain de temps (versus embouteillages qui deviennent de plus en plus significatifs). Le second est la croissance du coût de déplacement en voiture, devenu insupportable pour

beaucoup de nos concitoyens qui n'hésitent plus désormais à le comparer aux coûts du transport en commun. Le troisième est l'inconfort du déplacement dans le centre-ville, tant pour l'automobiliste (saturation du trafic, difficulté de stationner) que pour le riverain (bruit, pollution, occupation de l'espace public...).

Nous assistons ainsi au plan international à une décélération de l'usage de la voiture et une croissance de l'activité des réseaux de transports en commun. Ce phénomène s'accélère fortement dans les réseaux de transport en commun qui s'appuient sur une ou plusieurs lignes adossées à un site propre. Le Grand Nouméa n'échappera pas au rééquilibrage des modes de déplacements.

Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder.

Concernant la voie pour les voitures et sans « obstacle » que vous évoquez dans votre contribution dans l'attente du projet NéoBus, il s'agirait en fait d'un niveau de service de voie rapide urbaine auquel aujourd'hui la voie express peut répondre. D'après votre lieu d'habitation mais sans préjuger de votre lieu de destination, il pourrait s'agir pour vous d'emprunter l'échangeur de la piscine de Koutio pour rejoindre la voie express et non celui de Kenu-In. Cette voie express fait régulièrement l'objet d'amélioration afin d'en augmenter le niveau de service.

Pour les autres voiries que vous utilisez régulièrement, elles supportent de multiples usages urbains (desserte des écoles, collèges, lycées, commerces, équipements publics, présence de lignes de bus avec des arrêts...) qui sont de nature à y réduire la vitesse de circulation.

TRACE

J'ai bien reçu le dépliant sur le projet NEOBUS mais malheureusement après les dates de réunions publiques auxquelles j'aurais pourtant bien aimé participer...

Habitant le grand Nouméa et travaillant sur la capitale, je suis, comme beaucoup, directement concerné par cette circulation devenue à ce jour insupportable !

Votre projet NEOBUS, pourtant superbe, ne résoudra pas les problèmes de circulation pour la simple raison qu'il n'est adapté qu'à une partie minoritaire de la population. Prenons mon cas par exemple. Je travaille sur l'orphelinat et je suis séparé de la mère de mes enfants qui n'habite pas dans le même secteur que moi. Nous avons donc mis nos enfants à proximité de nos lieux de travail respectifs soit sur l'orphelinat également. Le terminus étant situé à Bir-Hakeim, il nous faudra ensuite marcher plus d'1 km avec deux enfants en bas âge chargés de cartables, d'une gamelle repas (car mon fils aîné est allergique) et cela tous les jours même en plein été ou pire les jours pluvieux : les trottoirs de ce secteur ne sont pas très abrités (pour ne pas dire pas du tout !). Et c'est pourtant les jours pluvieux que la circulation

est la pire et qu'il faudrait encore plus utiliser le NEOBUS (contradictoire donc !). La voiture est également bien pratique pour effectuer de petites courses le temps du midi et pour aller chercher son repas surtout !

Mais ce n'est pas tout : si 25.000 personnes utiliseront quotidiennement NEOBUS c'est 2 fois moins que l'accroissement prévu de la population (+ 50.000). S'il on se tient à ces chiffres, c'est donc 25.000 personnes également de plus sur nos routes déjà bien saturées !!! Résultat de l'opération pour 2020 : la circulation n'aura aucunement été améliorée mais aura empirée de 25.000 personnes supplémentaires par jour...

Mais l'équation est pourtant simple à résoudre...

Pour les habitants du grand Nouméa, le principal bouchon du matin se situe désormais au « caillou bleu ». C'est à ce point précis que la VDO a récupéré tous les habitants de Païta et Dumbéa ainsi qu'une partie du Mont-Dore et de Normandie. Passé ce point noir, la circulation est beaucoup plus fluide et la VDO se vide progressivement de ses automobilistes dès l'échangeur de Kowékara. Pour le soir, le problème est identique dans l'autre sens avec un bouchon se situant à Kowékara (point de récupération final de la population) et un déversement progressif dès la bretelle du Mont-Dore en face du caillou bleu.

Le tronçon « caillou bleu – Kowékara » est le seul à rester fluide matin et soir mais c'est pourtant lui et lui seul qui pose tous ces problèmes. En effet, ce dernier agit comme un goulot d'étranglement et pour pouvoir l'emprunter, il faut prendre tout son mal en patience !!! C'est donc sur lui qu'il faut agir ; sur ce petit tronçon de tout juste 1 km. Lui rajouter une voie de chaque côté libèrerait des milliers d'automobilistes de leur piège. Surtout que ce n'est pas la place qui manque à cet endroit et que cela ne nécessite aucun ouvrage lourd de type échangeur ou pont...

S'agissant des habitants du Mont Dore, seule une prolongation de la VDE jusqu'au Vallon Dore avec un doublement des voies pourrait les libérer de ce calvaire.

Quant au rond point Bellevie, il pourrait être nettement désengorgé en quelques secondes et pour zéro francs !!! Il suffit de l'emprunter une seule fois en fin d'après midi (vers 17H aux heures de pointe) pour s'apercevoir que sur cinq bretelles, une seule bloque toutes les autres. Je parle bien sûr de celle se dirigeant vers le 7e km. En cause, le feu du « Pain d'Or » qui ne dure pas assez longtemps et dont la file se prolonge jusqu'au rond point Bellevie paralysant de ce fait toutes les autres directions. Prolonger ce feu de quelques secondes suffirait à libérer tout l'ensemble. Même si, pour l'avenir, un doublement des voies de cette sortie deviendra nécessaire...

En résumé, la circulation n'est pas quelque chose d'insurmontable mais peut être résolue tout simplement en se penchant sur chaque cas car chaque cas doit être traité individuellement et pour trouver la solution, il faut être présent sur les lieux aux

moments les plus denses de la circulation et voir d'où commence le bouchon et la cause se trouve juste après...

J'aimerais vraiment que ce mail soit transféré à toutes les personnes travaillant sur cette problématique de circulation car c'est tous ensemble que nous trouverons la solution. Et si je peux vous apporter une quelconque aide, je le ferai avec grand plaisir alors n'hésitez pas à me contacter.

Réponse :

Concernant la distribution de la brochure, celle-ci a débuté fin mai 2013 et a malheureusement duré plus longtemps que prévu. En effet, notre prestataire, en situation de monopole sur cette activité, n'a pas tenu les délais annoncés. Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour le désagrément occasionné.

La concertation sur le projet NéoBus ne se limite aux réunions publiques annoncées sur la brochure. Elle se prolonge sur toute l'année 2013, via notamment notre site Internet que vous avez d'ailleurs pu utiliser. De plus, une nouvelle série de réunions publiques devrait être organisée d'ici la fin d'année 2013.

Comme vous l'avez bien compris pour le projet NéoBus, il s'agit d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture sur le Grand Nouméa et non de la supprimer du paysage de la mobilité calédonienne. Le projet NéoBus a ainsi pour ambition de faire progresser la part modale des transports collectifs afin d'infléchir la progression des déplacements en voiture particulière (augmentations de la population, du taux de motorisation, de l'usage de la voiture).

Le projet NéoBus ne desservira pas directement l'ensemble du Grand Nouméa compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire partout.

Mais, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet NéoBus. Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, sur le Mont-Dore comme sur Nouméa. Les usagers pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet NéoBus. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.

Concernant votre contribution sur le fonctionnement du réseau routier, nous l'intégrerons au bilan de la concertation du projet NéoBus qui sera porté à la connaissance des gestionnaires des voiries concernées.

Dans le cadre des études du projet NéoBus, nous avons récemment réalisé une campagne de comptages routiers sur près de 50 sites névralgiques de la circulation routière. Celle-ci alimente actuellement des études de trafic qui pourront contribuer à une meilleure compréhension des phénomènes de congestion et des temps de parcours en voiture.

Comme vous le soulignez, le projet NéoBus ne va pas partout. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer certains déplacements et/ou à certains horaires. Dans les zones périphériques de l'agglomération, l'automobile peut donc constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet.

TRACE

Projet intéressant et ambitieux mais après réflexion, une logique implacable qui revient chaque matin, la saturation de la circulation entre la plate forme de Boulari et les monts-doriens résidant entre Saint Michel et Plum ne sera pas résolue. Il me semble que les contribuables résidants au delà de Saint Louis (La coulée, Vallon Dore, Mont Dore Sud, Plum.....) sont encore oubliés. Il suffit de voir et de constater chaque matin et chaque fin d'après-midi le flux de la circulation. Est-ce que cette problématique a été abordée dans le projet, car je n'ai rien vu ni entendu se rapportant à ce détail qui, pour ma part, est extrêmement important, au regard de l'urbanisation actuelle du secteur La Coulée/Vallon Dore/Mont Dore Sud.

Réponse :

Le projet NéoBus ne desservira pas directement le sud du Mont-Dore, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de ce secteur mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Mais, le projet NéoBus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet

NéoBus. Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet NéoBus seront connectés avec les futures lignes NéoBus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme celui de Boulari/Saint-Michel au droit du futur lycée public du Mont-Dore. Les habitants du sud du Mont-Dore pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes NéoBus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes NéoBus.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet NéoBus en fonction de la croissance démographique et ce, afin d'anticiper toute congestion routière. La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre pourra être réexaminée à ce moment-là. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.

Courriers reçus (via site internet) 2^e phase de concertation

TRACE

Bonjour, existe-t-il déjà un tracé plus détaillé de la ligne et quand auront lieu les prochaines réunions publiques

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Concernant le plan du tracé du projet Néobus actuellement proposé à la concertation, il s'agit en l'état actuel des études du tracé optimal pour la performance du projet Néobus. Les recueils et analyses de données en cours (comptages routiers, stationnement, études de trafic, environnement) mais aussi la concertation peuvent justifier l'étude de variantes ou l'adaptation du tracé du projet Néobus.

Vous trouverez ci-joint le plan général du tracé du projet Néobus. Merci de nous indiquer si vous souhaitez plus de précision sur un secteur donné, nous pourrions alors vous envoyer un plan plus précis.

Du mois de mai jusqu'à fin 2013, le SMTU organise une concertation publique autour du projet Néobus.

Après avoir rencontré ses partenaires institutionnels, le SMTU a élargi la consultation à l'ensemble du public, riverains proches du tracé, usagers des transports en commun, commerçants, étudiants, automobilistes... et à tous les acteurs locaux impliqués dans le développement durable du Grand Nouméa.

Du mois de mai à la fin du mois de juin 2013, la 1^{ère} phase de la concertation s'est traduite par l'organisation de 6 réunions publiques sur l'ensemble de l'agglomération du Grand Nouméa :

- Lundi 3 juin à 18h : Centre Culturel du Mont-Dore – tout public
- Mardi 4 juin à 18h : salle Le Mouv' à Rivière Salée - Nouméa – tout public
- Mardi 18 juin à 18h : Maison de la Jeunesse à Dumbéa-sur-mer- tout public
- Mardi 25 juin à 18h : salle du Dock Socio-culturel de Païta - tout public
- Mercredi 26 juin à 18h : salle du Conseil Municipal de Nouméa - tout public
- 1 réunion thématique Commerçants : le 28 mai

D'ici la fin de l'année 2013, la SMTU propose une 2^{ème} phase de concertation en organisant des réunions bilatérales avec les forces vives de la Nouvelle-Calédonie. Ainsi, 9 thématiques ont été identifiées et les acteurs représentatifs seront rencontrés afin de recueillir leur avis sur les différentes thématiques du projet Néobus.

Même si les réunions publiques sont achevées et que vous êtes hors du champ des réunions bilatérales, vous pouvez continuer à vous exprimer via le site internet du projet ou en sollicitant un rendez-vous spécifique au SMTU (contact : Lucien POMMIEZ, donnez ton mail et tel).

Au cours de l'année 2014, le SMTU soumettra le projet Néobus à enquête publique en saisissant le Haut-commissaire. Il désignera alors un commissaire enquêteur en charge de conduire l'enquête publique.

L'enquête publique constitue la dernière étape d'ajustement en prenant en compte les remarques du commissaire enquêteur, tirées des retours effectués par le public. En enquête publique, seul le commissaire enquêteur pilote les conditions particulières permettant l'expression des différents avis du public. En fonction de ses préconisations, il pourra être amené à solliciter l'organisation de nouvelles réunions publiques.

A l'issue de cette enquête publique, le projet Néobus sera définitivement adopté et pourra entrer dans une phase de réalisation.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

PARKING RELAIS

Pour éviter les engorgements de vos parkings, il faudra les réserver uniquement aux usagers NEOBUS, ou du moins une portion en fonction de la capacité d'accueil. Merci.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le projet Néobus et ses lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ne desservent pas l'intégralité de l'agglomération. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer certains déplacements. Dans les zones périphériques de l'agglomération, l'automobile peut donc constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet.

Ce qui est proposé de mettre en place à travers le projet Néobus, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connecté au projet Néobus pour permettre d'achever son parcours en transport en commun. Ces zones de

stationnement sont appelées des parkings relais et sont réservés aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. Les parkings relais seront aisément accessibles depuis les grands axes, ce qui représentera un gain de temps supplémentaire. L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Le parking relais, devient un outil qui permet le rabattement automobile sur les stations du projet Néobus afin de limiter l'engorgement en centre-ville. Sa fonction répond à un objectif de report modal d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif.

Les parkings relais sont réservés uniquement aux usagers des transports en commun au travers de système de contrôle d'accès et de sortie aux parkings relais. Ainsi, la présentation d'un titre de transport validé au cours de la journée est demandée pour autoriser la sortie des véhicules garés au sein d'un parking relais.

Le projet Néobus prévoit la création de 6 parkings relais majeurs dont un situé à Païta en périphérie éloignée. Le long du projet Néobus sont prévus les ouvrages suivants, représentant un potentiel de 1 300 places :

- Dumbéa-sur-Mer ;
- Centre Urbain de Koutio ;
- Saint-Quentin ;
- La Conception ;
- Boulari – Saint-Michel.

Pour éviter l'engorgement des parkings relais, nous prévoyons également des solutions évolutives. Ainsi, un parking relais, réalisé initialement en surface, qui connaîtrait une forte demande pourrait évoluer vers un parking en silo (un ou plusieurs étages) ce qui augmenterait le nombre de places proposées.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

URBANISME

Bonjour, serait-il possible d'intégrer cette règle d'urbanisme métropolitaine dans le projet Néobus? :

www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=1885757AC5846704E15EAF2FC71A8B49.tpdjo04v_1

Réponse :

Nous vous remercions pour vos contributions concernant la possibilité d'intégration au projet Néobus des exigences qui s'appliquent aux permis de construire déposés en France métropolitaine à partir du 1er juillet 2012 pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation et les bâtiments neufs à usage de bureaux.

D'une part, le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 et son arrêté d'application relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos n'est pas applicable en Nouvelle-Calédonie de par les dispositions inscrites dans la Constitution de la République et la loi organique relative à la Nouvelle-Calédonie.

D'autre part, le projet Néobus prévoit la réalisation de 6 parcs relais représentant à terme 1 300 places. Ces parcs relais ne rentrent pas dans le cadre du dépôt d'un permis de construire pour des bâtiments collectifs neufs à d'habitation ou des bâtiments neufs à usage de bureaux car il s'agit d'équipements collectifs publics.

Enfin, le SMTU, maître d'ouvrage du projet Néobus, n'est pas compétent en matière de déplacements, il s'agit du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (www.sign.nc), et d'urbanisme mais seulement en matière de transports publics de personnes sur le territoire de l'agglomération du Grand Nouméa.

Cependant, le SMTU reste attentif aux évolutions du parc automobile de la Nouvelle-Calédonie. En fonction des besoins en matière de véhicules électriques, le SMTU évaluera la demande potentielle en équipement de recharge électrique dans ses parcs relais. Dans certaines agglomérations métropolitaines de taille comparable à celle du Grand Nouméa, les autorités organisatrices des transports ont installé des places réservées aux véhicules électriques dans leurs parcs relais (exemple des parcs relais du réseau de transports collectifs de Metz Métropole).

Le SMTU, en partenariat avec les collectivités et le SIGN, œuvre également pour l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables le long du projet Néobus. En complément, nous intégrons au projet Néobus la possibilité d'équiper d'appuis vélos les principales stations du bus à haut niveau de service, les pôles d'échanges et les parcs relais afin d'offrir la possibilité à un usager de garer sa bicyclette en toute sécurité. Ces équipements permettront aux habitants de l'agglomération de pratiquer une intermodalité (définition de l'intermodalité : principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs modes de

transport par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents réseaux) et d'optimiser leurs déplacements.

Enfin, nous étudions la possibilité d'accepter la présence de vélo à bord du bus à haut niveau de service dans des conditions bien définies et optimales pour les voyageurs.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

TRACE

Est-ce que Néobus desservira l'aéroport international de la Tontouta ? Et les horaires seront-ils adaptés aux heures de départ et d'arrivée des vols ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le projet Néobus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa. Il va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte du Grand Nouméa à l'arrivée du projet Néobus.

Les voiries situées entre le terminus du projet Néobus au Médipôle et l'aéroport de la Tontouta ne sont pas suffisamment congestionnées pour justifier l'intérêt d'un transport en commun en site propre. Les véhicules Néobus sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et les coûts d'exploitation.

Cependant, nous permettrons aux habitants de Païta de se connecter à Néobus au moyen d'un parc relais installé sur la commune et d'une ligne express à haut niveau de service permettant de rejoindre Nouméa comme Tontouta.

Concernant les horaires, ils seront dans la mesure du possible calés avec les horaires des principaux vols. Cependant, les transports collectifs urbains et suburbains ne circulent actuellement pas la nuit.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

MATERIEL ROULANT/ HORAIRES ET ROTATIONS

Est-il prévu de changer les autobus relais à l'intérieur de Nouméa ? Inadaptés par leur taille aux rues de la ville : - ils ne peuvent pas tourner facilement - trop grands pour se garer dans leurs emplacements lors des arrêts, ils gênent donc la circulation – et ils roulent souvent à vide (pollution ++)

Les distance entre les arrêts sont trop courtes parfois (à peine 100 mètres)

Afficher les horaires de passage et les respecter

Plus de rotations toute la journée (pas seulement le matin)

ÉVALUER les besoins sur chaque ligne.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le projet Néobus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa. Il va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante à l'arrivée du projet Néobus.

Concernant la desserte interne de Nouméa, l'étude de restructuration des réseaux de transport collectif en cours traite de vos remarques en étudiant une desserte par des véhicules de taille et aux itinéraires adaptés, ainsi que du transport à la demande pour certains quartiers du Grand Nouméa.

Il s'agit en effet d'optimiser les moyens de production à la demande de transport et à la réalité des quartiers traversés (taille des rues, topographie...). Il s'agit aussi de donner une information précise et fiable aux usagers.

Concernant le respect des horaires, le projet Néobus y contribuera, en tant que projet de transport en commun en site propre. Le principe d'un site propre est de préserver le bus de tous les inconvénients de la circulation : ralentissement, bouchons, accidents, véhicules mal stationnés, feux tricolores... En effet, celui-ci dispose d'une voie de circulation réservée et de la priorité aux carrefours. L'enjeu de ces aménagements en faveur du bus est bien de garantir une régularité et des horaires fiables aux voyageurs. Les autres lignes de bus pourront également bénéficier d'aménagements spécifiques (priorité aux feux, couloir bus dans les zones les plus congestionnées) afin de fiabiliser leurs horaires.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

STATIONNEMENT et PARKING

Bonjour,

Afin d'inciter les conducteurs à ne pas entrer en ville avec leur véhicule, il faudrait taxer la circulation à Nouméa.

A Melbourne, toute voiture entrant dans la zone de la ville se voit adresser par la poste la taxe annuelle. Seul moyen de l'éviter : ne pas entrer en ville avec sa voiture.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Concernant l'évolution de la présence massive de la voiture en ville, elle est intimement liée à l'évolution des comportements. Nos concitoyens adorent la voiture et tout a été fait depuis des décennies pour la placer au cœur de notre système de déplacements. Cependant, les temps changent. L'offre de transport en commun a progressé et la mise en service de Néobus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts qui confortent l'usage du transport en commun.

À cela se rajoutent trois phénomènes émergeant qui pèsent de tout leur poids dans le basculement des comportements. Le premier, nous le rappelons, est le gain de temps (versus embouteillages qui deviennent de plus en plus significatifs). Le second est la croissance du coût de déplacement en voiture, devenu insupportable pour beaucoup de nos concitoyens qui n'hésitent plus désormais à le comparer aux coûts du transport en commun. Le troisième est l'inconfort du déplacement dans le centre-ville, tant pour l'automobiliste (saturation du trafic, difficulté de stationner) que pour le riverain (bruit, pollution, occupation de l'espace public...).

Nous assistons ainsi au plan international à une décélération de l'usage de la voiture et une croissance de l'activité des réseaux de transports en commun. Ce phénomène s'accélère fortement dans les réseaux de transport en commun qui s'appuient sur une ou plusieurs lignes adossées à un site propre. Le Grand Nouméa n'échappera pas au rééquilibrage des modes de déplacements.

Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder, c'est l'objet du projet Néobus.

Comme vous le soulignez, ces changements de comportement s'accroissent aussi avec la croissance du coût de déplacement en voiture, notamment en ville. Ainsi, un péage urbain comme vous le préconisez peut apparaître comme un levier d'action efficace mais présente certains inconvénients (coût de collecte, périmètre du péage adapté au territoire : Nouméa est une presqu'île, autorité à définir, approche interculturelle...). Votre contribution sur ce point sera intégrée au bilan de la concertation du projet Néobus qui se poursuit jusqu'à la fin de l'année 2013.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

REGULARITE, SECURITE

Pour être attractives, ces liaisons devront rompre drastiquement avec l'image actuelle des transports en commun, notamment sur la régularité et la sécurité.

Régularité = outre la signalisation déjà prévue sur l'attente du prochain passage dans chaque station, un site internet avec les horaires en temps réel et surtout une lutte efficace contre l'utilisation des voies en site propre par d'autres usagers non autorisés (livreurs, stationnement sauvage...)

Sécurité = vidéosurveillance des stations et des bus, dispositif d'intervention rapide sur appel du conducteur, sécurisation des distributeurs de billets et dispositifs passifs contre les tags dans les stations.

Une campagne de communication sur ces thèmes vantant la sécurité, la propreté, le confort et la rapidité serait bien sûr indispensable pour intéresser et conquérir de nouveaux utilisateurs...

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs sur l'ensemble du réseau du Grand Nouméa.

Comme vous le soulignez, c'est la régularité des horaires et la garantie d'une durée connue du temps de parcours qui sont les plus appréciées des usagers. Cette fiabilité des temps de parcours est garantie par le site propre et les dispositifs d'exploitation comme la priorité accordée dans les carrefours. Pour assurer cette régularité, les voies en site propre doivent être réservées au bus à haut niveau de service (BHNS). En fonction de l'insertion urbaine du projet Néobus dans les

différents quartiers desservis, le site propre est séparé de la circulation des autres modes de déplacements par des bordures structurantes, des séparateurs physiques, ou encore des terre-pleins. Des caméras sont positionnés au niveau des principaux carrefours où le site propre, prioritaire, croise les voies dédiées à la circulation automobile. Ces caméras sont positionnées stratégiquement et reliées au poste de commandement central (PCC) qui permet de prévenir les équipes techniques du service d'aide à l'exploitation (SAE) et les forces de l'ordre de toutes perturbations sur l'exploitation du site propre.

L'ensemble du parc de matériel roulant sera équipé d'un système de géolocalisation, permettant de connaître la localisation en temps réel d'un bus. Ce système est relié aux bornes d'information voyageurs qui équipent les stations de BHNS et donnent le temps d'attente des prochains bus. Ce système d'informations des voyageurs peut également être diffusé sur un site internet, voir des applications smartphone.

Concernant la sécurité dans les transports, celle-ci est au centre de nos préoccupations quotidiennes, indépendamment du projet Néobus. En effet, des réflexions sont actuellement en cours avec tous les acteurs de la sécurité et pourraient déboucher sur la mise en place d'une police des transports.

Au-delà de la présence humaine (contrôleurs, police...) sur les réseaux de transport collectif, nous travaillons également dans le cadre du projet Néobus, à la prévention situationnelle de la délinquance (aménagements/équipements évitant de passer à l'acte). Ceci devrait se traduire par le déploiement d'une vidéosurveillance le long du tracé et dans les véhicules, le renforcement ou la création d'éclairage public, du mobilier urbain adapté aux usages et comportements.

Concernant l'évolution des comportements, nos concitoyens adorent la voiture et tout a été fait depuis des décennies pour la placer au cœur de notre système de déplacements. Cependant, les temps changent. L'offre de transport en commun a progressé et la mise en service de Néobus la rendra encore plus compétitive. Confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement, Parc-relais... sont autant d'atouts qui confortent l'usage du transport en commun.

À cela se rajoutent trois phénomènes émergents qui pèsent de tout leur poids dans le basculement des comportements. Le premier, nous le rappelons, est le gain de temps (versus embouteillages qui deviennent de plus en plus significatifs). Le second est la croissance du coût de déplacement en voiture, devenu insupportable pour beaucoup de nos concitoyens qui n'hésitent plus désormais à le comparer aux coûts du transport en commun. Le troisième est l'inconfort du déplacement dans le centre-ville, tant pour l'automobiliste (saturation du trafic, difficulté de stationner) que pour le riverain (bruit, pollution, occupation de l'espace public...).

Nous assistons ainsi au plan international à une décélération de l'usage de la voiture et une croissance de l'activité des réseaux de transports en commun. Ce phénomène s'accroît fortement dans les réseaux de transport en commun qui s'appuient sur une ou plusieurs lignes adossées à un site propre. Le Grand Nouméa n'échappera pas au rééquilibrage des modes de déplacements.

Même si les changements de comportement ne sont jamais immédiats, l'offre doit toujours les précéder.

Plus qu'une solution technique aux problèmes de circulation, de sécurité, le projet Néobus consiste véritablement en un changement des comportements en faveur d'une alternative crédible à l'usage prédominant de la voiture en Nouvelle-Calédonie. La phase de concertation du projet Néobus se poursuit jusqu'à la fin de l'année 2013. En parallèle, nous poursuivons notre communication en détaillant les aspects phares du projet Néobus, ce qui permettra à la population de s'approprier ce système innovant.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

TRACE

Riverain de la rue d'Arsonval à Normandie, j'ai constaté qu'il est prévu que le projet NeoBus passe par cette rue. Je m'inquiète de l'emprise de la future voie et de l'accessibilité à mon domicile. Pouvez-vous me communiquer des éléments clairs sur ces points ?

Aussi prévoyez-vous d'exproprier des riverains le long de cette rue et si oui, quelles sont les dispositions actuellement prévues à cet effet ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez à la concertation en cours sur le projet Néobus.

Concernant l'itinéraire actuellement proposé à la concertation, il s'agit en l'état actuel des études du tracé optimal pour la performance du projet Néobus. Les recueils et analyses de données en cours (comptages routiers, stationnement, études de trafic, environnement) mais aussi la concertation peuvent justifier l'étude de variantes.

Comme vous l'avez constaté sur les divers documents qui accompagnent la concertation en cours, le projet de tracé optimal emprunte effectivement la rue d'Arsonval où vous résidez.

Les emprises publiques actuellement disponibles sur la rue d'Arsonval sont suffisantes pour insérer le projet Néobus et maintenir l'accès à votre domicile. De plus, le projet s'accompagnerait d'une refonte du plan de circulation du quartier afin de limiter le trafic automobile de transit qui le traverse.

Le projet Néobus nécessite cependant d'acquérir deux parcelles en extrémité de la rue d'Arsonval, le long de la RT1. Les deux propriétaires concernés seront prochainement contactés pour entamer des discussions.

Enfin, je vous informe que nous avons rencontré en juillet 2013 des représentants de votre association de quartier afin de leur présenter le projet et recueillir leur questionnaire. Nous les rencontrerons à nouveau courant novembre 2013 pour échanger sur le projet Néobus.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous restons à votre disposition pour tout complément d'information sur le projet Néobus.

COÛT et FINANCEMENT

Quel est le coût du projet ? Qui le financera ? Quand est-ce que le projet débutera et quand sera-t-il mis en service ? Quelle est l'entreprise qui se chargera de la maintenance de ces bus à haut niveau de service ? Quelles sont les offres d'emploi que vous proposerez ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le coût estimatif du projet est de 26 milliards FCP.

Concernant son financement, l'Etat dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle 2 a d'ores et déjà accordé une subvention de 2.1 Milliards FCP. C'est la plus grosse subvention accordée par l'Etat pour un projet de BHNS. De plus, depuis le 1er février 2013, une taxe sur les produits pétroliers permet au SMTU de bénéficier d'une ressource nouvelle lui permettant d'accéder à l'emprunt pour réaliser ces projets d'investissement

Le projet Néobus a une vraie vocation sociale qui est de permettre à chacun de se déplacer facilement, sans barrière économique. Il n'est donc pas envisageable de faire reposer son financement sur les ménages du Grand Nouméa. Ce serait contraire à l'objectif.

Le calendrier du projet Néobus prévoit de consacrer les années 2013 et 2014 aux études de conception et à la concertation, avec notamment une enquête publique prévue mi-2014. Viendra ensuite les appels d'offres pour les travaux et fournitures, avec un début des travaux en 2015 pour une mise en service progressive du projet Néobus entre 2017 et 2019.

L'entreprise qui sera chargée de la maintenance des bus n'est pas encore connue.

De même, les emplois nécessaires au fonctionnement de ce futur réseau ne sont pas encore définis. Ils le seront dans les deux années à venir et feront l'objet de formations correspondantes afin d'être accessibles au plus grand nombre des calédoniens.

Dans l'immédiat et pour vous donner une idée des profils d'emploi actuellement recherchés dans le domaine des transports publics, nous vous invitons à consulter le site ci-dessous pour les offres d'emplois du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa:

http://www.drhfpc.gouv.nc/portal/page/portal/drh/recrutement/vacances_postes/afficher_avp

Pour les offres d'emplois des opérateurs de transport existants, Karuïa et Carsud, je vous invite à consulter leur site respectif :

http://www.karuibus.nc/?page_id=689

<http://www.carsud.nc/nous-contacter>

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

MATERIEL ROULANT

Vous dites qu'un bus entièrement électrique n'est pas encore au point, mais les Coréens l'ont fait:

izitech.ma/2013/08/07/des-bus-rechargeables-par-wifi/

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Comme vous le savez, l'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés, ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance de technologie nouvelle non encore éprouvée. Il est donc important que la technologie retenue pour le projet Néobus soit bien maîtrisable, voire déjà maîtrisée, localement.

Ainsi, l'exemple que vous citez parmi de nombreux autres, ne peut être aujourd'hui reproduit sous forme industrielle en Nouvelle-Calédonie. Il nécessite encore des coûts de développement difficilement supportables pour une agglomération comme celle du Grand Nouméa.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Mais, la motorisation 100 % électrique n'est pas retenue. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié. Le SYTRAL, équivalent du SMTU sur l'agglomération lyonnaise, vient d'ailleurs de mettre 6 bus hybrides de constructeurs différents à l'essai sur ces lignes, avant de s'engager dans un choix de développement. Nous regardons son test grandeur nature avec intérêt.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

TRACE

Avez-vous prévu une desserte pour les étudiants de l'Université de Nouville et les lycéens du lycée Jules Garnier ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le projet Néobus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa. Il va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées.

Le projet Néobus ne desservira pas directement Nouville, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte de Nouville mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Il a donc été retenu d'installer un pôle d'échanges situé à l'entrée Nord de Nouméa, vers Patch/CHT. Les étudiants et lycéens pourront ainsi, à leur descente des lignes Néobus, emprunter une ligne structurante au service amélioré en direction de Nouville. La performance de la correspondance en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus, avec des gains de temps de l'ordre de 20 à 40 %.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à une extension du projet Néobus vers la presqu'île de Nouville. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail et domicile-étude.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

FELICITATIONS

Une grande révolution, un sacré défi, et surtout un super projet, étant utilisatrice de bus, une telle amélioration va me faire voir la vie en rose..... et me changer la vie !!!! J'ai hâte de le voir fonctionner.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Comme vous l'avez très bien compris, il s'agit d'un projet de transport digne d'une agglomération moderne et dynamique, accélérateur de la qualité de vie.

Le projet Néobus a pour objectif d'offrir un meilleur service aux usagers des transports publics.

Temps de parcours nettement réduit aux heures de pointe, horaires respectés, bus plus nombreux, durée du service allongée, les premiers bénéficiaires sont les usagers actuels du service de transport.

Ce sera aussi le cas de ceux qui feront le pas du changement de mode de déplacement. Ils découvriront un transport confortable, sûr, limitant le stress et permettant de diminuer le poste « transport » dans leur budget personnel.

Enfin, sachez que nous mettons tout en œuvre pour le concrétiser dans les meilleurs délais. Nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

PROJET HORS DES REALITES

Ce projet semble bâclé et ne tient pas compte des réalités d'aujourd'hui et de demain. Il doit-être revu.

Réponse :

Bonjour,

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le projet Néobus s'inscrit dans un schéma plus général de planification du développement territorial et des déplacements à l'échelle de l'agglomération du Grand Nouméa. Ces réflexions sont formalisées dans deux documents directeurs centraux, réalisés sous la conduite des collectivités locales réunies au sein du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) : le schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa (SCAN) et le plan de déplacement pour l'agglomération de Nouméa (PDAN).

- Le SCAN est la déclinaison locale des SCOT (Schéma de cohérence territoriale) défini en métropole par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain). Le SCOT, et par analogie le SCAN, est un document directeur qui analyse les besoins d'un territoire s'étendant sur plusieurs communes en matière d'aménagement de l'espace, d'urbanisation, d'habitat, de déplacements et propose des orientations visant à assurer un développement durable et équilibré.

- Le PDAN est l'application locale des PDU (Plan de Déplacements Urbains) de la métropole. Ces plans de déplacements urbains ont des objectifs fixés par la loi comme l'usage rationnel de l'énergie, la protection de la qualité de l'air. Les PDU doivent permettre le développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et notamment les transports en commun. Le PDAN n'est pas fixé par la loi localement. Il s'agit d'une réelle démarche collective qui s'inscrit dans une stratégie de développement plus globale de l'agglomération.

Le plan de déplacement de l'agglomération nouméenne approuvé en 2010 par l'ensemble des quatre communes et la province sud prévoit des actions à court et moyen terme. La création du SMTU autorité organisatrice des transports est la

première action de ce plan, mise en œuvre en septembre 2010. Le SMTU a notamment en charge le projet Néobus, qui s'accompagne ainsi d'une étude d'harmonisation et de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du SCAN et PDAN sur les liens suivants :

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/projets-urbains/le-scan>

<http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

<http://www.smtu.nc/smtu/l-essentiel-298.html>

Concernant l'itinéraire actuellement proposé à la concertation, il s'agit en l'état actuel des études du tracé optimal pour la performance du projet Néobus. Les recueils et analyses de données en cours (comptages routiers, stationnement, études de trafic, environnement) mais aussi la concertation peuvent justifier l'étude de variantes.

Toutes ces réflexions tiennent compte de l'organisation actuelle et future de l'agglomération du Grand Nouméa. Avec une croissance de la population, de son taux de motorisation, et des emplois dans le Grand Nouméa, les conditions de déplacements dans l'agglomération se sont dégradées au fil des années.

Les différentes études de circulation menées dans le Grand Nouméa ont toutes mises en évidence des pertes de temps pendant les heures critiques qui pouvaient multiplier le temps de pénétration vers le centre-ville par 4 voire 5, avec des parcours qui pouvaient atteindre 23 minutes au lieu de 6 sur la VDO, ou 14 minutes au lieu de 2 sur la VDE. Les infrastructures routières n'offrent plus la capacité suffisante pour supporter les trafics générés et la congestion devient importante en différents points du réseau, notamment à l'entrée de la presqu'île de Nouméa, véritable goulot d'étranglement où convergent les axes routiers structurants.

Il y a peu de possibilités d'extension ou de création de voies automobiles supplémentaires pour encaisser l'augmentation des déplacements à venir.

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) lance donc le projet Néobus.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville de Nouméa et les principaux pôles de l'agglomération. C'est une première étape et un levier d'une restructuration profonde des réseaux de bus.

Le projet Néobus prolonge la politique volontariste en faveur de nos déplacements, illustrée en 2010, par la création du SMTU entre les quatre communes du Grand Nouméa et la province Sud afin de coordonner les trois réseaux de bus qui sillonnent notre agglomération. Le projet Néobus constitue également la clé de voûte d'un projet urbain d'agglomération.

Dès le lancement des réflexions sur le transport en commun en site propre du Grand Nouméa, des études d'opportunité et de faisabilité ont été réalisées afin de déterminer le choix du mode de transports et des matériels roulants les plus adaptés au territoire du Grand Nouméa. Ainsi le monorail, le tramway, les systèmes guidés sur pneu, les systèmes à guidage immatériel, le trolley-bus, et le bus à haut niveau de service (BHNS) ont été analysés et comparés. Vous trouverez ci-après l'ensemble des éléments qui ont guidé le choix d'un BHNS pour le Grand Nouméa.

Dimensions et capacités

Le Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS est un TCSP à mode routier, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un véhicule sur pneu, soumis au code de la route. Son gabarit est donc limité à 24,50m de long et 2,55 m de large. Il existe plusieurs modèles de capacité variable. Par comparaison, la capacité des tramways est plus importante. Voici les principales capacités :

Véhicule	Longueur	Capacité avec 4/6 passagers debout au m²
Bus standard	12m	80/95 passagers
Bus articulé	18m	95/130 passagers
Bus bi-articulé	24m	150/180 passagers
Tramway	42m	280/350 passagers

Les domaines de pertinence

Chacun des modes a son domaine de pertinence.

Le tramway offre une très grande capacité de transport car les véhicules peuvent avoir une longueur qui atteint 42m. Il peut transporter jusqu'à 100.000 personnes par jour et 5.000 voyageurs par heure et par sens en période de pointe.

Le BHNS a une capacité plus limitée. Un bus articulé de 18m circulant toutes les 3 minutes peut transporter 2. 400 personnes par heure et par sens. 3.000 passagers par heure et par sens est la limite théorique du BHNS (bus bi-articulé).

Le Grand Nouméa se situera en dessous de ce seuil et conservera même des réserves de capacité durant longtemps. Selon les études préliminaires, la charge maximale serait de 1 800 voyages en heure de pointe dans le sens le plus chargé. Un véhicule de 120 places disposerait donc d'une réserve de 25 % de capacité.

Les coûts

Le prix de revient au km d'un tramway est en moyenne 4 fois supérieur à celui d'un BHNS.

En métropole, le prix du kilomètre de tramway est de 25 à 40 millions d'euros (3 à 4,75 milliards de francs CFP) pour 5 à 10 millions d'euros (600 millions à 1,2 milliards de francs CFP) le kilomètre pour un site propre avec un véhicule de type BHNS. Cependant, l'investissement s'amortit sur une période plus longue (40 ans minimum pour le tramway, 15 ans pour les bus).

Les contraintes techniques

Le tramway comme tous les véhicules sur voie ferrée ne peut gravir de pentes importantes, en général 3%. La limite sur de courtes longueurs est de 5%.

Le Bus, véhicule à pneu, ne connaît pas cette limite.

Or, le tracé retenu pour le projet doit s'adapter à la topographie du Grand Nouméa et connaîtra des sections avec des pentes importantes (pouvant atteindre ponctuellement 13%), ce qui élimine de fait le tramway des choix possibles.

Le critère environnemental

La force du tramway, une des clés de son succès, c'est que sa traction électrique lui assure un bon classement selon les critères environnementaux classiques : silence de la motorisation, pas de pollution à la sortie du véhicule, bilan carbone très positif.

Cependant, les résultats seraient moins favorables en Nouvelle-Calédonie du fait du mode de production de l'électricité, essentiellement à partir du fuel lourd.

De ce fait, ici le bilan carbone du tramway est beaucoup moins flatteur qu'en métropole où l'électricité est largement produite par des sources non carbonées.

L'électricité consommée en Nouvelle-Calédonie produit 720 g de CO₂/kWh alors que le ratio habituellement constaté en Métropole est de 84 g CO₂/kWh

Les véhicules routiers ont aujourd'hui des résultats très favorables, et des véhicules hybrides sont en voie d'être disponibles sur le marché à des prix compétitifs.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

Le critère maintenance

L'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance d'un tramway quand la technologie des bus est bien mieux maîtrisée localement.

Exploitation

Le BHNS peut sortir de sa plateforme dédiée ou prolonger son service sur une voirie banalisée.

Le tramway, avec son exploitation plus rigide et à la signalisation spécifique issue du monde ferroviaire, ne peut pas sortir de sa plateforme.

Réglementation et formation des conducteurs

La Nouvelle-Calédonie ne dispose pas de réglementation de circulation adaptée aux modes ferrés (tram-train, tramway...). En métropole, les tramways ne sont pas soumis au code de la route et à la signalisation routière. La circulation d'un tramway nécessite une signalétique spécifique qu'il faudrait adapter à la Nouvelle-Calédonie. La réalisation d'un tramway nécessiterait la création d'une nouvelle signalétique sur le territoire.

De plus, une formation spécifique des conducteurs de transports en commun est nécessaire.

Des permis ou habilitations spécifiques (permis T, E(D), habilitation tramway, ...) sont requis, ce qui nécessiteraient une formation et l'acquisition de compétence en dehors de la Nouvelle-Calédonie. Pour un BHNS, une formation est néanmoins nécessaire. Cette dernière pourrait être réalisée sur le territoire.

Coût, capacité, topographie, production d'électricité, simplicité de la maintenance, l'analyse multicritère pèse donc largement en faveur du choix du projet Néobus.

Nous sommes à votre disposition pour vous apporter toutes précisions complémentaires qui ont conduit au choix d'un bus à haut niveau de service pour desservir l'agglomération du Grand Nouméa. Merci cependant de préciser les éléments du projet qui vous semblent insatisfaisants.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

Pourquoi l'avis que j'ai donné ne paraît pas sur Votre site.. ? votre définition du mot concertation semble étrange et ce que vous entendez par concertation s'apparente à de la poudre aux yeux pour amuser les administrés ou alors un plébiscite pour ce projet politique sorti d'un cabinet d'expert technique.

et qui ne répond pas par son tracé aux attentes futures des habitants, sauf 10%, à l'horizon de 2020 de l'agglomération Nouméa- Dumbéa- Païta - Mont Dore

Il semble même que des travaux préparatoires soit déjà entrepris alors que la concertation n'est pas terminée, ni débattue, ni entérinée et l'enquête publique pas lancée ... un comble

Dans les lotissements d'habitations avec une fréquence de 200 , 300...+ passages par jour et nuit ?? une voirie non adaptée , que dire du passage de monstres d'acières dit 'bus' rien sur les nuisances sonores ,visuelles, polluantes, donc sur la santé des habitants .

Réponse :

Tout d'abord, veuillez nous excuser pour le retard pris dans le traitement de votre précédent avis dans le cadre de la concertation relative au projet Néobus. L'équipe du projet Néobus fournit des réponses à l'ensemble des avis, remarques et questions sur le projet Néobus. En fonction du calendrier et du nombre des contributions reçues, le traitement des questions soumises dans le cadre de la concertation relative au projet Néobus peut prendre un peu de temps (généralement 2 à 3 semaines).

Nous avons bien reçu votre contribution du mercredi 4 décembre 2013 et, nous avons apporté une réponse à votre première contribution.

Vos deux contributions vous seront envoyées sur votre messagerie personnelle au courriel indiqué. De plus, vos contributions, rendues anonymes, et nos réponses seront placées sur le site Internet afin d'en faire profiter les internautes.

L'intégralité de ces avis recueillis au cours de cette concertation est prise en compte. Vos contributions sont d'ores et déjà intégrées au bilan de la concertation du projet Néobus qui se poursuit jusqu'à la fin de l'année 2013.

Cette phase de concertation du projet Néobus permet de présenter l'état d'avancement des études et d'entendre les avis de la population et principalement celle des quatre communes de l'agglomération. A l'issue de cette phase de concertation, un bilan de concertation sera dressé en tenant compte de l'expression de l'ensemble du public ayant donné son avis sur le projet Néobus. Ce bilan de concertation servira aux ingénieurs pour la finalisation du projet au plus près des attentes exprimées mais aussi dans l'intérêt commun.

Cette phase de concertation n'est pas obligatoire en Nouvelle-Calédonie car non inscrite dans la réglementation. Cependant, compte tenu des enjeux que porte un tel projet et dans un souci de faire correspondre le projet Néobus au plus près des attentes exprimées mais aussi dans l'intérêt commun, le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) a souhaité engager cette démarche, qui est une première en Nouvelle-Calédonie.

Concernant l'itinéraire actuellement proposé à la concertation, il s'agit en l'état actuel des études du tracé optimal pour la performance du projet Néobus. Les recueils et analyses de données en cours (comptages routiers, stationnement, études de trafic, environnement) mais aussi la concertation peuvent justifier l'étude de variantes.

Selon les études techniques, le transport en commun en site propre (TCSP) dessert dans un corridor de 500 mètres, soit 250 m de part et d'autre du tracé (distance généralement admise pour l'aire de chalandise piétonne d'un TCSP) :

- 40.000 habitants soit 25% de la population du Grand Nouméa ;
- 30.000 emplois soit 50% des emplois ;

- 10.000 étudiants et scolaires soit 40% des élèves (collégiens, lycéens et universitaires).

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements, le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs sur l'ensemble du réseau du Grand Nouméa. Ainsi, le projet Néobus s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte de tous les quartiers du Grand Nouméa au projet Néobus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Les usagers des transports collectifs pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes Néobus.

Le bus à haut niveau de service (BHNS) dessert des secteurs dont le potentiel est important tant en termes d'habitants, d'emplois et d'équipements (loisirs, culturels, commerces...). La desserte directe par le BHNS de lotissements d'habitation n'a pas été retenue car les faibles densités ne sont pas pertinentes pour un TCSP. Ces quartiers d'habitation seront desservis par des lignes de bus classiques ou des transports à la demande avec des véhicules à plus faible gabarit.

Cependant, compte tenu des contraintes techniques pour relier les pôles urbains du Grand Nouméa, certains secteurs d'habitation peu denses sont desservis par le BHNS. L'intégration du projet Néobus dans ces quartiers fait l'objet d'une attention particulière pour permettre aux riverains de tirer avantage de ce moyen de transport et de minimiser les contraintes :

Nuisances sonores et pollution de l'air :

La préservation de notre environnement par la réduction de la pollution de l'air mais également par la réduction du niveau de bruit sur les voies traversées par le Néobus sont des objectifs majeurs de ce projet pour améliorer la qualité de vie.

En France, les transports terrestres et notamment la voiture, sont responsables de 80 % du bruit en ville. L'objectif du Néobus est d'inciter de nombreux automobilistes à prendre désormais les transports collectifs. Ils participeront à diminuer le bruit en même temps que les émissions de gaz à effet de serre.

Une campagne de mesure du bruit a été menée au cours du mois de mai 2013. Les résultats nous permettront d'affiner les solutions à mettre en œuvre pour limiter le bruit en ville.

Tout comme les progrès constants dans la diminution des rejets de polluants, les moteurs thermiques des bus font des progrès significatifs dans la diminution du niveau de bruit. Enfin, si le choix d'une motorisation hybride était effectué, le bruit serait fortement diminué, notamment dans les phases d'accélération (en démarrant

d'une station) où le moteur électrique silencieux prend le relais sur le moteur thermique et trouve tout son intérêt.

Nuisance visuelle :

D'une part, les aménagements indispensables au site propre sont l'occasion de repenser l'usage de l'espace public de voirie. La voirie est réaménagée en intégrant le site propre du BHNS, mais également les voies de véhicules particuliers, le stationnement de surface, les trottoirs, bandes ou pistes cyclables. Des places publiques pourront être créées donnant une impulsion à des centralités nouvelles. Les cheminements des modes doux seront améliorés. Le mobilier urbain et les aménagements paysagers trouveront une nouvelle cohérence.

La remise en valeur de certaines places rendues aux piétons, la diminution des trafics automobiles, la diminution des nuisances sonores, le verdissement de l'axe du TCSP, l'augmentation du réseau cyclable, la réduction de la pollution, et l'accessibilité aux PMR sont autant d'éléments qui amélioreront la qualité de vie des habitants de l'agglomération du Grand Nouméa.

D'autre part, des aménagements ponctuels pourront être réalisés dans certains secteurs afin de limiter la co-visibilité du TCSP avec les riverains en réduisant les impacts visuels.

Concernant les travaux préparatoires, les études menées jusqu'à présent ont permis de définir des secteurs où certaines collectivités publiques, maîtres d'ouvrages de voiries sur lesquels circulera le projet Néobus, ont engagé des travaux de rénovation des emprises publiques de voirie (exemple : La ville de Nouméa sur la rue d'Austerlitz au droit du quartier Asiatique, la province Sud sur le chantier de requalification de la route provinciale n°1 sur le centre urbain de Boulari au Mont-Dore). Dans un souci de coordination et d'optimisation de l'utilisation des fonds publics, le SMTU a anticipé ses besoins pour le projet Néobus sur ces secteurs en les précisant au maître d'ouvrage intervenant en premier sur ces sections de voirie. Cette méthodologie de coordination évite une seconde intervention sur la même section, à un ou deux ans d'intervalle, qui serait source de nuisances supplémentaires pour les riverains et automobilistes mais également des coûts supplémentaires.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

PROJET

Néobus ? il y a peut-être mieux ! En lisant ceux qui m'ont précédé sur le site Neobus, je ne peux que constater un scepticisme dans la majorité des opinions exprimées ; des avis enthousiastes étant par contre très rares.

Si de prime abord ce projet de TCSP est séduisant, sa mise en place relèverait d'un travail pharaonique, dépassant sûrement de loin le temps des travaux et des coûts avancés par les promoteurs... pour une amélioration peu sensible de la circulation aux heures de pointe.

Aussi, en annonçant que les Néobus entreront en service courant 2017 c'est vouloir nous faire prendre des vessies pour des lanternes. Prenons par exemple les quelque 700 m de route à 4 voies traversant le "centre ville" de Boulari dont les travaux se sont étalés sur près de 2 ans. Alors je laisse au lecteur le soin de faire le calcul... des 24 km à 2 voies TCSP, auxquels il faut ajouter les 6 parcs-relais qui n'abriteront au total que 1300 véhicules (c'est ridicule). Si le TCSP devait voir le jour je suggère qu'au lieu de parcs-relais on prévoit une flotte de navettes de 30/40 places sillonnant aux heures de pointe différents quartiers et qui emmèneront gratuitement ou à peu de frais des gens aux arrêts Néobus, les reprenant en sens inverse le soir. Mais il y a d'autres mesures à prendre que d'aucuns ont déjà avancées. Décalage des horaires de travail entre différents secteurs d'activité ou géographiques et une adaptation des horaires de scolarité, ainsi qu'un gros effort de décentralisation, déjà entreprise et qui doit être poursuivie en l'accentuant (alas ! je viens d'apprendre qu'un immeuble de huit étages doit être construit boulevard Vauban en plein centre ville. On constate donc que ça ne va pas toujours dans le bon sens).

Plus important encore, nous devons abandonner le système archaïque encore largement poursuivi qui veut que l'on ferme à 11 heures pour rouvrir 2 heures ou 2 heures 30 après. Pour que le TCSP soit adopté par un maximum de personnes il faut instaurer la journée continue. Pourquoi ?

il y a de nombreuses raisons pour cela, TCSP ou pas. Mais concernant ce dernier, nombreux sont ceux qui retournent chez eux en fin de matinée pour regagner ensuite leur lieu de travail l'après-midi. C'est peu probable que ces personnes prennent le Néobus quatre fois par jour et continueront donc à prendre leur véhicule. Avec l'instauration de la journée continue elles n'auront plus le temps de rentrer en milieu de journée ce, qui pourrait les inciter à utiliser le TCSP.

A part cela, adopter la journée continue générerait des économies insoupçonnées à l'heure où l'on parle beaucoup de la vie chère.

Enfin, revenons sur le TCSP. Pour un projet d'une telle envergure il est primordial que toutes les options passent en revue ; négliger ce principe serait une faute grave. Eh pourtant c'est cela qui se passe ! J'invite celui qui me lit d'aller sur l'internet si possible et à l'aide de Google chercher "Monorail society". On découvrira qu'il y a de par le monde plusieurs monorails en service ou en construction. Par rapport aux autres TCSP, son implantation est plus facile, plus rapide, moins onéreuse. Il est plus silencieux, plus propre (énergie électrique) nécessitant moins d'entretien que les Néobus et, enfin, il a une occupation du sol moins importante que n'importe quel autre système. Le monorail semble avoir beaucoup d'avantages, c'est pourquoi une

étude préliminaire de comparaison doit être entreprise pour déterminer lequel des deux systèmes serait le meilleur.

Un autre avantage si l'on tient compte d'un moindre coût le kilomètre, le monorail pourrait relier La Coulée à Nouméa et peut-être aller jusqu'à Païta. Alors M. les Décideurs, la balle est dans votre camp. Saisissez-la !

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Concernant les délais de réalisation des travaux, le chantier de requalification de la route provinciale n°1 sur le centre urbain de Boulari au Mont-Dore a débuté au mois de septembre 2012. La mise en circulation de la 2 x 2 voies a été effective au mois d'octobre 2013. Mais, comme vous le rappelez, les délais de chantier d'un projet de l'envergure du projet Néobus sont un enjeu primordial.

Concernant les travaux, tout d'abord nous ne sommes pas la première agglomération à lancer et réaliser un projet de transports en commun en site propre puisque plus de 70 projets ont été déjà conduits rien qu'en France métropolitaine. Aujourd'hui, nous avons beaucoup de recul sur la façon dont ces chantiers ont été conduits et pouvons emmagasiner des retours d'expérience enrichissant et capitaliser des solutions efficaces. Pour cela, nous avons déjà conduit une mission de visite des villes TCSP et sans doute serons-nous amenés à reproduire cette initiative quand notre projet sera finalisé.

Aussi, la notion de chantier doit être bien définie. Le temps total de réalisation d'un projet de ce type, et notamment la phase chantier à partir du premier coup de pelle jusqu'à la mise en service, est en effet long, environ trois ans. Il comprend également ce que l'on appelle la marche à blanc, c'est-à-dire les tests du matériel et des équipements, d'une durée d'environ six mois.

Les travaux proprement dits seront organisés par secteur itinérant, en plusieurs phases : l'ouverture et la fermeture de la voirie pour le déplacement et la modernisation des réseaux, le traitement des revêtements de surface, les aménagements de surface comme le mobilier urbain, les quais et les stations, la végétalisation, la signalétique. La phase la moins agréable est bien sûr l'ouverture et la fermeture de la voirie. Celle-ci dure en moyenne de 6 mois à 1 an.

C'est à ce moment-là que la circulation peut être pénalisée par la neutralisation des voies. Cependant des actions préparatoires portant sur le plan de circulation d'ensemble et la désignation d'itinéraires alternatifs permettent d'atténuer les nuisances du mieux que possible.

Au-delà de l'ouverture et de la fermeture de la voirie, les travaux de surface, même s'ils restent importants, sont beaucoup moins pénalisants.

Enfin, une communication continue et précise (vers les riverains, commerçants, employeurs...) sera faite sur la progression des travaux afin d'en limiter les perturbations sur la circulation.

Dans les zones périphériques de l'agglomération, l'automobile peut constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet.

Ce qui est proposé de mettre en place à travers le projet Néobus, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connecté au projet Néobus pour permettre d'achever son parcours en transport en commun. Ces zones de stationnement sont appelées des parkings relais et sont réservés aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Pour éviter l'engorgement des parkings relais, nous prévoyons des solutions évolutives. Ainsi, un parking relais, réalisé initialement en surface, qui connaîtrait une forte demande pourrait évoluer vers un parking en silo (un ou plusieurs étages) ce qui augmenterait le nombre de places proposées.

La réalisation des parkings relais n'est pas contradictoire à la réalisation de navettes de rabattement vers les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) circulant en site propre. En plus des BHNS, le projet Néobus prévoit à la fois des lignes de rabattement et des parkings relais qui sont des services complémentaires.

En effet, le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne ainsi d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le BHNS seront connectés au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées. Ainsi, les habitants du Mont-Dore non desservis directement par le BHNS pourront circuler sur une navette de rabattement depuis Saint-Louis, La Coulée, du Vallon-Dore et de Plum et effectuer une correspondance au pôle d'échange de Boulari au droit du futur lycée public du Mont-Dore.

Comme vous le soulignez, ce type de réseau de transports collectifs fonctionne à condition que le titre de transport (ticket, abonnement...) autorise des correspondances gratuites durant une certaine durée (1h à 1h30 à compter de la 1ère validation).

Toutes ces réflexions sont intégrées dans la solution que le SMTU souhaite mettre en œuvre.

Le projet Néobus s'inscrit dans un schéma plus général de planification du développement territorial et des déplacements à l'échelle de l'agglomération du Grand Nouméa. Ces réflexions sont formalisées dans deux documents directeurs centraux, réalisés sous la conduite des collectivités locales réunies au sein du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) : le schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa (SCAN) et le plan de déplacement pour l'agglomération de Nouméa (PDAN).

- Le SCAN est la déclinaison locale des SCOT (Schéma de cohérence territoriale) défini en métropole par la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain). Le SCOT, et par analogie le SCAN, est un document directeur qui analyse les besoins d'un territoire s'étendant sur plusieurs communes en matière d'aménagement de l'espace, d'urbanisation, d'habitat, de déplacements et propose des orientations visant à assurer un développement durable et équilibré.

- Le PDAN est l'application locale des PDU (Plan de Déplacements Urbains) de la métropole. Ces plans de déplacements urbains ont des objectifs fixés par la loi comme l'usage rationnel de l'énergie, la protection de la qualité de l'air. Les PDU doivent permettre le développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et notamment les transports en commun. Le PDAN n'est pas fixé par la loi localement. Il s'agit d'une réelle démarche collective qui s'inscrit dans une stratégie de développement plus globale de l'agglomération.

Pour plus de détails, vous trouverez les enjeux, objectifs et actions du SCAN et PDAN sur les liens suivants :

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/deplacement-noumea/pdan>

<http://www.sign.nc/amenagement-urbain/projets-urbains/le-scan>

<http://www.smtu.nc/mobilite/l-essentiel-275.html>

Le SMTU est l'autorité organisatrice des transports sur l'agglomération du Grand Nouméa. Elle a pour objet « l'organisation, la gestion et l'exploitation, des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des quatre communes suivantes : Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta. »

De par ses statuts, le SMTU du Grand Nouméa n'agit pas directement sur l'organisation du développement urbain du Grand Nouméa. Le SMTU et ses projets, dont le Néobus, ont pour objet d'accompagner le développement économique, social et durable de l'ensemble du territoire de l'agglomération et d'œuvrer pour l'accessibilité des pôles urbains du Grand Nouméa.

Comme vous le soulignez, la circulation induite par les déplacements pour motif de travail et scolaires (déplacements pendulaires) contribuent grandement à la formation des encombrements en heures de pointe du matin et du soir. Le décalage des horaires de travail et de scolarité permettrait d'étaler les flux ce qui limiterait la saturation des capacités des voiries de l'agglomération du Grand Nouméa.

Ce type de solution doit cependant être réalisé avec l'ensemble d'acteurs réunissant les collectivités, les entreprises, les salariés ainsi que les élèves et leurs parents.

Aujourd'hui sur l'agglomération du Grand Nouméa, la part modale des déplacements est largement dominée par la voiture particulière. Les transports collectifs ne représentent que 7% des déplacements totaux.

Nous estimons le volume actuel de déplacements journaliers à 350.000 déplacements avec plus de 60.000 véhicules circulant quotidiennement sur le Grand Nouméa. A l'horizon 2020, le nombre des voitures doublera et 150 000 déplacements quotidiens supplémentaires devront être absorbés. S'il est encore aisé de se déplacer à midi, l'augmentation du taux de motorisation des ménages de l'agglomération s'accompagnera d'une augmentation des encombrements, notamment à l'heure de pointe de midi.

C'est ici que l'on retrouve un des avantages du projet Néobus. En plus d'un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture particulière, c'est la régularité des horaires et la garantie d'une durée connue du temps de parcours qui sont les plus appréciées des usagers. Cette fiabilité des temps de parcours est garantie par le site propre et les dispositifs d'exploitation comme la priorité accordée dans les carrefours que ce soit en heures de pointes du matin, du midi ou du soir.

Tout comme le décalage des horaires de travail et de scolarité, la généralisation de la journée continue relève d'un projet de société devant être accepté par l'ensemble d'acteurs réunissant les collectivités, les acteurs économiques et sociaux ainsi que la société civile.

Concernant le système de transport, vous pensez qu'un monorail serait plus pertinent qu'un BHNS pour desservir l'agglomération du Grand Nouméa. Dès le lancement des réflexions sur le transport en commun en site propre du Grand Nouméa, des études d'opportunité et de faisabilité ont été réalisées afin de déterminer le choix du mode de transports et des matériels roulants les plus adaptés au territoire du Grand Nouméa. Ainsi le monorail, le tramway, les systèmes guidés sur pneu, les systèmes à guidage immatériel, le trolley-bus, et le bus à haut niveau de service ont été analysés et comparés. Vous trouverez ci-après l'ensemble des éléments qui ont guidé le choix d'un BHNS pour le Grand Nouméa.

Dimensions et capacités

Le Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS est un TCSP à mode routier, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un véhicule sur pneu, soumis au code de la route. Son gabarit est donc limité à 24,50m de long et 2,55 m de large. Il existe plusieurs modèles de capacité variable. Par comparaison, la capacité des tramways est plus importante. Voici les principales capacités :

Véhicule	Longueur	Capacité avec 4/6 passagers debout au m²
Bus standard	12m	80/95 passagers

Bus articulé	18m	95/130 passagers
Bus bi-articulé	24m	150/180 passagers
Tramway	42m	280/350 passagers

Les domaines de pertinence

Chacun des modes a son domaine de pertinence.

La pertinence d'un monorail s'apparente à celle d'un métro, soit bien au-dessus des besoins du Grand Nouméa.

Le tramway offre une très grande capacité de transport car les véhicules peuvent avoir une longueur qui atteint 42m. Il peut transporter jusqu'à 100.000 personnes par jour et 5.000 voyageurs par heure et par sens en période de pointe.

Le BHNS a une capacité plus limitée. Un bus articulé de 18m circulant toutes les 3 minutes peut transporter 2.400 personnes par heure et par sens. 3.000 passagers par heure et par sens est la limite théorique du BHNS (bus bi-articulé).

Le Grand Nouméa se situera en dessous de ce seuil et conservera même des réserves de capacité durant longtemps. Selon les études préliminaires, la charge maximale serait de 1 800 voyages en heure de pointe dans le sens le plus chargé. Un véhicule de 120 places disposerait donc d'une réserve de 25 % de capacité.

Les coûts

Il est très difficile d'obtenir les coûts complets des systèmes monorail. Ceux obtenus dans le cadre de l'analyse comparée du mode de transports et des matériels roulants sont largement supérieurs à ceux du tramway.

Le prix de revient au km d'un tramway est en moyenne 4 fois supérieur à celui d'un BHNS.

En métropole, le prix du kilomètre de tramway est de 25 à 40 millions d'euros (3 à 4,75 milliards de francs CFP) pour 5 à 10 millions d'euros (600 millions à 1,2 milliards de francs CFP) le kilomètre pour un site propre avec un véhicule de type BHNS. Cependant, l'investissement s'amortit sur une période plus longue (40 ans minimum pour le tramway, 15 ans pour les bus).

Les contraintes techniques

Si l'implantation linéaire du monorail impacte plus faiblement l'emprise viaire, les contraintes techniques des monorails proviennent de la complexité de l'insertion paysagère notamment dans les environnements urbains.

Un TCSP de surface crée une véritable opportunité de requalification de l'espace public urbain.

Le tramway comme tous les véhicules sur voie ferrée ne peut gravir de pentes importantes, en général 3%. La limite sur de courtes longueurs est de 5%.

Le Bus, véhicule à pneu, ne connaît pas cette limite.

Or, le tracé retenu pour le projet doit s'adapter à la topographie du Grand Nouméa et connaîtra des sections avec des pentes importantes (pouvant atteindre ponctuellement 13%), ce qui élimine de fait le tramway des choix possibles.

Le critère environnemental

La force du tramway, une des clés de son succès, c'est que sa traction électrique lui assure un bon classement selon les critères environnementaux classiques : silence de la motorisation, pas de pollution à la sortie du véhicule, bilan carbone très positif.

Cependant, les résultats seraient moins favorables en Nouvelle-Calédonie du fait du mode de production de l'électricité, essentiellement à partir du fuel lourd.

De ce fait, ici le bilan carbone du tramway est beaucoup moins flatteur qu'en métropole où l'électricité est largement produite par des sources non carbonées.

Cette analyse peut être transposée au monorail, même si sa consommation électrique peut être plus limitée que celle associée aux modes ferrés.

L'électricité consommée en Nouvelle-Calédonie produit 720 g de CO₂/kWh alors que le ratio habituellement constaté en Métropole est de 84 g CO₂/kWh.

Les véhicules routiers ont aujourd'hui des résultats très favorables, et des véhicules hybrides sont en voie d'être disponibles sur le marché à des prix compétitifs.

Concernant la motorisation du véhicule, le choix n'est pas encore fait. Cependant, en l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Sans compter qu'en Nouvelle-Calédonie, la production d'énergie électrique ne peut être considérée comme propre.

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. En tout état de cause, ce seront des motorisations à classification européenne.

De plus, le choix d'une motorisation hybride avec récupération de l'énergie cinétique au freinage n'est pas exclu, il est même privilégié.

Le critère maintenance

L'insularité de la Nouvelle-Calédonie rend plus complexe les questions techniques d'approvisionnement et de maintenance d'équipements isolés ce qui risque de rendre plus onéreuse et délicate la maintenance d'un monorail ou d'un tramway quand la technologie des bus est bien mieux maîtrisée localement.

Exploitation

Le BHNS peut sortir de sa plateforme dédiée ou prolonger son service sur une voirie banalisée.

Le tramway, avec son exploitation plus rigide et à la signalisation spécifique issue du monde ferroviaire, ne peut pas sortir de sa plateforme.

L'exploitation d'un monorail s'assimile également à un système rigide ne pouvant sortir de sa plateforme.

Réglementation et formation des conducteurs

La Nouvelle-Calédonie ne dispose pas de réglementation de circulation adaptée aux modes ferrés (tram-train, tramway...). En métropole, les tramways ne sont pas soumis au code de la route et à la signalisation routière. La circulation d'un tramway nécessite une signalétique spécifique qu'il faudrait adapter à la Nouvelle-Calédonie. La réalisation d'un tramway nécessiterait la création d'une nouvelle signalétique sur le territoire.

De plus, une formation spécifique des conducteurs de transports en commun est nécessaire.

Des permis ou habilitations spécifiques (permis T, E(D), habilitation tramway, ...) sont requis, ce qui nécessiteraient une formation et l'acquisition de compétence en dehors de la Nouvelle-Calédonie. Pour un BHNS, une formation est néanmoins nécessaire. Cette dernière pourrait être réalisée sur le territoire.

Coût, capacité, topographie, production d'électricité, simplicité de la maintenance, l'analyse multicritère pèse donc largement en faveur du choix d'un BHNS.

Les voiries situées entre Boulari et La Coulée ou entre Païta et le Médipôle ne sont pas suffisamment congestionnées pour justifier l'intérêt d'un transport en commun en site propre. Les véhicules Néobus ou même un système de monorail sur cette section tourneraient à vide tout en rallongeant la durée du parcours et les coûts d'exploitation.

La possibilité de desservir ces secteurs en transport en commun en site propre serait réexaminée le jour où la congestion routière le justifiera.

Vos contributions sont d'ores et déjà intégrées au bilan de la concertation du projet Néobus qui se poursuit jusqu'à la fin de l'année 2013.

Cette phase de concertation du projet Néobus permet de présenter l'état d'avancement des études et d'entendre les avis de la population et principalement celle des quatre communes de l'agglomération. A l'issue de cette phase de concertation, un bilan de concertation sera dressé en tenant compte de l'expression de l'ensemble du public ayant donné son avis sur le projet Néobus. Ce bilan de concertation servira aux ingénieurs pour la finalisation du projet au plus près des attentes exprimées mais aussi dans l'intérêt commun.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

***Courriers reçus
(via site internet)
Du 1^{er} janvier
au 8 avril 2013***

MISE EN ROUTE/ TARIF

Quand Neobus sera-t-il mis en route et en quelle année ? le tarif sera-t-il le même que car sud ou un peu plus ? Y aura-t-il aussi des abonnements mais je pense qu'un enfant peut payer sa place à partir de 5 ans ? Sera-t-il en place à l'ouverture du Médipôle ?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Le calendrier du projet Néobus prévoit une mise en service progressive du projet Néobus entre 2017 et 2019. D'ici là, l'année 2014 est consacrée à la consolidation des études de conception et à la préparation des travaux. Viendra ensuite les appels d'offres pour les travaux et fournitures en 2015, une fois l'obtention de l'autorisation issue de l'enquête publique, pour une mise en service progressive du projet Néobus entre 2017 et 2019.

Le projet Néobus doit permettre de restructurer et rationaliser le réseau de transport du Grand Nouméa afin d'être plus compétitif sur le coût des voyages. Aujourd'hui, certains déplacements nécessitent des correspondances payantes entre le réseau urbain (Karuia) et suburbain (Carsud). Avec le projet Néobus, les titres de transport autoriseront des correspondances gratuites durant une certaine durée (1h à 1h30 à compter de la 1ère validation).

Actuellement, la tarification appliquée pour les enfants est différente sur les différents réseaux :

Tarification sur les réseaux de transports collectifs du Grand Nouméa

	réseau urbain (Karuia)	réseau suburbain (Carsud)	transports scolaires (SCT) collégiens et lycéens
Titre 1 voyage	100 F Cfp (enfant entre 2 à 10 ans)	Gratuit (enfant de moins de 11 ans)	uniquement abonnement trimestriel ou annuel
Abonnement mensuel	4.085 F Cfp Abonnement mensuel scolaire et étudiant	3.000 F Cfp Pass mensuel jeune	

		(- de 26 ans)	
Abonnement trimestriel			13.500 frs CFP par enfant et par trimestre pour les élèves non boursiers 3.500 frs CFP par enfant et par trimestre pour les élèves boursiers du Sud

L'objectif avec le projet Néobus est d'harmoniser le niveau de service et la tarification sur l'ensemble des services de transports collectifs du Grand Nouméa. Les tarifs seront globalement équivalents aux tarifs proposés aujourd'hui mais pour un niveau de service bien supérieur.

Des études sur la tarification sont en cours de réalisation pour préciser les modes et niveaux tarifaires économiquement et socialement envisageables. Des abonnements mensuels sont prévus, voir même des abonnements hebdomadaires. La gratuité des transports pour les jeunes enfants (moins de 5 ans) sera également étudiée.

Concernant le Médipôle, les études du projet Néobus, en étroite collaboration avec les équipes du Médipôle, prévoient de desservir en transports en commun en site propre cet équipement au plus près de son entrée afin de faciliter son accès aux patients, accompagnateurs et au personnel qui y travaillera. La mise en service du Médipôle est prévue en 2016. Le bus à haut niveau de service du projet Néobus desservira le Médipôle plus tard. Cependant, cet équipement hospitalier est un générateur de déplacement majeur pour l'agglomération du Grand Nouméa. C'est pourquoi nous prévoyons de le desservir dès son ouverture et sans attendre le projet Néobus. Une ligne structurante sera mise en place dans l'attente du projet Néobus, pour desservir le Médipôle avec une amplitude horaire et des fréquences de bus adaptées au fonctionnement de cet équipement hospitalier.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

TRACE

Où s'arrêtera le Néobus à Boulari? Et où sera le relais pour le Mt Dore Sud?

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Sur la commune du Mont-Dore, le site propre du projet Néobus sera implanté le long de la route provinciale n°1. Au niveau du quartier de Boulari, nous identifions 4 stations :

- Une station à proximité du centre culturel du Mont-Dore, du complexe sportif de Boulari et de l'OPT Boulari,
- Une station au droit de l'hôtel de ville du Mont-Dore et à proximité du Collège de Boulari,
- Une station desservira le centre urbain de Boulari au droit de l'actuel magasin Ah Yen,
- Le terminus sera situé au droit du futur lycée public du Mont-Dore à la sortie de Boulari et à l'entrée de Saint-Michel.

Le projet Néobus dessert la partie urbaine de la commune du Mont-Dore (quartiers du Pont-des-Français, Conception, Robinson, Boulari et Saint-Michel). Comme vous l'avez noté, le projet Néobus ne desservira pas directement le Sud du Mont-Dore, compte tenu des résultats des études d'opportunité et de faisabilité qui ont révélé l'intérêt de la desserte du reste du Mont-Dore mais également qu'une desserte en site propre n'était pas encore nécessaire.

Mais, le projet Néobus va au-delà de la création de deux lignes de bus en site propre, il s'agit d'une amélioration globale du niveau de service et de la performance des transports collectifs. Il s'accompagne d'une étude de restructuration de l'ensemble des réseaux de bus existants, afin d'adapter au mieux la desserte existante au projet Néobus. Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme celui de Boulari/Saint-Michel au droit du futur lycée public du Mont-Dore. Les habitants du Sud du Mont-Dore pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques au service amélioré et les lignes Néobus. La performance des correspondances en cours d'études leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus.

Cependant, il n'est pas exclu qu'en phase 2, nous réfléchissions à des extensions du projet Néobus. Pour la phase 1 en cours de concertation, le tracé et la desserte actuellement proposés permettent, tout en restant dans un projet réaliste, d'attendre un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis la périphérie de Nouméa.

Un pôle d'échanges est un nœud de réseaux – ici, il s'agit d'une station de bus à haut niveau de service – vers lequel viennent se rabattre les autres modes de transport. L'aménagement de ce type de pôle tient compte de l'accessibilité de tous

les usagers avec un fonctionnement optimum pour faciliter les correspondances (faible distance entre les arrêts des différentes lignes) ainsi qu'un affichage des horaires de passages en temps réel.

Ce type de réseau de transports collectifs fonctionne à condition que le titre de transport (ticket, abonnement...) autorise des correspondances gratuites durant une certaine durée (1h à 1h30 à compter de la 1ère validation).

Ce qui est proposé de mettre en place à travers le projet Néobus, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connecté au projet Néobus pour permettre d'achever son parcours en transport en commun. Ces zones de stationnement sont appelées des parkings relais et sont réservés aux usagers des transports en commun avec un tarif intégré au prix du titre de transport.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale. L'objectif de ces parkings relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Le parking relais, devient un outil qui permet le rabattement automobile sur les stations du projet Néobus afin de limiter l'engorgement en centre-ville. Sa fonction répond à un objectif de report modal d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif.

Le projet Néobus prévoit la création de 6 parkings relais majeurs dont un situé à Païta en périphérie éloignée. Le long du projet Néobus sont prévus les ouvrages suivants, représentant un potentiel de 1 300 places :

- Dumbéa/Mer ;
- Centre Urbain de Koutio ;
- St-Quentin ;
- La Conception ;
- Boulari – St-Michel.

Toutes ces réflexions sont intégrées dans la solution que le SMTU du Grand Nouméa souhaite mettre en œuvre.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

MOTORISATION

Bonjour et merci d'avoir répondu en détail à mes remarques sur le projet Néobus. Je vous envoie un téléchargement du système monorail que propose une société d'ingénierie britannique Frazer-Nash, dont la motorisation hybride comportant une option panneaux solaires semble très intéressant pour un pays ensoleillé comme la Nlle-Calédonie.

Pour vous donner une idée du coût cette société a avancé un montant de \$US 20 M/km en 2008 mais bien sûr ce prix peut varier considérablement en fonction des spécificités du lieu de construction.

Ce dont on peut être quasiment certain c'est que la construction de ce système serait plus rapide et moins gênante que celle de deux voies réservées aux autobus.

Réponse :

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux transports en général et au projet Néobus en particulier.

Vos contributions sont d'ores et déjà intégrées au bilan de la concertation du projet Néobus qui s'est clôturée à la fin de l'année 2013.

Cette phase de concertation du projet Néobus permet de présenter l'état d'avancement des études et d'entendre les avis de la population et principalement celle des quatre communes de l'agglomération. A l'issue de cette phase de concertation, un bilan de concertation sera dressé en tenant compte de l'expression de l'ensemble du public ayant donné son avis sur le projet Néobus. Ce bilan de concertation servira aux ingénieurs pour la finalisation du projet au plus près des attentes exprimées mais aussi dans l'intérêt commun.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous invitons à suivre et participer à la co-construction du projet Néobus.

FELICITATIONS

Je trouve excellent ce projet. Je viens de Melbourne, c'est la ville la plus avancée en matière de transport, la ville ayant le plus de tramway au monde...c'est une véritable révolution. Ce que j'ai apprécié c'était leur application sur le phone...tu savais exactement dans combien de Minutes les 3 prochaines arrivées allaient se faire...Et le Tram n'était jamais en avance, ni en retard....Je souhaiterai également que sur les Grands axes de rencontres, il y ait des cafètes et snacks...avec des gens souriants à n'importe quelle heure....

En tous cas..bonne continuation

LNC - 14/02/2013

La phrase

« Avec ces trois petites écoles, on aurait eu deux directeurs sans décharge et un en demi-décharge. »

Christel Berger, directrice adjointe de l'enseignement.

Le chiffre

20 000
Pas moins de 20000 automobilistes empruntent tous les jours la route provinciale 1, avant de rejoindre la Conception ou la voie de dégagement Est.

Mont-Dore

C'était Mardi gras à La Coulée



Page 23

Grand Nouméa

■ Mont-Dore. Travaux au centre-ville

Boulari est dans le tempo

La traversée de Boulari passe un cap, cette semaine, avec un nouveau basculement de la circulation. Si la voie reste double, l'accès au collège et à la mairie se complique. Pour plus de fluidité, la province invite les automobilistes à changer leurs habitudes.

C'est une situation assez rare pour être soulignée: le chantier de « requalification » de la route provinciale 1 (autrement dit la transformation de la route actuelle en boulevard) n'a pris aucun retard depuis son lancement, au mois de septembre. Comme prévu, le basculement de la circulation vers la partie en amont de la chaussée s'est déroulé au début de la semaine. Soit avant la rentrée, qui constituait la date limite que craignait tout le monde, pour des raisons évidentes de circulation. Tous les jours, en moyenne, ce ne sont pas moins de 20000 automobilistes qui empruntent cette route, avant de rejoindre la Conception ou la voie de dégagement Est. « Dans l'ensemble, pas seulement en ce qui concerne les délais, c'est un chantier qui se passe bien », se satisfait Gil Briat, troisième vice-président de la province.

Cafouillage. Un soleil, toutefois, se profile: au niveau du carrefour qui constituent les accès à la mairie d'un côté de la RP1, et au collège de l'autre, il devient quasiment impossible de traverser la chaussée, quand le trafic se fait dense.

Lundi, premier jour du nouveau système de circulation, cela a provoqué quelques incompréhensions, malgré une signalisation provisoire (en jaune) installée par les services provinciaux.

« Si tout se passe bien, la route sera ouverte en double-voie en août ou septembre »

Avec la rentrée, ce matin, mieux vaudra s'y conformer, sous peine de cafouillage et, le cas échéant, de responsabilité en cas d'accrochage. Pour faire simple: ceux qui quittent la rue Jean-Gabin, qui desservent le collège, doi-



L'accès au collège a été modifié. Mieux vaut respecter la signalisation provisoire, car les hauteurs d'accrochage sont importantes.

vent forcément tourner à droite. S'ils veulent se diriger vers le Sud, il leur faudra faire le tour du rond-point des Sports, à deux cents mètres.

Même itinéraire pour ceux qui, en provenance du Sud sur la route provinciale, voudront tourner à gauche pour se rendre à la mairie.

En revanche, ceux qui quittent l'hôtel de ville pourront tourner à droite ou à gauche, sans avoir la priorité pour autant. Cette configuration est destinée à permettre l'achèvement de la future

voie du TCSP (transport commun en site propre), dont l'installation est annoncée pour 2017.

Mais heureusement, le chantier en cours s'achèvera bien avant: « Si tout se passe bien, la route sera ouverte en double-voie en août ou septembre », annonce Gil Briat.

Piste. Rappelons que cette réhabilitation s'inscrit en complément de l'aménagement du centre-ville de Boulari. Le projet de boulevard urbain est porté par la province, pour un budget annoncé à 239 millions de francs, qui n'a pas été aug-

menté jusqu'à présent. En septembre, il y aura deux doubles-voies, complétées par une piste cyclable protégée. Au passage, l'assainissement a été rénové, l'année dernière, pour desservir la nouvelle station d'épuration.

Cette première tranche, qui va du rond-point des sports au magasin Ah Ven, sera complétée par une seconde tranche, jusqu'au futur lycée du Mont-Dore. Aucun détail n'a encore été dévoilé pour cette deuxième phase, qui dépend des financements disponibles.

M.A.R.

Les points noirs de la circulation

Avec la rentrée des classes, les routes de l'agglomération sont chargées. Cela se ressentira sur la RP1, où des travaux sont en cours entre Duménil-Hélène et Kallianama. D'après le personnel sur place, la circulation par alternance sera maintenue encore une semaine.

En revanche, l'attelage installé par l'UPT devant la Dumco, à Auteuil-Duménil, sera suspendu aujourd'hui et demain, ce qui va fluidifier la circulation. Mais le dispositif sera remis en place dès le lundi suivant. Enfin, au centre urbain de Kouéla, les compacteurs étaient à pied d'œuvre sur la rue Paul-Émile-Victor. En principe, elle sera ouverte ce matin, ce qui soulagera les riverains de la rue Pelli-Tromba, où passait une déviation encombrée aux heures de pointe.

En piges presse

LNC - 26/04/2013

La phrase

« C'est le deuxième projet public, après le Médipôle, dans le Grand Nouméa et en Nouvelle-Calédonie. »

Bernard Deladrière, adjoint au Mont-Dore (au sujet du transport en commun en site propre, ou TCSP).

Le chiffre

1 800
C'est le nombre de plants à mettre en terre demain à Dumbéa-sur-Mer.

Page 24

Dumbéa

La bibliothèque fait la fête

Page 25



Grand Nouméa

■ **Mont-Dore.** Le TCSP arrive en phase de concertation

Un autre transport en chantier

D'ici trois semaines, la communication devrait aller bon train à propos du TCSP, le transport en commun en site propre. En attendant le coup d'envoi, les élus du Mont-Dore étaient informés, hier, sur l'avancement de ce coûteux et stratégique dossier.

Les habitants du Grand Nouméa ne manquent pas d'avis sur le futur transport en commun en site propre. Ils vont bientôt être concertés sur le sujet. C'est ce que les représentants du Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) ont annoncé aux élus du Mont-Dore hier soir, en mai.

Christophe Lefèvre, responsable au service planification et grands projets du SMTU, avait planté le décor. Le TCSP dont la mise en

dans le Grand Nouméa et en Nouvelle-Calédonie. Pour les chiffres, les conseillers municipaux ont été servis. Ce projet représente 24,6 km de site dédié (les véhicules bénéficient de voies réservées et ont priorité aux carrefours). Il prévoit 33 stations, six parcellaires représentant jusqu'à 1300 places et onze pôles d'échanges. Des sites où le passager pourra rallier un autre transport en commun. En termes de temps de trajet, le dossier du TCSP évoque un passage toutes les cinq minutes, soit huit à dix minutes globalement, au Mont-Dore.

« C'est le plus gros projet de TCSP, à l'heure actuelle, sur toute la France. »

Calendrier. A partir de quand ? L'objectif est de disposer de l'enquête (publique) en 2013 de façon à commencer les travaux fin 2013, espérait le président du SMTU, Gil Brial, en août 2012. Hier, le calendrier prévisionnel présenté aux élus mentionnait des travaux conséquents en début d'année 2013 et « une mise en service en 2019 dans le cadre d'un réseau restructuré ».

Ce calendrier commence le jeudi 10 mai, à 17 heures, par son côté que par ses implications. Le cadre du SMTU a rappelé le tracé tel qu'il est actuellement pensé : de Bir-Hakeim vers le centre urbain de Kouliou, où une branche part vers le Médipôle. Côté Mont-Dore, « grosso modo », il sort des tours de Saint-Quentin, emprunte la route de Yahoué puis suit la route du Sud jusqu'à l'entrée de Saint-Michel. Est également évoquée une ligne « à terme » vers Païta. Et « un coût d'objectif de 26,1 milliards ».

C'est le plus gros projet de TCSP à l'heure actuelle, sur toute la France », a souligné l'adjoint Bernard Deladrière, qui siège au conseil d'administration du SMTU. « C'est le deuxième projet public, après le Médipôle, dans le Grand Nouméa et en Nouvelle-Calédonie. »

Françoise Tromeur



Pendant que la file de voitures se traîne à travers le chantier de Boulari, on parlait TCSP à la mairie.

Le chiffre

26,1

D'après le SMTU, c'est, en milliards CFP, le « coût d'objectif » que représente la mise en place du TCSP en Nouvelle-Calédonie. En 2011, l'Etat a accordé 2,1 milliards de francs à ce projet au titre du Grenelle 2 de l'environnement.

Repères

Deux questions

Olivier Berthelot, élu Rump et habitant de la partie Sud, a interrogé le directeur du SMTU Richard Canchon quant à l'impact éventuel du TCSP sur le transport scolaire. « A partir de quelle année on va pouvoir avoir un impact du TCSP sur les gens du Mont-Dore ? », a ensuite questionné, plus globalement, le conseiller apparenté Calédonie ensemble, Bertrand Lefèvre. A quoi Richard Canchon a évoqué des « premiers tours de roue en 2018-2019 ». Mais aussi estimé qu'« On peut imaginer des effets dès la fin d'année, [ou] l'année prochaine, par rapport à la dynamique recherchée sur l'harmonisation des transports en commun ».

Thierry Santa s'en va

La réponse de Richard Canchon à Olivier Berthelot a été interrompue par des sifflets. Alors que Thierry Santa allait quitter la salle, Eric Gay en a profité pour annoncer officiellement qu'il vivait son dernier conseil municipal comme secrétaire général du Mont-Dore, avant de rejoindre dès le mois prochain un nouveau poste à la province Sud.

VDN - 01/05/2013

En bref

Le projet « NEOBUS »



Afin d'améliorer les déplacements et proposer une alternative à la voiture, le SMTU (Syndicat Mixte des Transports Urbains) lance le projet « Néobus ». L'objectif est de mettre en service un réseau de transport en commun harmonisé sur l'ensemble du Grand Nouméa, en s'appuyant sur deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ils circuleront sur une infrastructure « en site propre » reliant Boulari - Dumbéa sur Mer et le centre ville de Nouméa.

La contribution de la Ville de Nouméa à ce grand projet intercommunal se formalise par un groupe de projet « Néobus » constitué d'élus et de techniciens des secteurs concernés. Il est en effet important qu'à chaque étape d'avancement des études, la Ville fasse partie des groupes de travail organisés par le SMTU et que les élus participent pleinement aux arbitrages faits en comité de pilotage.

Les principaux services municipaux participant au groupe de projet sont la DGST, la DGUI, la CPA, la DAEDU et la Communication, organisés autour d'un directeur de projet, Eric Bellon et d'un chef de projet, Marie-Céline de Maistre, chargée du bureau transport et déplacement à la DGUI. Tous les aspects du projet sont étudiés : circulation, stationnement, insertion urbaine, systèmes d'exploitation du BHNS, réorganisation du réseau de transport, financement, coordination avec les projets communaux et mise en œuvre de la concertation avec les riverains et commerçants. La phase de concertation a commencé au mois de mai, et le SMTU communiquera largement sur le calendrier du projet qui devra s'achever en 2019.

P06

INTERVIEW EXPRESS



3 questions à Corinne DE ZAN, directrice de l'Environnement et du Cadre de Vie.

Quel est ton parcours ?

Titulaire d'un DESS en écologie humaine de la Sorbonne, j'ai occupé plusieurs postes de direction dans diverses collectivités en Métropole (conseils généraux, grandes villes). Avant de postuler à la Ville de Nouméa j'étais directeur général des services d'une communauté de communes entre Montpellier et Nîmes, dénommée « Terre de Camargue ».

Quelles sont les missions principales du service ?

La DECV comprend 3 services : la Division Environnement Propreté et Espaces verts (DEPEV), le Service d'Inspection et de Prévention des Risques Environnementaux et Sanitaires (SIPRES) et l'Atelier municipal (ATM). La direction œuvre pour préserver et améliorer le cadre de vie des usagers de la Ville de Nouméa, en luttant notamment contre l'insalubrité publique. Dans le cadre de l'Agenda 21, une réflexion est engagée par la DEPEV pour la prévention et la gestion des déchets. Au SIPRES, un audit juridique et organisationnel est prévu pour l'élaboration d'un schéma communal sanitaire. A l'ATM, un travail sur l'optimisation du parc automobile se poursuit.

Et en dehors de la mairie, es-tu une activité particulière ?

Je ne pourrais pas vivre sans musique, surtout la guitare rock. Côté cinéma, j'ai adoré Avatar, un conte intergénérationnel qui nous interroge sur notre rapport au monde, et qui pose les questions sur les frontières entre la biologie et la cosmologie.

L'assainissement, un chantier géant

Au sein de la Direction du Génie Urbain et des Infrastructures, deux divisions sont chargées des études, des travaux et du suivi de l'assainissement de l'eau à Nouméa (gestion des ressources en eau potable, suivi du contrat d'affermage avec la Calédonienne des Eaux et mise en œuvre du schéma directeur d'assainissement). Etabli sur 20 ans, ce schéma fixe les travaux à effectuer pour faire face à l'accroissement de la population et passer définitivement à l'assainissement collectif, en raccordant le réseau d'assainissement aux stations d'épuration. Quelques exemples de grands chantiers en cours et à venir :

- la remise à niveau globale de l'assainissement du quartier de la Baie de Tindu ;
- le réaménagement de l'avenue du Général de Gaulle à l'Orphelinat et de la rue Auguste Brun en centre-ville ;
- le renouvellement du réseau d'assainissement des rues Fernand-Legras et Auguste Page à la Baie des Citrons ;
- 3 nouvelles stations d'épuration : James-Cook, au centre-ville, Baie de Sainte-Marie (courant 2014) et Ducos (2016-2020). Ainsi, 95 % des Nouméens devraient être raccordés aux 8 stations en 2030, pour un investissement de 13,9 milliards F.

Le chiffre qui compte
12 millions

À Nouméa, 12 millions de m³ d'eau potable sont traités et consommés par an, soit l'équivalent d'environ 4 000 piscines olympiques !

LNC - 16/05/2013

REPORTAGE **CHAQUE JEUDI**

■ **Société.** Les voies réservées aux transports en commun vont encore prendre des années

Apprendre la patience en bus

Prenez le bus qu'y disaient. C'est mieux que de créer des bouchons interminables à raison d'une personne transportée par voiture. Sur le principe, d'accord. Mais dans la pratique, il faut se lever très tôt ou ne pas avoir de contraintes d'embauche. Test entre Savannah et Nouméa.



Quand les véhicules bus craquent, arrivent au étage de trafic depuis le Grand Nouméa, les touristes du matin, c'est le galère. Il faut quasiment un quart d'heure sur les pour aller du péage à l'arrêt de Koro.

TCSB, ce vous dit, quelque chose ? Non. Pas encore. Ça devrait venir. TCSB c'est le sigle pour Transport en commun en site propre, autrement dit, des voies de circulation réservées uniquement aux bus, avec priorité aux carrefours. Le projet est à l'étude sur Nouméa et le Grand Nouméa et commencera à prendre corps. Le jeudi soir, avec un « dialogue d'ouverture de la concertation » à l'université (lire encadré).

Mais en attendant, on continue de voyager en TCSB, c'est-à-dire lentement et avec des incertitudes. Test mardi matin, entre Savannah et Nouméa. Lever à 5 h 30, pour un bus de Carisud passant à 6 h 22. Chance, c'est un samedi qui dessert Savannah, réduisant ainsi le nombre d'arrêts à venir pour embarquer de nouveaux passagers.

Entonnoir. La voisine m'a balancé à l'arrêt de bus. Elle m'a suivi à Nouméa, en voiture. Arrivée sans problème à l'école. Elle doit déposer en premier son grand au collège de Nouméa avant 7 h 15. Ce qui lui donne à peine quatre minutes d'écart sur moi au départ, puisque mon bus arrive quasiment à l'heure dite tandis que le soleil commence à s'insister dans ce petit matin léopard. Téléscopé de 280 francs, je m'installe dans un

bus déjà bien rempli, où chacun poursuit sa nuit. Le conducteur m'a sans encombre jusqu'au péage de Nouméa, que j'ont atteint à 6 h 35. L'entonnoir est là. Le péage interdit la circulation, mais c'est surtout le sort des conducteurs qui est problématique puisque le Savapress se reboucle alors à l'heure. Neanmoins, avec les automobilistes sont arrivés et s'alignent pour attendre passer un sur deux, comme

Si j'avais moi aussi dû être avant 7 h 15 devant le collège de Magenta, en bus, j'aurais fait chou blanc.

mentait la voisine ma voisine de Savannah habitée au 6 h 30 bouclé au péage. Mais je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de bus pour aller facilement jusqu'au collège de Magenta à l'heure. Elle doit déposer en premier son grand au collège de Nouméa avant 7 h 15. Ce qui lui donne à peine quatre minutes d'écart sur moi au départ, puisque mon bus arrive quasiment à l'heure dite tandis que le soleil commence à s'insister dans ce petit matin léopard. Téléscopé de 280 francs, je m'installe dans un

conçoit encore un quart d'heure facile. A Montevideo, je me dis que si j'avais moi aussi dû être avant 7 h 15 devant le collège de Magenta, j'aurais fait chou blanc et n'aurais été inscrit comme absent.

Ticket. Chance, j'avais juste besoin de gagner le centre-ville et j'ai pu sauter dans le premier bus. Karina arrive quelques minutes après, à la gare d'embarquement. Ce qui m'a coûté 210 francs de plus, un nouveau quart d'heure pour arriver à ma destination finale de la place des Cocotiers, peu avant 7 h 30. C'est un peu plus d'une heure pour faire

un Savannah-Nouméa en bus, pour la somme de 490 francs. Si les médias mieux renseignés, j'aurais pu reboucler mon trajet à 280 francs en posant mon transport dans mon Carisud jusqu'à son terminus au Ringo. Mais dès lors qu'un passager arrive du Grand Nouméa au point de départ, un quart d'heure pour y arriver alors que les kilomètres sont rebuts par rapport à ceux qu'on vient de s'enlever avant le péage de Koro. De Koro à la gare, d'échange de Montevideo, on

peigne Carisud et Karina qui, pour partie, clientèle commune. Cette complication à l'arrivée à Nouméa n'est pas le seule à faire obstacle au choix de bus plutôt que celui de la voiture quand on en a une. Les correspondances, la fréquence des passages dans les quartiers et les bons négociations auprès des agents de Karisud, tout aussi méconnaissable du service que les chauffeurs eux-mêmes, qui se plaignent de leur condition de travail. Le gouvernement vient de s'engager à commander un audit de la compagnie indienne (note d'ici du 11 mai).

Horaires. Compagnie qui pourrait peut-être commencer par offrir à tous ses clients de bus les horaires de passage. Ça pourrait éviter les longs quarts d'heure d'attente à un arrêt, suivis de quelques minutes de transport pour un TCSB au centre-ville, par exemple. Trépot réalisé en un quart d'heure au moins.

Quant à ma voisine, de madrilène, elle est arrivée au collège de Magenta à 6 h 50 en voiture, pour un départ à 6 h 20. Ce bus, son collègue de ma sœur et de se poster à l'arrêt Carisud de Savannah à 5 h 37 du matin pour espérer être à l'heure.

Colloque sur les transports ce soir

Le colloque sur les transports ce soir, organisé par le TCSB, aura lieu à 19 heures à la salle de la mairie de Savannah. Les participants pourront discuter de la situation des transports en commun et de la mise en œuvre du projet de voies réservées.

B.N.

LNC - 17/05/2013

DOYENNE
Fernande,
une jeunette
de 104 ans

14

VOIX

MAJORANDE

RTN AL F 1

Les Nouvelles calédonniennes

WWW.LNC.NC - Tél. 27 25 84 VENDREDI 17 MAI 2013 - N°12687 200 FRANCS

Vie chère : les hypers en ligne de mire

4 et 5

Qui sera notre Miss ?

Découvrez le portrait des douze candidates sélectionnées pour participer à l'élection de Miss Calédonie, qui aura lieu le 3 août.

12

CHIKUNGUNYA
La prise de conscience ne vient pas 9

NORD
Un peu de fraîcheur pour les pêcheurs 28

TRANSPORTS
Embarquez dans le bus du futur

3

AVIS

NOUMÉA - TONTOUTA - DUCOS

1 JOUR DE LOCATION OFFERT !

27.54.84

*Sur 3 ou 4 jours de location. Offre valable du 17 Mai au 21 Mai 2013 sur les catégories B,C,D,E dans la limite des disponibilités. Voir conditions en agence.

LNC - 17/05/2013

■ **Transports.** Créer un transport en commun moderne, efficace et rapide

Mieux en bus qu'en voiture

Quand le bus ira plus vite que la voiture, les poules auront des dents. Pas du tout, répond le Syndicat mixte des transports urbains, qui prévoit le Néobus en 2017 : un bus moderne, rapide, roulant sans encombre sur une voie qui lui sera réservée.



Dans le Grand Nouméa, 82 % des trajets se font en voiture. Le Néobus doit changer la donne, s'inspirant de mises en place similaires à Nantes ou à Metz, en Métropole.

Vue du ciel, la circulation dans Nouméa et le Grand Nouméa est presque jolie, passée en accéléré. Mais à hauteur de goudron, aux heures de pointe, l'effet est beaucoup moins glamour.

L'idée est donc pour le Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) de changer la donne grâce au projet Néobus. Il ne s'agit pas seulement d'acheter de nouveaux bus, même si les engins envisagés s'annoncent très modernes. Il s'agit de révolutionner le paysage de la circulation avec la construction de voies réservées aux bus ayant priorité pour passer à chaque carrefour. Comme un tramway.

Mentalités. Il s'agit aussi de révolutionner les mentalités. Aujourd'hui, prennent le bus « ceux qui n'ont pas le choix », reconnaît Gil Brial, président du SMTU et 3^e vice-président de la province Sud. Et le

Néobus ne séduira que s'il est plus rapide et plus efficace que la voiture aux heures de pointe.

L'objectif affiché est donc une réduction de 60 % du temps de trajet.

« Aujourd'hui, 60 000 véhicules circulent dans l'agglomération, il y en aura 110 000 en 2020. »

jet grâce à lui par rapport à la voiture. « Aujourd'hui, 60 000 véhicules circulent dans l'agglomération, il y en aura 110 000 en 2020, reprend Gil Brial. Et on sait déjà que nos travaux routiers, comme ceux de l'Etrier, de Berthelot, ou encore de Belle Vie, ne seront pas suffisants pour répondre à cette augmentation. »

Extension. Vous doutez ou êtes curieux de ce Néobus ? Des réunions publiques sont organisées ces prochains jours (lire le chiffre). Le Néobus et sa voie spéciale iraient de Bir-Hakeim au centre de Kouito en passant par le centre-ville de Nouméa, la Vallée-du-Tir, Montravel et Rivière-Salée. Une voie poursuivrait vers Saint-Quentin, Robinson et Boulari. Et une seconde partirait en direction de Dumbéa-sur-Mer et du Médipôle. Plus tard, une extension vers Païta est envisagée.

Fréquence. La mise en service d'un premier tronçon est prévue en 2017, pour un tracé complet de 24 km achevé en 2019. Les actuels circuits de Karuïa et Carsud seront transformés et

adaptés en correspondance avec le Néobus.

Et pour 26 milliards de francs, 40 arrêts sont prévus, 13 pôles d'échanges. 6 parcs relais où laisser sa voiture en toute sécurité, une information des départs et arrivées en temps réel aux arrêts, comme dans un métro ou un tramway. Ainsi qu'une fréquence de passage toutes les cinq minutes aux heures de pointe. De quoi rêver, non ?

B.N.

Le + Web
<http://www.lnc.nc>
 Découvrez le futur tracé du Néobus sur notre site.

Le chiffre

25 000

C'est le nombre de voyages quotidiens attendus sur les lignes du Néobus. L'objectif est de grimper ensuite à 35 000 puis 60 000. Pour en parler, plusieurs réunions publiques : lundi 3 juin, au centre culturel du Mont-Dors ; mardi 4 juin, au Mouv' à Rivière-Salée ; mardi 18 juin, à la maison de la jeunesse à Dumbéa-sur-Mer ; mardi 25 juin, au Dock socioculturel de Païta, mercredi 26 juin, à la mairie de Nouméa. Chacune est prévue à 18 heures. Site : www.smtu-grandnoumea.nc

MULTIFONCTION PROFESSIONNEL A4/A3 - OKI ES8451

- COPIEUR
- IMPRIMANTE
- SCANNER
- FAX
- RÉSEAU

10.500 F / MOIS* (100 pages NB incluses) + FORFAITS PAGES

ESPACE PRO

Pour le prix du A4... Imprimez en A3 !

Imprimez, copiez, numérisiez et faxez... la simplicité !

3

Sur 60 mois

LNC - 18/05/2013

INFOS 2 JOUR

1 Pas de solution contre la vie chère. La réunion de crise organisée, hier, entre importateurs et grande distribution n'a pas offert de solution satisfaisante à l'intersyndicale vie chère qui maintient sa pression ce week-end. **Lire en page 3.**

2 Les Nouvelles calédoniennes changent de main. Officiellement mise en vente en 2011, la société Pacifique Presse Communication a changé de main hier, passant du Groupe Hersant Média à la holding Melchior dont le président est l'homme d'affaires calédonien, Jacques Jeandot. **Lire en page 5.**

3 Le parc du Ouen Toro, poumon vert de la capitale et réserve de forêt sèche, est de plus en plus menacé par la présence humaine. La mairie de Nouméa a donc décidé de lancer un grand plan quinquennal pour tenter de préserver au mieux ses 65 hectares. Plus de cinq mille plants seront plantés chaque année afin de régénérer la forêt originelle. **Lire en page 13.**

4 Touho veut exister. Coincée entre Poindimié et Hienghène, Touho est souvent considérée comme une commune qu'on traverse sans s'y arrêter. Son maire veut changer cette image. **Lire en page 21.**

5 Bataille pour le fauteuil de leader. La troisième journée de Super Ligue ne devrait pas permettre de dégager une hiérarchie claire en tête du classement. Le leader Gaïtcha exempt, plusieurs équipes ont l'occasion de prendre les commandes. Magenta, face à Thio, le Mont-Dore, contre Wet, ou encore Hienghène qui retrouve Tiga peuvent s'emparer de la tête. **Lire en page 29.**

6 Le prodige Ngaa Rauuira. A seulement 19 ans, un jeune Maori, Ngaa Rauuira, est considéré par sa communauté comme le futur Barack Obama néo-zélandais. Lui-même se croit promis à de hautes responsabilités. **Lire en page 35.**

LA RÉPONSE DU JOUR

58 % des internautes pensent que le Néobus est la solution contre les embouteillages. 36 % pensent le contraire. 5 % sont sans avis. 236 personnes ont répondu à cette question.

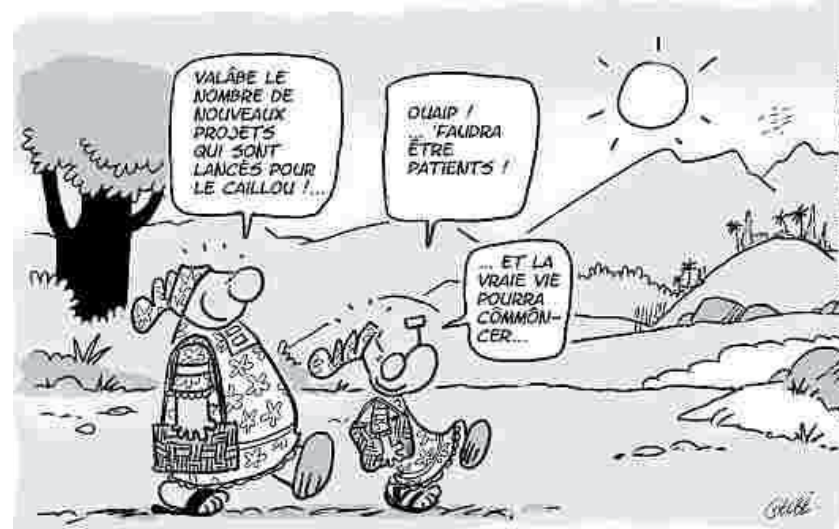
LA QUESTION DU JOUR

La mobilisation contre la vie chère va-t-elle durer ?
 Répondez sur www.lnc.nc jusqu'à 19 heures.

L'HUMEUR DE GIELBÉ

+ Des tyroliennes au Mont-Mou
 On n'entend pas encore yodler dans la vallée de Païta mais un nouveau parc d'attractions devrait bientôt voir le jour sur le Mont Mou avec des tyroliennes pour dévaler la montagne. **Lire en page 17.**

- Un homme poignardé dans sa cuisine
 Que s'est-il passé, hier, en début d'après-midi, dans cette rue calme de Kouïto ? Après une dispute, une femme aurait poignardé son frère dans le dos, le touchant mortellement. **Lire en page 4.**



C'EST VOTRE AVIS

SUR LE WEB		DANS LA RUE
<p>Chronique d'une colère annoncée</p> <p>Snoopy. Le bât blesse surtout quand on apprend que les grosses centrales d'achat, notamment en Australie et en Nouvelle-Zélande, appartiennent aussi à nos grandes surfaces locales. De ce fait, les marges exorbitantes sont déjà appliquées au départ de ces pays. Après, on nous dit que les produits qui arrivent en Calédonie sont déjà chers. Ben voyons. On sait parfaitement que les marges abusives sont déjà appliquées en amont de la chaîne de distribution avant même que les produits touchent le sol calédonien. Une partie des impôts sur les bénéfices de la grande distribution est payée à l'étranger. C'est une forme d'évasion fiscale au détriment de la Calédonie. Alors il faudra nous expliquer comment une autorité de la</p>	<p>Les hypermarchés pris pour cible</p> <p>Bertha Lagrosse. Quoi qu'on en dise, l'avenir passera obligatoirement par la production locale. Même si elle est difficile à faire décoller, il faut mettre le paquet. Dépendre complètement des importations est un risque majeur pour un si petit pays.</p> <p>malolemauli. Je pense qu'il faut y aller doucement sur les blocages et c'est bien parce que ça prouve qu'on n'est pas des brutes et qu'on pense aussi aux Calédoniens. Je voudrais demander aux élus pourquoi ils ne viennent pas juste nous dire la vérité sur les marges.</p> <p>dom13. Vous allez voir les prix qu'ils vont pratiquer dans les semaines à venir pour rattraper le manque à gagner de ces deux journées!</p> <p>mimo. Ils ont déjà fait leurs bénéfices mardi et mercredi. C'était plein à</p>	<p>Qu'allez-vous faire pendant le pont de la Pentecôte</p> <p>Des CV et un peu de plage</p> <p>Je suis lycéenne, alors je vais en profiter pour préparer et envoyer des CV car je dois faire un stage cette année. Ensuite, j'espère qu'il fera beau et que ça me permettra d'aller à la plage.</p>

CHIEN BLEU - 23/05/2013

CHIEN BLEU - 23/05/2013

Débats calédoniens - Politique - Le Chien bleu : Journal satirique d... <http://www.lechienbleu.nc/politique.html#mairiedumbea>

Débats calédoniens - Politique - Le Chien bleu : Journal satirique d... <http://www.lechienbleu.nc/politique.html#mairiedumbea>

Débats calédoniens - Politique

Calédoniens



Publié le 23 mai 2013

Tweeter 1

Ce texte nous a été envoyé avec la signature de Sylvain Hubbard. Nous tenons à prévenir nos lecteurs qu'il s'agit d'un pseudonyme.

La vérité sur qui a fait quoi en matière de vie chère !!!

Gomes marque sans conteste des points en ce moment, en se plaçant comme le grand pointeur de la vie chère. Mais, regardons, de manière objective, ce qu'il a fait quand il était au pouvoir, et comparons, en toute objectivité les actions de son gouvernement, et du gouvernement actuel, qui malgré des actions concrètes, totalement dénuées, n'arrive plus à retrouver la confiance des calédoniens.

Qui va oser dire un jour aux calédoniens qu'on ne peut pas bloquer les frontières et vouloir faire baisser le coût de la vie. Tant qu'on ne sera pas 250.000 en NC, la vie sera chère, il faudrait faire venir 250.000 personnes de plus pour que la taille du marché permette une réelle concurrence et donc une baisse des prix. Mais ça, ce n'est pas "politiquement correct". C'est tellement plus simple de se renvoyer la balle...

Secteur	Actions du gouvernement Gomes 2009-2011	Actions du gouvernement Martin 2011-2013	Observations
Social	Aucune action (Dunoyer)	Mise en place du minimum retraite/vieillesse (Robineau)	Dunoyer parle bien et beaucoup, mais n'a rien produit de concret
Energie	Blocage du prix du gaz (Gomes)	Blocage du prix de l'électricité (avec la délibération du 5 mars 2012 qui permet à la NC de compenser les pertes d'ENERCAL liées à la non-augmentation du prix) (Backes) Victoire dans le bras de fer avec la SEN sur le prix de l'électricité du barrage de Yaté (Martin-Backes) Primes « Ecocash » sur chauffe-eau solaires (100.000 francs), réfrigérateurs (30.000 francs) et machines à laver (20.000 francs) pour consommateurs en énergie. (Backes)	
Fiscalité	Lancement du rapport Lieb (Deladrère) Aucune action concrète	Loi de pays de lutte contre l'évasion fiscale (Backes) Mise en place de la TGA (Backes) (votée en Janvier 2012, et suspendue par le congrès en Août 2012) Révision du barème de l'impôt (annoncée en mai 2013) (Backes)	La TGA est la seule vraie mesure qui permettrait de rendre les taxes à l'importation plus lisibles. La démagogie de Calédonie Ensemble et la frilosité et l'incompétence des élus du RUMAP ont conduit à la suspension de cette mesure.
Economie	112 produits « Océ » (Germain) Interdiction des marges arrière (Germain)	Blocage du prix ou de la marge de 418 produits (Martin-Leclerc)	Gomes/Germain qui avaient fait de la loi anti-trust leur cheval de bataille pendant la campagne n'ont pas été en capacité de le faire pendant les 2 ans de pouvoir. Leclerc ne fait strictement rien. Il s'occupe exclusivement de sa communication sur « un arbre, un jour, une vie »
Transport	Aucune action (Devillers)	Billet d'avion à 10.000 francs pour les résidents des îles Loyauté (Tuyenon)	La vraie action efficace sur ce sujet, c'est la mise en place du « Neobus » qui va permettre de développer un transport en commun peu cher et efficace. Il ne sera en place qu'en 2015 (Gil Brial)
Logement	Extension de l'aide au logement (créée en avril 2007) aux étudiants, aux personnes âgées et à certaines familles vivant dans le parc privé (Dunoyer) Mise en place d'un prêt à taux zéro pour l'aide à l'accès à la propriété (Deladrère)	Blocage des loyers en 2011 (Leclerc) Défiscalisation sur l'investissement locatif (annoncée en mai 2012) (Martin)	
Travail/Emploi	Loi de pays sur l'emploi local dans le secteur privé (Germain) Augmentation du SMG à 150.000 francs (Germain)	Aucune action (Mandaué)	

Publié le 30 avril 2013

Tweeter 1

« CALEDONIENS FRANÇAIS »

A propos du drapeau commun.

A propos de la « Revue de presse » du 17 avril, je tombe sur le commentaire suivant relatif à la deuxième réunion de la « commission du drapeau commun » qui s'était tenue la veille :

« Bref, au sein de la commission du drapeau commun siègent, pour l'essentiel, des gens qui, de drapeau commun, ne veulent pas entendre parler. Dès lors, on peut comprendre que Philippe MICHEL aspire à faire participer les citoyens au débat : Avec ses rappels incessants à l'île de Nouméa et son « futur partagé entre tous », soliloqué dans l'indifférence générale de la commission, il doit se sentir bien seul ».

Avant de m'apitoyer sur la solitude de Philippe MICHEL, je tiens à préciser qu'il n'a pas été le seul à intervenir en faveur de la recherche

LNC - 23/05/2013

La phrase

« C'est un vrai phénomène de mode. La mairie nous a même demandé, avec d'autres partenaires, d'organiser un festival interculturel. »

Nadine Le Dily, présidente du Cercle ethnique de Nouméa, à propos des influences bétonnes. Page 15

Le chiffre

10

C'est le nombre de danseurs qui composent le Safan breakers crew.

Page 17

Faubourg-Blanchot

La Maison de la famille s'officialise

Page 16

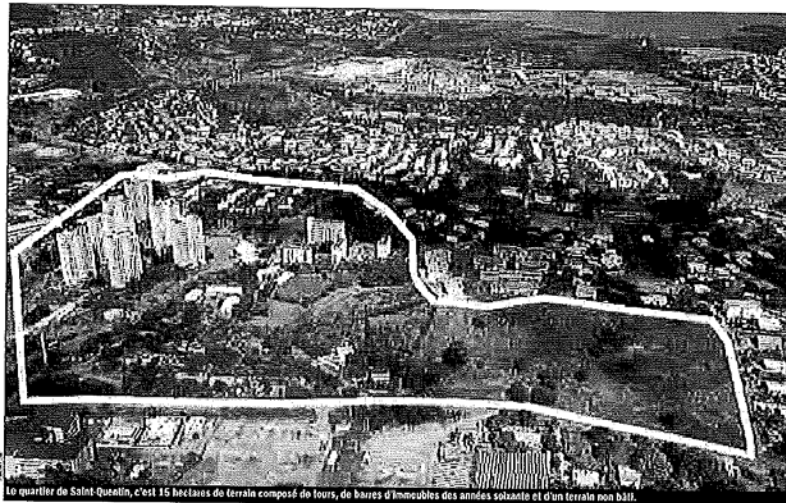


Nouméa

■ Saint-Quentin. Le quartier sera progressivement transformé

La métamorphose de la cité

La Sic a présenté, mardi soir, son projet de transformation pour le quartier de Saint-Quentin. Un projet colossal qui s'achèvera, théoriquement, en 2028. Le changement sera radical pour les riverains, qui ont posé de nombreuses questions.



Le quartier de Saint-Quentin, c'est 15 hectares de terrain composé de tours, de hautes d'immeubles des années soixante et d'un terrain non bâti.

Saint-Quentin n'est pas le quartier le plus radieux de Nouméa. Les sept tours interminables sont pointées du doigt pour leur architecture disgracieuse. Les violences y sont courantes et les habitants stig-matisés. Il y a un mot, la chute mortelle d'un jeune, tombé accidentellement du haut d'un immeuble de quinze étages à une nouvelle fois, attiré les projecteurs sur la cité. Ce dramatique accident rappelle à quel point les changements sont nécessaires, indispensables même.

Mardi soir, la Sic (Société immobilière de Nouvelle-Calédonie) a rassemblé une centaine de personnes devant la maison de quartier. Objectif : proposer un projet urbain d'envergure et répondre aux inquiétudes des habitants. Des inquiétudes « légitimes », selon Thierry Cornaille, direc-

teur général de la Sic. Car le changement sera radical, tant au niveau de l'architecture que des habitudes des résidents.

Démolitions. Première révolution : la destruction de nombreux bâtiments. Quatre tours de quinze étages devaient disparaître l'année prochaine. Les trois autres seront rasées « dans les deux ou trois ans ». Les trente-quatre villas situées à côté seront elles aussi démolies, tout comme les quatre bâtiments hébergeant quinze logements collectifs. Enfin, le squat de la Roche gise, cinquante et une cabanes et quarante-neuf familles, est en cours de destruction. Au total, cinq cent vingt-quatre logements seront démolis.

Cette opération libérera l'espace nécessaire à la construction de huit cents

nouveaux appartements et villas. Le futur quartier sera divisé en quatre espaces, avec la création de liaisons routières permettant la déserte du transport en commun en site propre. Le pre-

Ces bouleversements ont suscité de nombreuses questions.

mier espace, qualifié de « village », occupera l'emplacement du squat et du terrain non bâti. Des villas individuelles y seront construites.

À la place des tours, la Sic propose d'ériger un espace « collectif » avec des immeubles d'un à trois étages. Un parc urbain traversera le quartier et « permettra notamment le lien social via des acti-

vités variées ». Ce troisième espace a pour objectif d'attirer des habitants de Nouméa qui ne résident pas sur place. Enfin, une quatrième zone, présentée comme la « cour historique », accueillera une crèche et des structures sociales. Elle sera située dans les quatre barres E1, E2, E3 et D, qui seront réhabilitées. Ces bâtiments accueilliront également quarante logements à destination de « population spécifique, comme les personnes âgées ».

Insécurité. Ces bouleversements ont suscité de nombreuses questions. Sommes-nous obligés de partir ? Les loyers vont-ils augmenter ? Arrons-nous

accès à la propriété ? Thierry Cornaille a répondu sans détour. « Oui », les loyers seront plus élevés « mais il y aura des aides ».

Sur les huit cents logements prévus, « 50 % seront du locatif aidé, 50 % en locatif libre ou en accession à la propriété ». Les habitants actuels « seront tous relogés ».

Beaucoup s'interrogent tout en rappelant que « l'insécurité, c'est l'affaire de tous ». Personne ne conteste la formule, mais face aux incertitudes répétées, les habitants de Saint-Quentin semblent chercher des réponses un peu plus concrètes.

Virginie Guilton

Le chiffre

1 000

Environ 1 000 habitants résident dans le quartier de Saint-Quentin, soit deux fois la population de l'arrondissement. Il y en aura 800 après le projet de rénovation.

Chronologie

● 1968-1969 : construction du quartier pour répondre à un besoin induit par le boom du nickel. Huit tours et 580 appartements sont créés.

● avril 2009 : destruction de la tour A2. Il ne reste plus que sept grands immeubles de 15 étages.

● 2014 : quatre tours devaient être détruites (A3, A1, B1 et D2). Les trois autres le seront dans les années suivantes.

● Jusqu'en 2016 : première phase de travaux. Elle concerne l'aménagement du secteur nord, côté Yabout. 177 logements neufs vont être créés, 50 réhabilités. Les bâtiments réhabilités composeront le « centre historique » et accueillent des structures comme une crèche, des services sociaux, un centre de loisir... Les travaux débuteront fin 2013 et s'achèveront dans l'année 2015.

● Jusqu'en 2028 : le projet a été divisé en six phases de deux à trois ans chacune. Soit quinze ans de travaux.

LNC - 30/05/2013

NOUMEA MAG
JUIN-JUILLET/2013



Septembre-Octobre 2013 - n° 4 - le nouméa mag

Septembre-Octobre 2013 - n° 4 - le nouméa mag

Nouméa demain

RÉNOVATION URBAINE DE SAINT-QUENTIN



La cité métamorphosée

Le Saint-Quentin nouveau est en marche. Démolition des tours, construction d'une ville nature, création d'un vaste parc urbain, implantation de commerces de proximité... Présentation.

« Saint-Quentin Change », c'est le nom du programme de rénovation urbaine qui va, dans les années à venir, profondément modifier l'image et, surtout, la vie de la cité isolée au carrefour des trois communes de Nouméa, de Dumbea et du Mont-Dore. Entièrement démolie, la cité Saint-Quentin va se mettre au vert, aux petites résidences et aux modes de circulation douce. Suivez le guide ! Au nord des tours, sur les versants de Yahoou, la « ville nature » sera créée en tenant compte du relief et offrira une ambiance très végétale. Elle sera essentiellement composée de logements individuels, à l'aplomb de collines, avec des terrasses végétalisées, des jardins privés au sol et de nombreux chemins piétons, espaces de vie et de jeux. On imagine déjà les enfants jouer dans la rue. Au sud se situera la ville dite collective. Collective, mais à l'échelle humaine, car elle sera composée de petits immeubles de trois étages maximum. Au pied de ces immeubles, la part belle sera faite aux commerces, mais aussi aux espaces verts afin d'offrir des jardins à un maximum de locataires. Des locataires qui auront droit à des appartements traversants pour favoriser la ventilation naturelle et l'ensoleillement. Direction le cœur de Saint-Quentin. Entre la ville nature et la ville collective, un immense parc urbain, véritable poumon du quartier, sera LE lieu de rencontres, de détente et de loisirs pour les habitants du quartier, mais aussi pour tous ceux de l'agglomération. Afin de conserver quelques traces du passé et de garder ces repères, un carpié sera au parc et situé dans la ville nature deviendra le cœur historique de Saint-Quentin. Aujourd'hui, quatre barres d'immeubles composent ce secteur. Elles seront réhabilitées pour accueillir une cinquantaine de logements, dont une quarantaine à destination des personnes âgées, mais surtout plus de 3 000 m² d'équipements et de services de proximité (école, guichets administratifs, associations, centre de loisirs, agence Sic...) nécessaires à une véritable vie de quartier, presque de village...



18

C'est le nombre d'habitants du quartier nommé ambassadeurs du projet. Ils sont notamment chargés d'accompagner les locataires et de faire circuler les informations entre la Sic, les collectivités et les résidents.

Ce qui va changer jusqu'en 2016.

Nous sommes, jusqu'en 2016, dans la phase 1 du projet « Saint-Quentin Change », qui en compte 6 jusqu'en 2020. C'est une étape cruciale car elle concerne à elle seule plus de la moitié des démolitions et près d'un quart des constructions neuves. La libération des logements et le réajustement des familles — la partie la plus compliquée —, se poursuivent. La démolition des tours a déjà commencé et va s'accroître. Dès 2014, quatre autres tours, dont deux situées sur le tracé du futur transport en commun Néobus, vont disparaître. En tout, 5,2 hectares, sur les 17 qui compte le périmètre, vont être réaménagés et accueilleront 163 logements neufs individuels. Dès 2015, les barres d'immeubles du cœur historique vont être réhabilitées. La première tranche de la réalisation du parc urbain, soit 1,7 hectare, doit quant à elle être terminée en 2016.

Un projet intercommunal

C'est la Société Immobilière Calédonienne (Sic) qui mène le projet « Saint-Quentin Change ». Un comité de pilotage a été mis en place. Il rassemble les communes de Nouméa, de Dumbea et du Mont-Dore, mais aussi d'autres acteurs du projet comme la province Sud, L'Etat, le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (SICGN), le Syndicat mixte de transport urbain (SMTU). Le comité définit la mise en œuvre du projet en concertation avec les habitants du quartier et les riverains.

800

C'est le nombre de logements neufs qui seront construits pour accueillir 2 400 habitants, contre un millier actuellement. 504 logements seront démolis et 50 réhabilités.



Nouméa Demain

VIE DE QUARTIER NOUMEA
JUILLET/2013



Matinées pédagogiques ; pour les parents qui le souhaitent, leurs enfants peuvent être pris en charge par des animateurs municipaux.



VILLE DE NOUMEA N° 2 Juin-Juillet 2013

le nouméa VIE DE QUARTIER QUARTIER

VALLÉE-DES-COLONS • FAUBOURG-BLANCHOT



ACTUALITÉS

La Vallée-des-Colons s'expose !

« La Vallée-des-Colons d'hier et d'aujourd'hui », c'est le thème de l'exposition qui se tient jusqu'au 26 mai au château Hagen.

Ne tardez pas ! Jusqu'au 26 mai, tous les jours de 9h à 17h, le château Hagen accueille une exposition sur la Vallée-des-Colons, organisée par les associations du conseil de quartier. On y découvre l'histoire de la Vallée-des-Colons de 1850 à nos jours, des vues panoramiques d'hier et d'aujourd'hui, des portraits d'habitants, l'évolution de l'architecture et de l'enseignement, et la vie quotidienne au XIX^e siècle.

Voilà un beau quartier riche d'histoires et de mémoire...

Fête des Voisins

À la Vallée-des-Colons, la fête des Voisins sera relayée, le samedi 1^{er} juin, de 11h30 à 17h, au parc Gargon et ses abords, par l'association Aubertin/Caledonia-Est, la FOL, l'amicale des personnes âgées du foyer N'Géa. Là, vous êtes invités à venir nombreux en famille, avec vos nattes, tables, sièges, votre repas, voire vos instruments de musique ! Vous pourrez également profiter du vide-grenier organisé le matin au même emplacement par l'APE Caridade-Koch-Les Capucines et vous régaler de friandises en tous genres.

À cette occasion, la Ville de Nouméa soutiendra l'initiative des habitants en organisant au même endroit, en début d'après-midi, un spectacle ambulatoire de vingt minutes avec un « échassier » déguisé, des numéros de cirque et une démonstration de capoeira.

VIE DE QUARTIER NOUMEA
JUILLET/2013

WELLES-DES-COLORES • FAUBOURG BLANCHOT



Néobus, votre transport
en commun de demain

Néobus est le nom du projet de Transport en commun en site propre du Grand Nouméa (le véhicule roulera sur une voie qui lui est réservée). Il a pour objectif de rénover profondément les transports en commun dans l'agglomération.

Afin que tous les habitants soient associés à l'élaboration du projet, le Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) organise

une concertation qui prendra plusieurs formes, en 2013 : réunions publiques, expositions itinérantes, rencontres de terrain, supports d'informations, site internet, etc. En 2014, cette concertation se poursuivra par une enquête publique.

Prochaines réunions publiques :
• le 4 juin, à 18h, au Mouv' ;
• le 26 juin, à 18h, à l'hôtel de ville.

Rénovations et réalisation...



Restez prudent en voiture : le réaménagement de la rue Pierre-Bergès est toujours en cours avec la remise à neuf de la chaussée, la réalisation de trottoirs et de places de stationnement, la réfection des réseaux d'eaux pluviales et d'adduction d'eau potable existants

ainsi que la création d'un réseau d'eaux usées. Autres chantiers dans le secteur : la réalisation, à partir de juillet, de la cantine de l'école Les Capucines, qui sera opérationnelle pour la rentrée 2014, et la rénovation du bloc sanitaire de l'école Candide-Koch, à partir de juin.

RETROUVEZ TOUS LES CONTACTS UTILES DE VOTRE QUARTIER EN PAGE 4

LE PUD SUR LE NET !

Le nouveau Plan d'urbanisme directeur de Nouméa est désormais sur le site de la Ville. www.noumea.nc. Vous pouvez y télécharger le rapport de présentation, le règlement et les annexes, consulter les secteurs du quartier qui vous intéressent et même découvrir une représentation en 3D de l'ensemble de la ville !

(Onglet « Vivre à Nouméa », rubrique « Urbanisme ».)

ÇA SE PASSE PRÈS
DE CHEZ VOUS

Marché vert à la maison municipale de quartier de la Vallée-des-Colons, avec stands, ateliers vivants, café concert, le samedi 15 juin de 10h à 18h.

Art'périphs au centre d'Art, le 18 juin et le 16 juillet.

Questions d'éducation, réunion-débat sur le thème « Les nouvelles compositions familiales, l'enfant petit-il y trouver sa place ? », le mercredi 3 juillet à 18h à la Maison de la famille. Renseignements au 46 63 81 ou au 46 63 82.

Exposition « Vie et maisons d'avant » à la Maison du Livre, avec l'association Témoignage d'un passé (ouvert de 10h30 à 17h du mardi au samedi). Renseignements au 28 65 10.

Marché Valentin-Haüy (34, rue Taragnat, en face du parc de jeux pour enfants), les 14 juin, 12 juillet et 9 août, de 9h à 13h.

Activités pour tous, seul ou en famille (atelier cyberbase, cinéma, soirée jeux de société et de cartes, karaoké...), à la FOL, 21, rue Taragnat (près du lycée Do Kamo). Renseignements au 27 21 40.

Finale interquartiers de karaoké, le samedi 8 juin de 18h à 21h, aux abords de la maison de quartier de la Vallée-des-Colons (entre l'Olympique et la plaine de jeux de Sainte-Marie).

Kermesse et loto le samedi 6 juillet, le matin, au groupe scolaire Candide-Koch/Les Capucines. Renseignements pour les dons au 76 41 2.

LES MATINÉES
PÉDAGOGIQUES

Les écoles seront fermées pour conseils de cycle et animations pédagogiques les mercredis 29 mai, 17 juillet et 7 août. Rappelons que la mairie organise un accueil gratuit des élèves dans 9 écoles « centres d'accueil », de 7h à 10h45. Là, les enfants sont pris en charge par des animateurs municipaux qui organisent des activités sportives, manuelles, artistiques et ludiques.

Renseignez-vous auprès de l'école de votre enfant.

LOCAL - JUIN 2013

L'ACTU

UNE IMMENSE MÉPRISE



L'affaire concernant un médecin tenant un fusil en pleine rue, le 4 juin dernier, est le fruit d'une gigantesque méprise de tous les acteurs. Une affaire qui a tout de même provoqué l'intervention d'une équipe du GIPN. Le médecin concerné, exerçant au Faubourg-Blanchot, a expliqué qu'il venait de récupérer chez un armurier un fusil appartenant à son beau-père et qui venait d'être réparé. Le temps de descendre de la voiture et de déposer le fusil chez lui, un commerçant du quartier, le croyant armé, aurait pris peur. Il se trouve que juste à ce moment-là, une patrouille de la police municipale circulait dans la rue. Le commerçant aurait alors fait de grands gestes en direction des policiers pour qu'ils s'arrêtent. Avaient-ils en tête la récente affaire du jeune armé d'un fusil à canon scié, qui a tiré devant les locaux de la CCI ? Reste que ces derniers ont immédiatement sollicité l'intervention du GIPN. Entre-temps, le médecin avait lui-même reçu un appel du commissariat central l'invitant à venir livrer ses explications. L'homme s'est exécuté dans la foulée. Après les vérifications d'usage, il n'a fait l'objet d'aucune poursuite.



QUATRE LYCÉENS
DU NORD À PARIS

En fin d'année dernière, avec l'association Symbiose, Désirée Pognon et Laetitia Koteureu, du lycée agricole de Pouébo, ainsi que Ferdinand Kotelet et Brenda Gorowindja, du collège de Triéla (Meh), ont pris part à une expédition scientifique à Madang en Papouasie-Nouvelle-Guinée. Durant cette expédition, les jeunes ont été totalement intégrés aux équipes de l'IRD et du Muséum national d'histoire naturelle. L'aventure continue puisque le 10 juin, à l'occasion du Congrès des élèves, au Muséum d'histoire naturelle, à Paris, nos quatre Calédoniens vont présenter les résultats de leurs travaux. Partis le 7 juin de Tontouta, ils reviendront le 20 juin non sans avoir visité le musée du Quai Branly, la station de biologie marine de Roscoff, l'Océanopolis de Brest ou encore étudié le fonctionnement d'une ferme laitière en Normandie et la flore de la forêt de Compiègne.

SQUATS : LA RÉHABILITATION
ENCORE ANNULÉE

Après une première annulation par le tribunal administratif, le 13 septembre dernier, de la délibération sur l'opération de « restructuration de l'habitat spontané » initiée par la province Sud, l'exécutif provincial avait adopté, quinze jours plus tard, une nouvelle délibération pour mener à bien son projet d'amélioration des conditions de vies dans les squats situés sur son territoire. Le dossier est revenu devant le Tribunal administratif, le 4 juin dernier, à l'initiative de Philippe Michel (Calédonie ensemble) avec la demande d'annuler la nouvelle délibération de l'exécutif provincial. Malgré les arguments présentés par la province Sud, le rapporteur public a conclu à l'annulation de la délibération litigieuse avec effet au 31 août prochain.



CONNAISSEZ-VOUS NÉOBUS ?

Son petit nom sera Néobus. Le Transport en commun en site propre (TCSP), dont on parle depuis plusieurs années, se concrétise. Sa mise en service est prévue en 2017. Il partira de la place Bir Hakeim, passera avenue de la Victoire, vira à droite au parking Hickson, pour passer place des Cocobiers, puis prendra la direction de l'entrée nord. Là, il se séparera en deux voies. L'une longera la VOO, l'autre la rue Unger. Arrivés à la Montagne-Coupée, les tracés se rejoindront. Deux correspondances vont voir le jour pour rejoindre Ducois, qui aura une ligne spéciale, plus étroite, au giratoire de Montravail et à l'échangeur de Rivière-Salée. La ligne principale passera rue Bonaparte avant de rejoindre l'ancienne voie de chemin de fer, jusqu'à Kenu-In. La ligne en direction du Mont-Dore traversera également Saint-Quentin. Les travaux doivent démarrer en 2015.

IL A DIT

« En Brousse, notre clientèle est composée d'expats, notamment canadiens et totalement décomplexés. Ils viennent là comme s'ils allaient à la boulangerie. »

Christophe Chailou, gérant des six shops Mo Lims, dont une annexe à ouvert à Pouébo.

LNC - 01/06/2013

➤ NOUMÉA

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

■ **Circulation.** Opération de comptage sur les carrefours de l'agglomération

Néobus cherche sa voie

Durant quinze jours, 150 enquêteurs missionnés par le SMTU et quarante caméras ont observé les trajets des automobilistes sur plusieurs ronds-points de l'agglomération. Une étude destinée à faire de la place pour le futur Néobus.

Si vous vous êtes inquiétés du fait qu'ils vous observent, ne vous en faites plus. Les jeunes en chasubles jaunes que vous avez croisés, parlant dans un dictaphone et capuche sur la tête, n'étaient là ni pour vous surveiller, ni pour suivre vos trajets. Et s'ils ont relevé les premiers numéros de votre plaque d'immatriculation, entre le 14 et le 30 mai, c'était pour recueillir des données dans le cadre d'études des flux de circulations aux heures de pointe.

Modèle. « Pour faire simple, on cherche à connaître les façons dont

Boulari et à Dumbéa, ces informations ont été affinées par quarante caméras juchées sur des perches pour différencier bus, voitures et deux-roues.

Une fois analysées, ces données vont permettre de réaliser un modèle de trafic afin de dimensionner chaque carrefour étudié pour le passage du Néobus, le futur transport en commun en site propre.

« Pour l'instant, on est encore en pleine phase de concertation. Rien n'est figé et des adaptations sont toujours possibles », détaille Christophe Lefèvre, responsable du service planification et grands projets au SMTU.

Pour recueillir les impressions des habitants et des futurs usagers, le SMTU organisera deux réunions publiques, lundi, à 18 heures, au centre culturel du Mont-Dore, et mardi, à la même heure, au Mouv' café, à Rivière-Salée. Un moyen de dégrossir le contour du tracé, qui nécessitera, en parallèle, la reconstruction des réseaux de Karuia, de Car-sud et des transports scolaires.

Avant le lancement des appels d'offres et des premiers travaux, prévus pour 2015, une enquête publique doit également être réalisée l'an prochain.

Gédéon Richard



Cinq fois au cours des deux dernières semaines, 150 agents ont compté les véhicules à différents points de la ville.

« On est encore en pleine phase de concertation. Rien n'est figé. »

sont traversés les carrefours », explique Yannick Lenocq, chargé de mission à Alys Sofeco, entreprise missionnée par le Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa (SMTU). Relevées à Rivière-Salée, au centre-ville, à Ducos, à la Vallée-du-Tir, mais également du Pont-des-Français à

LE DUMBEA
JUIN-JUILLET 2013

Le Dumbéa

Juin-Juillet 2013

Bulletin d'information municipal de la ville de Dumbéa

Dispensé de timbrage

NUMÉRO 31



Une ville en devenir
Les grands projets
en cours

Pages 6-7

Édito

Dumbéa-sur-Mer, le Médipôle, le Centre urbain et le Croissant vert à Koutio, le parc naturel de Dumbéa... tant de projets, et bien d'autres encore, qui vont façonner – et façonner déjà – notre ville de demain. Ils sont le reflet d'un développement urbain important et dynamique, mais aussi maîtrisé.

Le Maire, Georges Naturel

Dumbéa, j'aime y vivre



www.ville-dumbea.nc

DU 13 MAI AU 7 JUIN

Formule Petit-déj'

Dans les stations Shell participantes

Offert pour tout achat de carburant*

1 viennoiserie + 1 café + 1 journal

*Offre limitée à une formule par véhicule et par jour, valable tous les jours de 7h à 19h du 13 mai au 7 juin 2013 dans les stations Shell participantes.

LE DUMBEA
JUIN JUILLET 2013
EN COMMUNE

Une ville qui s'implique

→ Location et acquisition de servitudes

Dans notre édition précédente, la Ville vous informait de la possibilité d'occuper les servitudes publiques, moyennant :
- une redevance annuelle fixée à 14 000 francs l'are, pour la location de servitudes dites « de réseaux » ;
- un prix fixé par le service des Domaines, pour l'acquisition d'une servitude dite « de passage », c'est-à-dire libre de tout réseau.

Six demandes de location et trois demandes d'acquisition sont actuellement déjà en cours de traitement par les services de la Ville.

Pour tout renseignement, contactez les services techniques de la mairie, au 41 40 06, ou par mail : dst@mairie-dumbea.nc

→ Pour tout savoir sur le projet Néobus



Néobus est le nom du projet de Transport en commun en site propre du Grand Nouméa (le véhicule roulera sur une voie qui lui sera réservée et évitera ainsi les embouteillages). Il a pour objectif de rénover profondément les déplacements et les transports en commun dans l'agglomération et en particulier à Dumbéa.
Afin que tous les habitants soient associés à l'élaboration du projet, le Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) organise une concertation qui prendra plusieurs formes, dont une réunion publique, le mardi 18 juin, à 18h, à la Maison de la jeunesse et une exposition du projet à la mairie annexe jusqu'au 12 juillet.

→ Deux nouveaux commerces ambulants



Suite à un appel à candidatures public lancé fin 2012, deux nouveaux marchands ambulants se sont installés sur la commune. Depuis début avril, Christelle Dubus (notre photo) et Vanessa Driss vous accueillent, respectivement, place Sagato (les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 9h à 17h et les mercredi, samedi et dimanche de 9h à 13h) et au Golf municipal (du lundi au dimanche de 9h à 19h).

→ Un déjeuner au Centre aquatique ?



Le snack-restaurant du Centre aquatique régional de Dumbéa a rouvert ses portes le 13 mai avec un nouveau gérant et un nouveau nom, Le Rick's.

→ Alerte à la dengue et au chikungunya

L'épidémie de dengue qui sévit en Nouvelle-Calédonie n'épargne malheureusement pas notre commune ! Au cours du mois d'avril, près de 350 cas de dengue ont été enregistrés à Dumbéa (source DASS-NC), soit plus de 10 cas par jour ! Avec nous, la meilleure protection c'est vous !
Protégez-vous donc encore plus et protégez votre entourage en appliquant strictement les consignes de prévention et de lutte contre la propagation de l'épidémie !

→ Opération véhicules hors d'usage

Dans le cadre de la sécurité et de la salubrité publique, la Ville de Dumbéa a lancé depuis 2009 une vaste opération d'enlèvement des véhicules hors d'usage sur le territoire communal. Après déjà avoir enlevé près de 400 véhicules, 140 épaves restent encore recensées et seront traitées par les services de la Ville en relation avec la fourrière intercommunale.
Renseignements au 41 88 88 ou sur www.ville-dumbea.nc

→ La police municipale passe au vert !



Depuis peu, la commune de Dumbéa a choisi d'équiper des véhicules de la police municipale d'un « catalyseur de carburant ». Aujourd'hui, grâce à ce nouvel équipement, les véhicules consomment moins de carburant et sont donc moins polluants.

→ Carnet Blanc

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux mariés :
Guillaume TOPPES-ROUQUIER et Céline ROUGIER (le 2 mars) ; Vincent OHAUMIZIER et Estère HEBERT (29 mars) ; François IKASA et Yoanna DUBOIS (le 12 avril) ; Haufolauloua SIDIK et Emeliana ATUVAHA (le 26 avril).

→ Inauguration



Le 27 mars dernier, la voie privée « Agathe-Togna », du groupement de droit particulier local (GDPL) Waka, a été inaugurée. Ce second GDPL de la commune, situé au pic aux Chèvres, dans le nord du lotissement de Jacarandas 2, et dont le foncier est régi

par le statut de « terres coutumières », comprend 17 lots d'habitation.
À l'issue de la cérémonie d'inauguration, les conventions relatives à l'entretien de la voirie et des réseaux ont été signées entre la Ville et le GDPL Waka.

→ Les agents de la Caisse des écoles se forment



Tout au long de l'année, pendant les périodes de vacances scolaires, les agents de la Caisse des écoles participent à des formations. En avril dernier, les cantinières et leurs aides ont suivi des formations de « secouriste du travail » et « gestes et postures ». Les référents et animateurs surveillants ont, quant à eux, reçu une formation inhérente à leur activité.

→ pages 2-3

NUMERO 31
Dumbéa

LNC - 05/06/2013

→ GRAND NOUMEA

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

■ Mont-Dore. Une poignée d'habitants sont venus à la présentation lundi

Le Néobus n'attire pas

Moins d'une dizaine d'administrés ont assisté lundi à la première réunion de présentation du futur Néobus par le Syndicat mixte des transports urbains. Quelques questions ont permis de détailler le projet côté Mont-Dore.

La grande salle du centre culturel du Mont-Dore était bien vide, lundi soir, lors de la première soirée de présentation du projet Néobus au public, organisée par le Syndicat mixte des transports urbains (SMTU). Il y avait davantage de membres du SMTU et de représentants de la mairie que d'administrés venus se renseigner sur le futur transport en commun en site propre (TCSP).

Bernard Deladrière, adjoint au maire et membre du conseil d'administration du syndicat mixte, a introduit la réunion et rappelé le contexte de ce projet : « On a eu un colloque de lancement à l'Université et, maintenant, on passe aux réunions publiques. » Le président du SMTU, Gil Brial, a rappelé les étapes de la création du syndicat intercommunal et l'histoire du projet de TCSP. Grâce aux voies réservées et à la priorité donnée au futur transport en commun, « du centre-ville de Boulari au centre-ville de Nouméa, on sera à 35 minutes de temps de parcours, on va avoir un gain considérable », a-t-il assuré.

« Du centre-ville de Boulari au centre-ville de Nouméa, on sera à 35 minutes de parcours. »

Questions. Après cette intervention, un joli film de présentation d'une dizaine de minutes a été pro-



Le tracé ne présente pas vraiment de surprise, mais les aménagements nécessiteront de gros travaux.

jeté. L'idée était là encore de justifier le projet de Néobus, de présenter les choix techniques et le futur parcours.

Enfin, les représentants du SMTU se sont proposés de répondre aux interrogations du public. Un peu moins d'une dizaine de questions ont été posées, majoritairement par des représentants de la mairie du Mont-Dore.

Le prix du ticket, la sécurité, le financement et les horaires des futurs bus à haut niveau de service ont fait l'objet d'échanges.

« J'habite Robinson, comment je fais pour prendre le bus ? Est-ce que je dois marcher de chez moi jusqu'à la route, est-ce qu'il y a un parking où je peux laisser mon véhicule », a demandé Eddie Lecourieux, adjoint au maire du Mont-Dore. Christophe Laffèvre, responsable du service planification et grands projets au SMTU, a alors évoqué les six parcs relais qui sont prévus sur le projet et qui totaliseront 1300 places : « Ils seront dédiés aux usagers du transport et ils seront combinés en termes de tarif avec les tickets de bus. »

Correspondances. Au Mont-Dore, deux parcs relais seront installés, à côté de la station Mobil de La Conception et au niveau du futur lycée à l'entrée de Saint-Michel. Il y en aura également un à l'entrée de la ville, au niveau de Normandie. De plus, des correspondances seront mises en place pour que les réseaux de bus classiques fassent la navette entre les quartiers et les stations de Néobus. « Le film est très bien fait, l'idée (du Néobus) est bonne, il faut désengorger l'entrée de Nouméa et permettre aux enfants

de ne plus se lever à 4 heures du matin », a estimé Stéphane Contri, un habitant de Boulari, à l'issue de la réunion.

Hier soir, une deuxième présentation a eu lieu à Rivière-Salée. Les habitants de Dumbéa seront conviés à leur tour le mardi 18 juin, à la Maison de la jeunesse et les administrés de Païta pourront poser leurs questions le mardi 25 juin, à 18 heures, au Dock socioculturel. Une dernière réunion sera ensuite organisée à Nouméa.

Alexandre Wibart

Des hôtels comme nulle part ailleurs

TERA hotels & resorts

Du 3 au 30 juin 2013
1 NUIT ACHETÉE = 1 NUIT OFFERTE*

OURÉ TERA beach resort
Ile des Pins
Tél : 43 13 15

KANUA TERA ecolodge
Port Boisé
Tél : 46 90 00

*Hébergement pour toute nouvelle réservation et séjour de 2 nuits consécutives minimum, du 3 au 30 juin 2013 sur la base du tarif public HT, occupation double. Conditions complètes auprès des hôtels. www.tera.nc

WILL SMITH JADEN SMITH

CINÉCITY PRATIQUEUR D'ÉDITIONS

Sortie Aujourd'hui

AFTER EARTH

LE DANGER EST BEEL LA PÊCHE EST UN CHOIX

Synopsis : 1000 ans après qu'un cataclysme a poussé les humains à quitter la Terre, Nova Prime est devenue la nouvelle planète occupée par notre espèce. Au cours d'une mission le vaisseau du général Cypher Raige, accompagné pour l'occasion de son fils Kitai s'écrase sur la ferme. Kitai se doit d'entreprendre seul, un voyage en territoire hostile pour retrouver leur base de secours.

LNC - 06/06/2013



Les Nouvelles calédonniennes

WWW.LNC.NC - Tél. 27 25 84 JEUDI 6 JUIN 2013 - N°12704 180 FRANCS

Insécurité, mythe ou réalité ?

Les Nouméens se plaignent de ne « plus vivre comme avant ». Au-delà des faits tangibles de délinquance, un sentiment d'insécurité plane.



3 agences, pour un large choix de véhicules

PICK-UP

AVIS Mail : avis@avis.nc
DUCCOS 28 32 32 - NOUMÉA 27 54 84 - TONTOUTA 35 11 74

FAITS DIVERS
L'examineur du code avait trop bu 3

NOUMÉA
Néobus, la révolution de 2017 11

CANALA
Le village minier est aussi un semeur 23

MUSIQUE
Sirène coréenne en scène 13



LNC - 06/06/2013

LES EST-CEZ NOUS

INFOS 2 JOUR

- 1** **La réalité de l'insécurité.** En plein colloque sur la délinquance, nous avons rencontré des habitants de Nouméa pour savoir s'ils se sentent en sécurité dans leur vie quotidienne ou s'ils souffrent d'une pression quelconque. **Lire en page 4.**
- 2** **Vol au-dessus du lagon.** Une nouvelle activité nautique vient de faire son apparition dans les eaux de la baie de Numbo. Le Flyboard permet, grâce à la puissance d'un jet ski, de s'élever de plusieurs mètres au-dessus de l'eau avant d'y replonger. Le tout avec juste une planche fixée aux pieds. **Lire en page 6.**

- 3** **Le Néobus se dévoile aux Nouméens.** Lors de la première réunion publique de présentation du Néobus, mardi soir, au mou' de Rivière-Salée, la population a pu prendre connaissance de l'impact qu'aurait ce transport en commun en site propre qui desservirait le Grand Nouméa, sur leurs vies quotidiennes. Au premier rang des préoccupations, le tarif du ticket de Néobus. **Lire en page 11.**
- 4** **Le Mont-Dore s'adapte.** Petit à petit, la commune du Mont-Dore devient praticable pour les personnes handicapées. Depuis trois ans, les aménagements se multiplient pour les aider. **Lire en page 17.**

- 5** **Rallye international, J-8.** Dans moins d'une semaine, les deux Skoda Fabia qui avaient remporté le rallye international l'année dernière découvriront le tracé de l'édition 2013. Annoncées comme imbattables, les voitures tchèques seront les cibles de tous les autres concurrents, et notamment des Calédonniens. **Lire en page 30.**
- 6** **L'absence de genre est un genre.** L'Etat de Nouvelle Galles du Sud, en Australie, vient de rejoindre les quelques pays du monde qui reconnaissent un troisième genre, celui des personnes qui ne sont ni des hommes, ni des femmes. **Lire en page 37.**

Les Nouvelles calédonniennes www.lnc.nc

LA RÉPONSE DU JOUR
92 %
des internautes estiment que les policiers doivent intervenir devant les lycées. 8 % pensent le contraire.
350 personnes ont répondu à cette question.

LA QUESTION DU JOUR
Eprouvez-vous un sentiment d'insécurité ?
Répondez sur www.lnc.nc jusqu'à 19 heures.

L'HUMEUR DE GIELBÉ

+ **Canala l'agricole**
Sur la côte Est, Canala est un village riche de nombreuses terres cultivables. Depuis 2010, deux cents hectares ont été mis à disposition des populations pour encourager une renaissance agricole nécessaire. **Lire en page 23.**

- **L'inspecteur ne donne pas l'exemple**
En déplacement à Maré pour y corriger les épreuves du code, un inspecteur du permis de conduire a eu un accident de la route juste avant de prendre son avion. L'alcoolisation est en cause. **Lire en page 3.**



C'EST VOTRE AVIS

SUR LE WEB		DANS LA RUE
<p>Des lycéens stupéfiés</p> <p>totophe. C'est bien de vouloir protéger la jeunesse mais ce n'est pas en faisant un coup d'éclat tous les six mois qu'on fera changer les choses. Mais là encore, tant qu'il n'y aura pas de réelle volonté politique et éducative, les problèmes n'iront qu'en grandissant.</p> <p>plstard. Très bonne initiative de la direction des lycées, à renouveler plus souvent et surtout à faire le vendredi après-midi.</p> <p>Ayla. Vraiment très bonne décision et initiative des lycées. A renouveler régulièrement.</p> <p>Citiss Woude. Pourquoi les jeunes de plus en plus jeunes se mettent à fumer ou boire ? Parce qu'il y a des parents qui les arrosent de fric dès leur plus jeune âge... pas de sous, pas de quoi s'acheter quoi que ce soit.</p> <p>clore. Très bonne initiative pour la santé des jeunes. Les adultes doivent montrer l'exemple et c'est loin d'être le cas surtout parmi ceux qui les ont en charge.</p>	<p>« Beau bilan ! On entend parler du président de la Fédération calédonienne uniquement pour des problèmes et des affaires mais jamais de football ! » alex129nc</p> <p>« Dans tout le pays, heureusement que les femmes sont là pour mettre du lien et faire fonctionner les activités, de culture notamment ! » resistzen</p> <p>« Une centrale à charbon propre, même de dernière génération, c'est un gag. Aucune ville européenne n'accepterait qu'on en construise une en son sein. » Bendidon</p>	<p>Le projet de Néobus changera-t-il quelque chose pour vous ?</p> <p>« Je pense et ça m'intéresse »</p> <p>« J'habite au 4^e Km et je travaille à Pierre-Lenquette, donc je prends tout le temps le bus. Je ne connais pas très bien le projet Néobus mais en tout cas ça m'intéresse. Surtout si ça améliore le service. »</p>
<p>Un employé de la mine. Je dois, avec de nombreux collègues, indiquer notre désarroi face à de multiples blocages illégaux et entraves à la liberté de travail qui se succèdent actuellement et qui fragilisent encore plus la confiance relative que les employeurs peuvent avoir en notre territoire, et dans une période de crise mondiale. Ce sont des milliers d'emplois et de familles d'employés et sous-traitants qui voient leur avenir mis en péril par quelques-uns, minoritaires, manipulés et irresponsables, qui en période électorale, doivent se faire voir et hypothèquent l'avenir calédonien en général. Nous revendiquons seulement le respect des opinions d'autrui et le droit de choisir, de travailler ou de faire grève, sans empiéter sur la liberté de l'autre. Cette dérive de groupuscules qui confondent des revendications très personnelles et le bien de la majorité décrédibilisent tout le territoire et son potentiel d'avenir.</p>	<p>Vous souhaitez donner votre avis sur l'actualité. Laissez vos commentaires sur WWW.LNC.NC</p>	<p>Dina, habitante du 4^e Km.</p>

LNC - 06/06/2013

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

Le sentiment et les faits

Alors que s'est ouvert hier un colloque sur la prévention de la délinquance, nous sommes allés à la rencontre des habitants de Nouméa. Quelles actions sont menées pour combattre le « sentiment d'insécurité » ? Etat des lieux.



Il suffit parfois de pas grand-chose pour favoriser le « sentiment d'insécurité ». Un lampadaire cassé, un mur tagué ou une poubelle incendiée...

Faites le test. Vous connaissez sûrement quelqu'un qui connaît quelqu'un qui a été victime d'un cambriolage ou qui s'est fait voler sa voiture. A moins que cela ne vous soit directement arrivé. Le simple fait d'en parler fait-il naître chez vous ce fameux « sentiment d'insécurité » ? La notion a en tout cas le vent en poupe depuis quelques années. Il faut dire qu'elle constitue un terme fourre-tout bien pratique. Mais correspond aussi à une réalité, qui peut parfois prendre une forme extrême, celle de la peur.

« **Voir une voiture de gendarmerie, c'est une chose. Descendre et parler avec les gens, c'est mieux !** »

Désœuvrés. Les forces de l'ordre ont intégré ce sentiment d'insécurité, très subjectif, et qui ne prend pas toujours ces formes extrêmes et qui peut être ressenti sans que l'on soit victime.

« **Voilà cette insécurité, mais la difficulté, pour nous, c'est de pouvoir y répondre, explique le colonel Jean-Philippe Guérin, patron de la gendarmerie. Les solutions existent.** »

Actions. Premières d'entre elles : accentuer la présence des forces de l'ordre, censée être rassurante, en ciblant les heures d'intervention.

« **Il ne suffit pas de mettre en place des patrouilles supplémentaires, poursuit le colonel Guérin. Encore faut-il aller au contact. Voir une voiture de gendarmerie, c'est une chose.** »

concrète, contenue dans les statistiques de ce que les professionnels de la justice nomment « atteintes aux biens et aux personnes ».

En clair, les vols de voiture ou de deux-roues. Au 30 novembre 2012 (*) ils étaient en baisse de 4,69 % par rapport à l'année précédente. Les cambriolages ont en revanche connu un petit bond de 11 % (1363 faits constatés sur l'ensemble du pays contre 1227).

« **Du lien social** »

« La Vallée-du-Tir, j'y viens, donc je ne me sens pas en insécurité, même s'il arrive de faire des rencontres fâcheuses. Les personnes sont souriantes ici. Parfois, on a des réactions épidémiques quand on arrive dans certains quartiers. Il faut continuer d'y venir pour éviter de créer des ghettos. Moi je viens ici pour la médiathèque. C'est un excellent moyen de créer du lien social et de la diversité. C'est grâce à ça qu'il y a du passage. »

(*) Derniers chiffres disponibles, communiqués lors de l'état-major de sécurité, le 14 décembre 2012.

Questions à... Michel Marcus, magistrat et expert en sécurité urbaine

« Ces descentes, c'est pour les statistiques ? »

Les Nouvelles calédoniennes : Vous intervenez à la Conférence régionale sur la délinquance. **Surpris des descentes de police devant les lycées à Nouméa ?**

Michel Marcus : Qui a demandé ça ? C'est pour remplir les statistiques ? Ça n'est pas sérieux. Ce type d'opération ne se fait plus, parce que c'est ponctuel, parce que ça donne une mauvaise image de la police auprès des jeunes. On transforme soudain un lieu en territoire d'occupation. Et pour aucune efficacité. Même éventuellement avec tout au long de l'année, un discours de prévention des addictions par la

communauté éducative, on ne fait une telle opération ciblée que si la police a des renseignements.

Durcir toujours plus la loi n'est pas une réponse efficace ?

Si la nouvelle loi est uniquement un effet d'annonce, ça ne porte pas ses fruits. On en a beaucoup eu ces dernières années qui sont inapplicables parce qu'inaapplicables. C'est le cas de l'incrimination des regroupements de jeunes en bas des immeubles. C'est une loi-spectacle. Donc la loi pénale oui, mais avec une stratégie beaucoup plus sociale d'insertion, d'emploi des jeunes. Un

jeune qui va mal, décroche de l'école, a de « mauvaises fréquentations », il faut que les signotants s'allument et avoir là des acteurs de la prévention.

Délinquance = jeunesse, pourquoi un tel glissement de langage ?

Il y a eu effectivement un basculement bizarre depuis les années quatre-vingt-dix. Délinquance et jeunesse ont été associées, ainsi que délinquance et étrangers. Des crispations sociales évidentes se sont introduites, et un système de boucs émissaires s'est mis en place comme dans toute société où il y a une perte de bien commun. Ceci, il faut le lier à

la mondialisation qui quand vous êtes faible, vous balaye.

Comment ramener un sentiment de sécurité ?

Il faut de la présence humaine sur le terrain pour intervenir sur l'environnement, la personne, les cibles de la délinquance. Par exemple, la vidéosurveillance seule n'a pas de résultat. Et pourquoi faut-il toujours convaincre qu'il faut faire de la prévention ? Personne ne se pose la question de savoir si la répression marche, alors que c'est un taux d'échec massif.



Propos recueillis par B.N.

LNC - 06/06/2013

Centre-ville
Première séance
du conseil
municipal junior



Page 14

matériel électrique

Electropac

Trianon • 2 rue Ben • Nouméa • Site www.electropac.nc
Mail : contact@electropac.nc • Tél : 27 36 90 • Fax 27 56 92

- ✓ Câbles
- ✓ Cheminements
- ✓ Éclairages
- ✓ Appareillages
- ✓ Protections
- ✓ Mesures
- ✓ Outillages

Nouméa

■ **Transports.** Les contours du projet de transport en commun en site propre s'affinent

Le Néobus version concrète

Les grandes orientations du projet de bus haute qualité qui bénéficiera de voies réservées ont été présentées lors d'une réunion publique, mardi soir, à Rivière-Salée. L'occasion de découvrir son tracé plus en détails et les améliorations qu'il doit apporter.

Le Transport en commun en site propre (TCSP), se concrétise. Si l'adoption de son nom, le Néobus, traduit l'avancement du projet, la réunion de concertation, mardi soir, au Mouv, à Rivière-Salée, a permis de mieux comprendre à quoi il ressemblera, lors de sa mise en service, en 2017.

■ **Emplacement des lignes**

Le départ se fera place Bir Hakeim, passera avenue de la Victoire, viera à droite parking Hickson, pour passer place des Cocotiers, puis prendra la direction de l'entrée nord. Là, il se séparera en deux voies. L'une longera la VDO, l'autre la rue Unger. Arrivés à la Montagne-Coupée, les tracés se rejoindront. Deux correspondances vont voir le jour pour rejoindre Ducos, qui aura une ligne spéciale, plus étroite, au giratoire de Mont-travel et à l'échangeur de Rivière-Salée. La ligne principale passera rue Bonaparte avant de rejoindre l'ancienne voie de chemin de fer, jusqu'à Kenu-In. La ligne en direction du Mont-Dore traversera également Saint-Quentin. Pour gagner du temps, le Néobus sera prioritaire à chaque carrefour. Premiers travaux en 2015.

■ **Sécurité**

Niveau sécurité, la vidéosurveillance sera installée dans les bus et relayée par le réseau de vidéoprotection que la ville est en train d'installer dans les quartiers. L'éclairage doit également être renforcé le long du tracé. Les quatre communes du Grand Nouméa et l'Etat travaillent sur la définition d'une police des transports.

■ **Accessibilité**

Des plateformes rétractables, qui montent et qui descendent, embarqueront les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Sur les stations, des rampes d'accès, des annonces sonores et des marquages tactiles sont prévus pour les malvoyants. « On va travailler avec le Collectif handicap pour s'assurer que le projet correspond à ses attentes », assure Gil Brial. Dans les quartiers desservis par les transports en commun classiques, des navettes à la demande seront assurées par des véhicules adaptés.

■ **Tarifification**

Si le prix des billets n'est pas encore fixé, le SMTU table sur la création de



Du tramway au bus, le transport a évolué

Véritable axe de la campagne de Sonia Lagarde lors des municipales de 2008, l'idée d'un tramway pour résoudre partiellement les problèmes de circulation qui s'aggravent aux entrées de Nouméa a fait son chemin. Avec le temps, c'est devenu un bus à haut niveau de service, à l'image de ceux de Metz ou de Nice, en Métropole, pour éviter les contraintes des rails. Si le modèle de véhicule n'est pas encore arrêté, une solution hybride est privilégiée en matière de motorisation. Il s'agit d'un diesel couplé à un système de récupération de l'énergie cinétique. Un système qui permet de récupérer l'énergie dissipée lors des freinages et d'alimenter un alternateur qui produit de l'électricité. Par un système de batteries, cette électricité génère ensuite un gain de puissance lors des accélérations et une vitesse plus constante. Une technologie utilisée en Formule 1 depuis 2009. Côté voirie, trois solutions d'implantation différente sont à l'étude. Une voie propre en allée centrale, au milieu de la chaussée, une voie sur un seul bord de la route ou de chaque côté, insérée dans les trottoirs.

Trois réunions publiques sont encore prévues. Le 18 juin à Dumbéa, le 25 juin à Paita et le 26 juin à la mairie de Nouméa.

LNC - 07/06/2013

C'EST CHEZ NOUS

INFOS DU JOUR

1 Les automobilistes arrêtent le bus. Stupor mardi soir dans les rues de Nouméa lorsqu'un bus de transport scolaire a percé plusieurs véhicules avant de griller un feu rouge. Le chauffeur, hte, a été intercepté par de courageux automobilistes. Lire en page 5.

2 Le sexe, un marché refuge. Par tous les temps, le marché du sexe reste un des plus rentables. En Nouvelle-Calédonie, cinq sex-shops profitent de l'engouement des habitants pour les objets coquins et les vidéos pour adultes. Et le commerce n'a sans doute rien à voir dans tout ça. Lire en page 4.

3 L'écologie a le vent en poupe. Cette année, le salon du 4x4 a été remplacé par le salon du développement durable, à la Maison des artisans de Nouméa. Une quarantaine d'exposants y présentent leurs outils pour rendre la planète un peu plus verte à l'heure où celle-ci commence à s'épaissir. Une première édition du salon qui en appelle d'autres. Lire en page 13.

4 Le RC Mont-Dore se relance. Club de rugby le plus titré de Calédonie, le RC Mont-Dore, en pleine crise structurelle et financière, repart sur de nouvelles bases avec un président fraîchement élu. Lire en page 26.

5 Vahamahina sans complexe. Le Calédonien Sébastien Vahamahina, appelé à affronter les All Blacks pour la première fois de sa carrière, ce week-end à Auckland, ne craint pas les hommes en noir. Au contraire, le deuxième ligne, titulaire, considère que la rencontre à l'Eden Park d'Auckland est un match comme les autres. Lire en page 38.

6 L'art aborigène prend ses aises. Le toit du musée Branly, à Paris, a été recouvert sur 700 m² par une toile de l'artiste aborigène Lena Nydybi, originaire du Kimberley. Pour apprécier l'œuvre... il faut monter sur la Tour Eiffel. Lire en page 43.

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

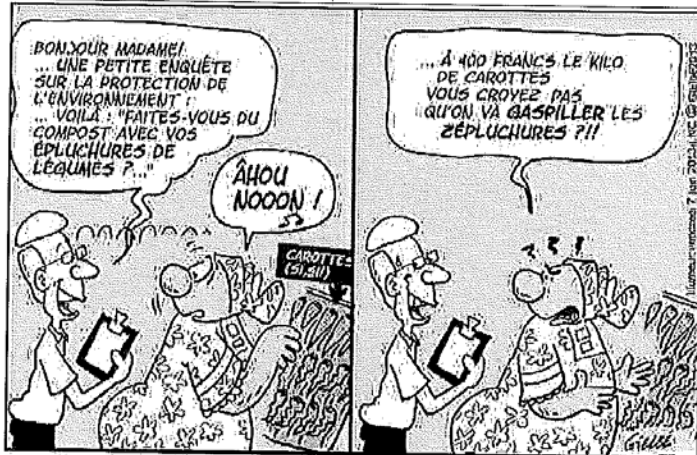
LA RÉPONSE DU JOUR

75 % des internautes éprouvent un sentiment d'insécurité. 22 % n'en éprouvent pas et 3 % sont sans avis. 399 personnes ont répondu à cette question.

LA QUESTION DU JOUR

Etes-vous déjà entré dans un sex-shop ?
Répondez sur www.lnc.nc jusqu'à 19 heures.

L'HUMEUR DE GIELBÉ



+ Les compagnons se dévouent. Corps de métier aspirant à l'excellence, les compagnons du devoir accueillent le public, ce week-end, au château Haguen, à Nouméa, pour faire découvrir leurs compétences. Lire en page 13.

- Les difficultés de Casé départ. L'association Casé départ, qui aide les sans domicile fixe à s'insérer professionnellement, notamment grâce au travail de la terre, tente de survivre alors qu'elle est menacée par une liquidation judiciaire. Lire en page 24.

C'EST VOTRE AVIS

<p>Insécurité, mythe ou réalité ?</p> <p>« kikoo. Le plus important, c'est que rien n'est fait pour cadrer ces jeunes mineurs ultradélinquants. Peu de structures, peu de moyens, et des sanctions anecdotiques pour des faits graves et répétés. Ceci est pourtant de la compétence de la Nouvelle-Calédonie, qui compte un peu trop sur les pouvoirs régionaux de l'Etat pour endiguer ce phénomène. Au boulot les élus ! » « Mais, je préfère surtout m'adresser aux parents comme premiers responsables. Retrouvez votre autorité, ne laissez pas vos enfants balader tard le soir, mettez des limites d'horaires et n'hésitez pas à aller les chercher s'ils ne sont pas rentrés. Demandez leur où ils vont et chez qui. Et vérifiez de temps en temps. Si vous n'êtes pas d'accord qu'ils sortent, ne cédez pas dix minutes après. Et puis faites des sorties avec eux, des jeux, du travail, du sport. Occupez-les. Vous êtes les premiers responsables quoi que vous en disiez ! »</p>	<p>SUR LE WEB</p> <p>« Dientôt sur les sites de rencontre: "Sexe neutre super-sexy cherche à rencontrer sexe neutre bien sous tout rapport, gentil et attentionné, pas sérieux s'abstenir! On vit quand même une drôle d'époque, non ?" - resistzen »</p> <p>« Trente-cinq filles à la "Starsky", lunettes de soleil, gilet pare-balles et chien renifleur... C'est tout ? Ya pas d'indico? Le message est bien passé: grotesque opération médiatique, coûteuse, inutile et qui n'a débouché sur aucune constatation d'infraction au Lapérouse. » « boblafeur »</p> <p><small>Vous souhaitez donner votre avis sur Facebook. Laissez vos coordonnées sur WWW.LNC.NC</small></p>	<p>DANS LA RUE</p> <p>Le Néobus verson concreté</p> <p>« countrybussen. Je crois que le Néobus va dans le très bon sens! Le tramway est trop coûteux, les voies réservées, c'est très bien et j'espère que ça incitera les automobilistes à laisser leurs voitures à la maison! Pour cela, il faut que le prix soit attractif et que l'on sache exactement à quelle heure on prend le bus et donc à quelle heure on arrivera à tel ou tel endroit! Que les choses soient claires dès le départ! Que tout soit aussi fait pour éviter d'avoir des grèves à l'avenir: salaires des chauffeurs définis à l'avance avec grilles de salaires et évolution de carrière définie une fois pour toutes et signal de tous, dialogue permanent pour éviter tout mécontentement et donc service à l'usagé impeccable et constant dans le temps! Le gain effectif de temps du bus par rapport à l'automobile incitera certainement les citoyens à prendre ce transport. Sinon, ça ne vaudrait pas le coût! »</p> <p>Nouméa est-elle suffisamment accessible aux handicapés ?</p> <p>« Pas assez de rampes d'accès »</p> <p>« Non, je ne pense pas. Il y a plein de boutiques, de banques qui n'ont pas de rampes d'accès. Beaucoup de places de parking ne sont pas assez larges. En tant que femme enceinte, je suis un peu. Une rampe, c'est quand même mieux qu'un escalier. »</p> <p><small>Denise, 34 ans, créatrice de vêtements.</small></p>
---	---	--

LNC - 14/06/2013

Jusqu'au 18 juin 2013 LES ESSENTIELS

DISCOUNT SUPERMARCHÉ

L'AFFAIRE DISCOUNT

COFFRET AXE-ANARCHY
Gel douche + Déodorant + Gel crème
1495F

COFFRET AXE
Baume + Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray
1995F

COFFRET DOUTY
Touche + Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray + Eau de toilette 100 ml
2095F

COFFRET ANDIAS
Touche + Eau de toilette + Déodorant + Gel douche 75 ml
2195F

COFFRET DOUTY
Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray + Eau de toilette 100 ml
1750F

COFFRET BRUCE BENSON
Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray
1650F

COFFRET DOUBLE WHISKY
Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray
1195F

COFFRET VERSION BLACK
Eau de toilette 75 ml + Baume après-rasage 100 ml + Spray
995F

COFFRET ROCKY MAN
Eau de toilette 100 ml + Déodorant spray
1650F

COFFRET DEODORANT
Déodorants pulvérisés Spray 200ml
595F

MAGENTA DISCOUNT BOURAIL DISCOUNT KONE DISCOUNT KOUMAC DISCOUNT POINDIMIE DISCOUNT

PROJET néobus

les transports du futur... pour changer notre avenir!

RÉUNION PUBLIQUE :

- DUMBÉA**
Mardi 18 juin à la Maison de la Jeunesse à partir de 18h
26, rue de l'Atoll
- PAÏTA**
Mardi 25 juin au Dock Socio-culturel à partir de 18h
- NOUMÉA**
Mercredi 26 juin à la salle de l'Hôtel de Ville, Mairie de Nouméa à partir de 18h

LA PAROLE EST À VOUS

SMU

SAISON D'ÉTÉ DES TRANSPORTS



LNC - 20/06/2013

Centre-ville
Un amour précieux

Nouméa

Société. Les limites des transports adaptés aux personnes à mobilité réduite Encore du chemin à faire

Faute d'accessibilité aux transports en commun, les personnes en fauteuil roulant ont recours à des services à la demande adaptés pour leurs déplacements. Mais malgré la multiplication des structures, elles sont souvent bloquées les soirs et les week-ends.

« 7 mai, un taxi vert et blanc de la ville a refusé prendre une personne à mobilité réduite qui sortait de l'arrêt », au motif qu'il « ne pouvait pas les handicaper ». L'action aurait pu rester anecdotique si elle n'était pas révélatrice de plusieurs problèmes.

Avant tout, d'une forme de discrimination. Et d'un manque de considération qui ont été à l'origine de la plainte de l'association. Le maire ou son adjoint ont été contactés par le chauffeur, qui a d'ailleurs accepté à bord de son véhicule depuis. « Pour moi, la plus grande discrimination, c'est que les bus de la ville ne nous soient pas accessibles », explique-t-elle calmement. Malgré la phrase qui stipule que « la ville doit être accessible à tous », dans la loi du pays sur le handicap et le handicapés, entrée en application en 2010, aucune rampe d'accès



Même si associations et prestataires privés proposent des transports en véhicules adaptés, les personnes à mobilité réduite doivent faire sans cesse de la sécu.

Flotte. Choqué sur le coup, Laurent Barnaud, à qui cette maladresse est arrivée, n'en veut pas particulièrement au chauffeur, qui l'a d'ailleurs accepté à bord de son véhicule depuis. « Pour moi, la plus grande discrimination, c'est que les bus de la ville ne nous soient pas accessibles », explique-t-elle calmement. Malgré la phrase qui stipule que « la ville doit être accessible à tous », dans la loi du pays sur le handicap et le handicapés, entrée en application en 2010, aucune rampe d'accès

La plus grande discrimination, c'est que les bus de la ville ne nous soient pas accessibles

rétractable ni aucun montage n'ont été faits sur les 93 bus de la flotte ont été remplacés en 2011.

Sur le Néobus, qui entre en service en 2017, les plateformes retractables, qui montent et qui descendent, pour embarquer les personnes à mobilité réduite. En attendant, des navettes à la demande sont assurées par des véhicules adaptés.

Prestataires. Dès 2005, l'Association calédonienne

Des aides personnalisées et des véhicules adaptés

Un autre point de la concertation est proposé par le Comité de handicap et de la dépendance (CHD) aux personnes en situation de handicap. Débuté par la commission de reconnaissance du handicap, des prestations aux transports permettent de les rendre plus faciles. Des services de aide à domicile ont été mis en place pour accompagner les personnes à mobilité réduite. Les transports sont très coûteux, mais ont permis de faire avancer les choses. Le Comité de handicap et de la dépendance (CHD) de la ville a commandé un bus adapté à des véhicules adaptés. Momentanément, une petite participation, les personnes à mobilité réduite ont pour leur part à payer leurs trajets par semaine, dans la limite de neuf par mois. En 2012, 1 144 trajets ont été financés par le CHD. Cette année, les tarifs ont augmenté. Mais comme, des conventions de bases et des aides de la Caledonienne existent pour les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite ont pu bénéficier de ces aides. Elles ont permis de faire avancer les choses. Le Comité de handicap et de la dépendance (CHD) de la ville a commandé un bus adapté à des véhicules adaptés. Momentanément, une petite participation, les personnes à mobilité réduite ont pour leur part à payer leurs trajets par semaine, dans la limite de neuf par mois. En 2012, 1 144 trajets ont été financés par le CHD. Cette année, les tarifs ont augmenté. Mais comme, des conventions de bases et des aides de la Caledonienne existent pour les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite ont pu bénéficier de ces aides. Elles ont permis de faire avancer les choses.

LNC - 20/06/2013

« Ils travaillent trop vite ! »

Jenna Kalinda, animatrice du chantier citoyen de la baie Toro, à Pala, où une trentaine de jeunes nettoient la mangrove. Page 20

250 C'est, en millions de francs, le montant des travaux de réfection de la Savexpress entre le péage et le pont de la Dumbéa. Page 20

Nous contacter

Vous avez une information à communiquer, n'hésitez pas à contacter votre agent de Grand Nouméa, à l'adresse suivante : contact@noumea.nc

Tel : 35 12 11 - Fax : 48 20 11 - Portail : 70 91 54

Correspondante de Pala : Brigitte Bousnagos, 77 11 05
Correspondante de Dumbéa : Florence Le Pe, 78 72 34
Correspondant du Mont-Dore : Julien Hueloche, 94 15 65

Grand Nouméa

Dumbéa. Première réunion de concertation de la commune sur le projet Néobus Les habitants donnent leur avis

Le projet Néobus est soumis à une vaste concertation publique dans le Grand Nouméa. Après ceux du Mont-Dore et de Nouméa, mardi soir, c'était au tour des habitants de Dumbéa de s'exprimer sur le sujet. Et ils étaient au rendez-vous.

Celle du Mont-Dore n'avait attiré que le personnel municipal. A Rivière-Salée, une petite quinzaine de personnes, dont beaucoup de personnels de la mairie, étaient venues s'informer. Mais à Dumbéa, mardi soir, la Maison de la jeunesse était pleine.

Près de 70 habitants sont venus découvrir le projet Néobus. Et poser de nombreuses questions. C'est qu'ils se sentent concernés, les résidents de cette commune en pleine croissance. Les travaux, ils les connaissent. Et les embouteillages aussi.

« Tous les matins, j'emprunte le rond-point du lycée du Grand Nouméa, où j'y fais au moins vingt minutes de surplace. Comment comptez-vous faire pour que ce ne soit pas un obstacle pour le Néobus ? », demande cet avisé conducteur. « Déjà, nous reprendrons la largeur du giratoire, puis nous pensons à un système de feux », répond Catherine Gianois, chef de projet Néobus pour la Secal. Une réponse qui laisse perplexe ce monsieur. « Les véhicules seront en plein milieu, même avec un feu rouge... »



Le trajet est encore soumis à études, ainsi que le nombre d'arrêts, et leur nom. Le bus devrait entrer en service entre 2017 et 2019.

Navettes. Le Néobus, c'est une grande artère qui relie la place Bir Hakeim à Kouitio. Puis deux branches partent, une vers le sud, à Boulari, une vers le nord, à Dumbéa-sur-Mer puis le médipôle.

Tout autour, les quartiers seront desservis par des navettes adaptées à la demande et à la taille des quartiers. « Alors, nous pourrions espérer avoir un minibus aux Koghi ? », demande une femme. « Aujourd'hui, nous sommes incapables de dire quel sera exactement le futur réseau secondaire. Une enquête est en cours pour définir les besoins », justifie Gil Briat,

président de la Secal et du Syndicat mixte des transports urbains.

« Sur votre schéma, on voit bien que les voitures sont devenues toutes petites ! Ironise un autre. Les engins de chantier n'y ont pas leur place ! »

« Les trottoirs sont très élevés, ils sont accidentogènes ! Il y a encore du travail à faire » assène un membre du public. « Est-ce nécessaire de cantonner les voitures dans de petits espaces ? On ne pourra pas se garer. Le moindre incident matériel, un camion publique, et ça bouchonnera », s'inquiète le monsieur du rond-point.

« Les voies feront 3,5 mètres, comme sur la Savexpress, tout le monde passe », relativise Christophe Lefèvre, responsable des grands projets au SMTU.

Applaudissements. « Et devant le collège de Kouitio, il n'y a pas d'accès pour que les gens se garent ? » lance un membre de l'assemblée, s'appuyant sur une illustration montrant le Néobus devant l'établissement scolaire.

« Nous parlons actuellement avec le principal du collège. Il y aura probablement un dépose-minute et des parkings », répond Catherine Gianois.

« Tout ce qui a été voté au PUD de Dumbéa (plan d'urbanisme directeur) en termes de transports a été pensé en cohérence avec le Néobus, assure le maire, Georges Naturel. Ce soir, ce n'est pas une fin en soi, la concertation continue et il ne faut pas hésiter à tenir informer les équipes ».

Après plus d'une heure d'échanges, le public a tout de même approuvé le projet à travers des applaudissements. Et les réunions de concertation, ça sert à ça.

Aurélie Dumté

* et ** : lire nos éditions des 5 et 6 juin.

Le chiffre

26

C'est, en milliards, le coût du projet Néobus. Les réunions de concertation, selon Gil Briat, président du SMTU, permettent d'être sûr que quand on mettra le premier coup de pioche, ces 26 milliards que nous allons investir correspondront bien aux besoins des Calédoniens.

Gain de temps

- 20 minutes : c'est le temps estimé pour relier la place Bir-Hakeim au centre de Kouitio. C'est là, devant le Kenu-in, que se fera la séparation entre la branche nord et la branche sud. Ce temps dépendra du nombre de stations.
- 42 minutes : c'est le temps de parcours en moyenne pour une voiture en heure de pointe pour réaliser le même trajet, selon une enquête du SMTU de 2011.
- 28 minutes : temps estimé pour rejoindre le médipôle.
- 5 minutes : c'est le temps de rotation avancé aux heures de pointe.
- 10 minutes : pour les deux branches Mont-Dore et Dumbéa.
- 20 à 30 minutes : pour le réseau secondaire, desservi par des navettes.
- 2 parkings relais sont prévus à Dumbéa. Un sera installé au médipôle, l'autre à Kouitio. Un troisième sera implanté à Saint-Quentin, permettant aux habitants de Dumbéa nord, qui empruntent la RTD de s'y garer. En tout, six parkings relais existeront.

LNC - 21/06/2013

C'EST CHEZ NOUS

INFOS DU JOUR

1 ATTENTION à vos emails... Pourquoi tant d'avis et de... (Texte résumant l'article)

2 Une nuit blâsée sur le pont... Paris, les gens ne... (Texte résumant l'article)

3 LA nouvelle galaxie d'Yves... L'observatoire Hubble, après... (Texte résumant l'article)

4 Une galaxie en train... La Chaine des comètes... (Texte résumant l'article)

5 Le premier des lras se poste... Les premiers des lras se... (Texte résumant l'article)

6 Infos d'actualité du monde... Infos d'actualité du monde... (Texte résumant l'article)

LA RÉPONSE DU JOUR

74% des internautes comprennent que l'on calme les dérangés avec des médicaments. 23% ne comprennent pas. 384 personnes ont répondu à ce questionnaire.

LA QUESTION DU JOUR

Respectez-vous les règles d'envoi d'e-mails professionnels? Répondre en commentaire jusqu'à 13 heures.

L'HUMEUR DE GIELBÉ



C'est la fête de la Musique... Annoncez votre fête de la Musique...

Des plages malades... Mieux vaut attendre de Magenta à 1000 mètres...

C'EST VOTRE AVIS

Grid of reader feedback sections: 'Où va le Fer de Lance?', 'Les habitants donnent leur avis sur le Néobus', 'Irez-vous à la tête de la Musique?', 'Sur le Web', 'Dans la Rue'.

LNC - 25/06/2013

NOUMEA

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

L'interview du mardi. Martine Cornaille, présidente d'Ensemble pour la planète

« Une hérésie économique, sociale et environnementale »

En conflit avec la mairie sur le projet de réaménagement du rond-point Berthelot, Martine Cornaille, présidente du réseau Ensemble pour la planète, détaille les raisons de l'opposition des environnementalistes à ce projet ainsi qu'aux politiques conduites en matière d'infrastructures de transport.

Les Nouvelles calédoniennes : Depuis la réunion du mercredi 12 juin, à la mairie, votre position a-t-elle évolué sur le réaménagement du rond-point Berthelot? Martine Cornaille : Suite à l'entrevue avec Gaël Yanno, les rouleurs, Dumez, Colas et les services juridiques et techniques de la mairie, nous avons subi une forte pression pour retirer notre action contentieuse. Nous avons examiné avec attention l'étude d'impact qui nous a été remise à cette occasion et avons estimé qu'elle ne faisait que renforcer notre détermination à ne pas laisser faire une telle infrastructure. Nous y avons découvert d'autres motifs de s'y opposer.

Sur le fond, pourquoi EPLP s'oppose à ces travaux? A l'origine de notre recours, il y a la philosophie globale des déplacements mise en œuvre par la province et la mairie. Ce qui est fait est contraire aux intérêts que l'on défend. Il y a trois ans, on s'est déjà beaucoup battus contre l'échangeur de l'Etrier, dont nous ne voulions pas. Ces infrastructures routières ne résolvent rien. Ce sont des aspirateurs de trafic. Nous avions alors eu des discussions avec Mireille Münkler, directrice de l'équipement à la province, et Gil Brial, président du Syndicat mixte des transports urbains (SMTU), mais avant la fin de l'enquête publique, les travaux ont commencé. On s'est alors dit qu'on saisirait le moindre créneau d'attente possible pour mettre un coup d'arrêt à cette politique de déplacements d'un autre âge, qui favorise le tout-voiture.

« On s'est rendu compte que les travaux se déroulaient en partie sur une zone naturelle ».

Sur la forme, qu'est-ce qui ne va pas avec ce chantier? Lorsque les travaux ont commencé, on s'est rendu compte qu'ils se déroulaient en partie sur un emplacement classé zone naturelle et qu'une étude d'impact n'avait été portée à notre connaissance.

En quoi l'étude d'impact fournie précédemment par la mairie est-elle insuffisante? Concernant l'aspect strictement environnemental, il n'y a qu'une page et demie qui décrit le site, sans mention d'aucune espèce protégée, ni au point de vue faune ni au point de vue flore. On aurait aimé savoir s'il y avait des fourmis, des oiseaux, des lézards et des reptiles susceptibles d'être protégés.

En défendant le cadre de vie de la Vallée-du-Tir et les intérêts économiques de Doniambo, votre association ne sort-elle pas du cadre de son objectif de préserver l'environnement? Absolument pas, puisque nous prônons le développement durable, dont l'un des piliers est économique et l'autre social. On est complètement dans nos clous. Comment peut-on envisager que des piétons fassent 4 kilomètres pour rejoindre le seul supermarché de la zone? On va priver les populations les moins favorisées, qui ne sont pas motorisées, du supermarché le moins cher. C'est une hérésie d'un point de vue social, environnemental et sans doute économique.



Martine Cornaille rappelle que les combats d'EPLP sont menés par des bénévoles et que son action est apolitique.

protégés. On a trouvé que c'était un peu court, d'autant que le statut de zone naturelle a été maintenu dans le nouveau PUD.

Vous contestez également le projet retenu et l'emplacement des équipements de voirie. On s'est rendu compte que la sortie de la passerelle autoroutière se faisait rue Unger, entre l'école Griscelli et un jardin d'enfants. Or, une partie du flux automobile va se déverser dans cette rue, qui est déjà saturée, et de surcroît dans une zone où les enfants sont nombreux. D'un point de vue économique, si on peut penser que les intérêts des rouleurs sont lésés, les intérêts à plus long terme des commerçants et de leurs 200 salariés sont menacés. La zone de Doniambo va être sacrifiée. Pour aller de radio Djido à Magéco, il faudra faire 2 kilomètres à l'aïer et autant au retour. Plus personne n'ira là-bas. Il n'y a aucune mesure compensatoire, ni au niveau environnemental ni au niveau économique dans cette étude d'impact.

La mairie a ajouté deux délibérations sur la liaison entre la Vallée-du-Tir et Doniambo au conseil municipal de ce soir. Qu'en pensez-vous? Ce sont des délibérations d'urgence pour se mettre en conformité avec la réglementation, car elle est hors des clous. Ce sont des arguments supplémentaires pour nous, pour dire au juge que la mairie et la province n'ont pas respecté les obligations réglementaires avant de diligenter ces travaux.

Quel regard porte Ensemble pour la planète sur le Néobus qui doit être lancé à l'horizon 2017-2019? Je dois assister à sa présentation ce soir, mais il faut savoir que le Transport en commun en site propre (TCSP) est une proposition d'EPLP de longue date. Les

absolument pas, puisque nous prônons le développement durable, dont l'un des piliers est économique et l'autre social. On est complètement dans nos clous. Comment peut-on envisager que des piétons fassent 4 kilomètres pour rejoindre le seul supermarché de la zone? On va priver les populations les moins favorisées, qui ne sont pas motorisées, du supermarché le moins cher. C'est une hérésie d'un point de vue social, environnemental et sans doute économique.

Justement, le réaménagement du rond-point Berthelot est décrit comme impératif pour permettre le passage du Néobus et assurer une meilleure sécurité. Je veux bien, mais dans l'étude d'impact, on ne voit pas où il va passer. On n'a rien pour juger. Et concernant l'aspect sécurité, il est dit deux choses dans l'étude d'impact. D'une part, que l'obstacle physique du rond-point constitue un limiteur naturel de vitesse et qu'en le supprimant, la vitesse moyenne va augmenter. Il est également dit que le flux de circulation supplémentaire sur la

route Unger, notamment aux abords du jardin d'enfants et de l'école, va, de fait, provoquer des conflits d'usage de la voirie entre les piétons, les deux-roues et les véhicules. Il est enfin dit que le terrain de sport va être supprimé. A l'heure où l'on se plaint de l'insécurité à la Vallée-du-Tir, on supprime un lieu de socialisation pour les jeunes. De fait, ce projet tel qu'il est conçu présente un risque important de voir augmenter l'accidentalité sur la voie rapide comme à la sortie du futur pont.

Que pensez-vous de la suppression des péages? Qu'au contraire, il faut instaurer des péages pour dissuader l'utilisation des véhicules personnels, avec des tarifs modulés en fonction du nombre d'occupants par véhicule. L'argent récolté aurait pu servir à la gratuité des transports en commun. On atteindrait un double objectif : développer leur usage et une meilleure justice fiscale. Toutes les grandes villes du monde mettent en œuvre des politiques pour exclure les voitures des centres-villes depuis vingt ans et la province et la mairie de Nouméa en sont encore à vouloir améliorer l'entrée des véhicules de particuliers dans la ville.

Propos recueillis par Gédéon Richard

Des oppositions sans débats

Initialement, nous voulions vous présenter dans cette page un débat contradictoire entre Martine Cornaille et un représentant de l'équipe municipale sur des enjeux d'aménagement urbain. Mais la mairie n'a pas souhaité y participer. Autre débat contradictoire pour l'instant suspendu : les réunions publiques d'Ensemble pour la planète sur la centrale à charbon de la SLN sont reportées. Initialement prévues dans les maisons de quartier de la ville, elles n'ont pas reçu l'aval du service vie des quartiers. A contrario, la rencontre d'EPLP avec Jean-Jacques Brot, le haut-commissaire, prévue de longue date, a bien eu lieu jeudi, même s'il appartient avant tout aux collectivités locales de se prononcer sur ce projet en lui octroyant défiscalisation et permis de construire. Enfin, concernant la réhabilitation de la Baie-des-Citrons, EPLP dépose un recours contre l'autorisation d'atteinte aux écosystèmes patrimoniaux délivrée par la province, pour interrompre les travaux.

LNC - 26/06/2013



LAISSEZ VOUS SÉDUIRE PAR DUMBÉA SUR MER !

Proximité de la voie express et de ses échangeurs, voies réservées aux bus, pistes cyclables, larges trottoirs... À Dumbéa sur mer, tout est prévu pour vous rendre la vie plus facile et vos déplacements plus rapides. Commerces, équipements de loisirs, écoles, collèges et services publics sont à deux pas.

De son côté, le parc d'activités Panda est dimensionné pour accueillir plus de 400 entreprises dans les meilleures conditions. Réserve aux entreprises artisanales, industrielles et commerciales, il bénéficie d'une situation géographique idéale au cœur du Grand Nouméa !



Renseignements 46 70 10
www.dumbeasurmer.nc

Dumbéa sur mer
nouvelle ville, nouvelle vie

LNC - 27/06/2013

GRAND NOUMÉA

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

■ Païta

► Un film du festival de La Foa sera projeté au Dock, demain vendredi, à 19 heures : la comédie italienne Reality, de Matteo Garrone. Renseignements au 35 44 04.

► L'association Marie pour la vie tiendra son assemblée générale aujourd'hui jeudi, à 18 heures, à Savannah, lot 1 B (2e villa face au complexe).

► Le marché de l'association Tuvure Kee a lieu dimanche, à partir de 8h30, sur les installations du club de l'Aviation civile de La Ton-touta. Produits de la mer, fruits, légumes et plantes, restauration buvette... Pour réserver des stands, appelez le 81 02 99.

► L'épicerie solidaire de la société Saint-Vincent-de-Paul, située au village et ouverte aux bénéficiaires de l'aide médicale, fonctionne le lundi et le vendredi, de 7h30 à midi. Tél. : 43 64 38.

■ Dumbéa

► L'animation « Le monde des tout p'tits », organisée par le CCA, est reportée au mercredi 10 juillet à 14h30, à la médiathèque. Renseignements au 46 55 00.

► L'exposition de portraits d'habitants de Dumbéa est ouverte au public jusqu'à aujourd'hui jeudi, au centre culturel, de 15 heures à 19 heures. Renseignements au 41 23 07.

► La médiathèque propose des ateliers multimédias pour les adolescents, de 15h30 à 17h30. Le prochain atelier infographie et sérigraphie se déroulera mercredi 3 juillet. Les animations sont gratuites, sur inscription, le nombre de places est limité à quatre personnes.

► Le prochain ciné-mois sera proposé demain vendredi, à 19 heures, au terrain de football de Katramona. Le film projeté sera Sur la piste du Marsupliami. Gratuit.

■ Mont-Dore

► La finale intercommunale de karaoké aura lieu demain vendredi, de 18 heures à 22 heures, sur la place des Accords. Le public est le bienvenu. Restauration sur place.

► Imagine-toi, le « clown mime show » de Julien Cottereau, sera présenté au centre culturel, demain vendredi, à 20 heures ; samedi, à 18 heures, et le dimanche, à 18 heures. Ce spectacle, conseillé à partir de 7 ans, dure 1h 15 min. Tél. : 41 90 90.

► Une antenne municipale de proximité est ouverte à l'école de la mission de Saint-Louis, du lundi au jeudi, de 7 heures à 15h30, et le vendredi, de 7 heures à 11 heures. Les habitants y trouveront deux agents d'accueil qui leur fourniront des informations pratiques, et des permanences (OPT, CDE, CCAS, Mij, adjoint).

► Un marché est proposé dans la galerie du centre commercial de La Coulée, chaque samedi, de 6h30 à midi. Vous y trouverez : fruits, légumes, plantes, bijoux, menuiserie.

■ Païta. Pas de Néobus, mais une ligne express vers le Médipôle

Une desserte particulière

C'était au tour de Païta, mardi, de faire l'objet d'une réunion d'information sur le Néobus et sur la refonte du maillage des transports sur l'agglomération. La commune n'aura pas le transport en site propre, mais fera l'objet d'une attention spécifique.

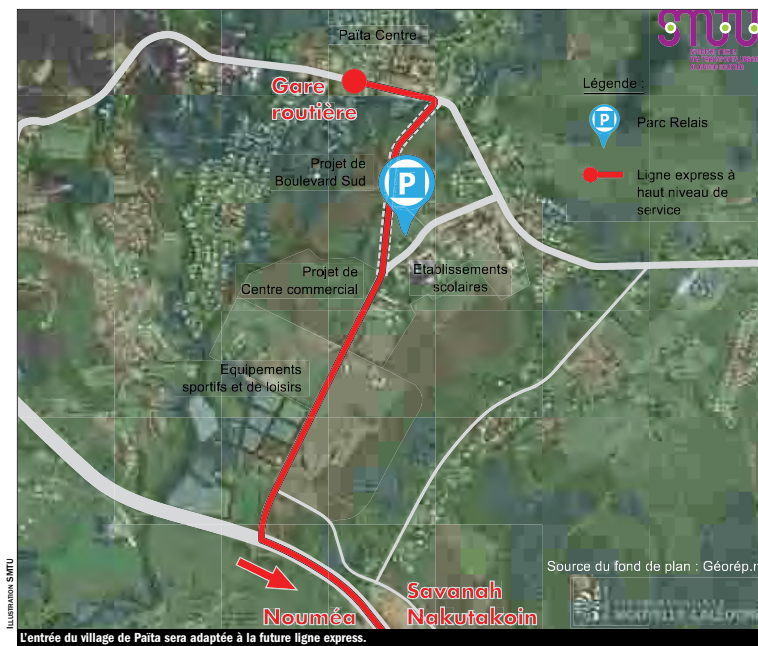
Après le Mont-Dore, Nouméa, puis Dumbéa*, c'était au tour de Païta, mardi soir, de recevoir des représentants du projet Néobus dans le cadre d'une réunion d'information. Comme au Mont-Dore et à la Rivière-Salée, il n'y avait pas foule au Dock socioculturel : un peu moins d'une dizaine de personnes ont fait le déplacement. Mais le jeu des questions-réponses a été riche et long.

D'entrée de jeu, Gil Brial, président du Syndicat mixte des transports urbains (SMTU), structure qui porte le projet Néobus, a précisé que Païta n'était pas concernée de la même manière que les autres communes de l'agglomération : « Dans la phase où l'on est, le Néobus ne viendra pas jusqu'à Païta. » En revanche, la commune bénéficiera d'un traitement particulier. Avec d'un côté la mise en place d'une ligne de bus très spécifique, et de l'autre une refonte du réseau de bus.

Passage. « Pour ce qui est de Païta, dans le cadre de la création du Néobus, il est prévu de mettre en place, en parallèle, une ligne express qui pourrait être en correspondance sur Dumbéa-sur-Mer, au niveau du Médipôle, ou alors en direct sur Nouméa, pour certains horaires.

« Le contrat qui nous lie à Carsud se finit mi-2016. Nous sommes déjà en train de préparer la refonte de ce contrat. »

les plus utilisés », a expliqué Christophe Lefèvre, responsable du service planification



L'entrée du village de Païta sera adaptée à la future ligne express.

et grands projets au SMTU. Les bus de cette ligne express pourraient avoir une fréquence de passage de 15 minutes.

Avant la mise en place de cette ligne express, le réseau de bus Carsud sera restructuré, dans le but d'adapter le service à la demande et à la future structure du réseau Néobus. « Le contrat qui nous lie à Carsud se finit mi-2016, rappelle Christophe Lefèvre. Nous sommes déjà en train de préparer la refonte de ce contrat. »

Le pôle d'échange situé au centre du village sera maintenu. Un parking relais sera créé (voir illustration) en face du collège Sainte-Marie, au début du futur boulevard Sud, afin que les usagers des transports publics viennent y déposer leurs véhicules personnels avant de prendre la ligne de bus express.

Curiosité. Les quelques personnes venues assister à la réunion d'information, venues pour la plupart de Savannah mais aussi d'On-démia, n'ont pas été avares en questions et ont largement pu satisfaire leur curiosité. Les thématiques abordées ont balayé un grand nombre de sujets : le prix des tickets, le détail des tra-

■ Dumbéa. Elèves de seconde du lycée du Grand Nouméa



Des délégués de classe à Tjibaou

Quelques jours avant les vacances, l'ensemble des délégués des seize classes de seconde du lycée du Grand Nouméa ont été invités par leurs conseillers principaux d'éducation à passer la journée au centre culturel Tjibaou. Au programme : accueil coutumier avec Jean-Luc Balmelle, le proviseur, puis visite coutumière guidée et débat sur le thème de la citoyenneté en Nouvelle-Calédonie. Après avoir partagé un bougnon préparé par Pascal Ville, chef cuisinier du lycée, les délégués ont participé à des ateliers sur le rôle et la fonction de délégué, les instances de la vie lycéenne et la prise de parole/prise de note animés par les CPE, Philippe Roblot, Stéphanie Pouilly et Laurence Pastor-Pasi.

* Nos éditions des 5, 6 et 20 juin.

FEMMES - 01/07/2013



LE NÉOBUS SUR LES RAILS

Marre des bouchons, de la pollution, de ne pas trouver de places pour se garer ? Le Néobus arrive. Il assurera une desserte régulière entre le centre-ville de Nouméa et les trois communes de l'agglomération, le Mont-Dore, Dumbéa et Païta. Bien sûr, il faudra changer ses habitudes, apprendre à ne pas sauter dans sa voiture systématiquement, marcher un peu aussi. Mais ça fonctionne dans de nombreux pays, alors pourquoi pas chez nous ? D'autant que le Syndicat mixte des transports urbains assure : le temps de trajet sera deux fois plus rapide qu'en voiture. Il faudra tout de même attendre un peu : le Néobus ne devrait être opérationnel qu'en 2017. Ça laisse le temps de se préparer.



DES MISS AU PARFUM

Nos 12 candidates au titre de Miss Nouvelle-Calédonie se mettent au parfum. Samedi prochain, six d'entre elles seront en atelier à la Carte aux senteurs. Elles seront initiées à l'art du parfum et composeront chacune une création à l'issue de la formation. Un précédent atelier a déjà eu lieu samedi 22 juin avec six autres jeunes filles, ravies de cette expérience.

IL NOUS LE FAUT !

Collier multicolore en perles de Tahiti et or. À partir de 750 000 francs à la Maison de la perle.

LES ESTHÉTICIENNES JEAN D'ESTRÉES EN FORMATION

Comme chaque année, une formatrice des laboratoires Jean d'Estrées a passé une semaine chez nous pour former les esthéticiennes dépositaires de la marque à la nouvelle gamme anti-âge ISD (Innovation scientifique dermocosmétique). Ces produits hauts de gamme sont formulés avec le complexe FCTVM-O, un complexe poly-moléculaire antioxydant spécifiquement élaboré et breveté par le laboratoire Jean d'Estrées. Conçu pour traiter le vieillissement de la peau, il permet d'apporter une réponse anti-âge sur mesure, en traitant les premières rides ou les peaux matures. Des animations en instituts ont également été organisées tout au long de la semaine pour faire découvrir cette nouvelle gamme qui a déjà reçu un très bon accueil des clientes. Pour tout renseignement sur ces produits, contacter Elisabeth Mercier au 78 52 25.



MADE IN - 01/08/2013

En bref

Le projet Néobus : une alternative à la voiture

L'agglomération du Grand Nouméa connaîtra un étranglement de son système de déplacement en 2020. Pour pallier la problématique du « tout automobile », un projet de transport en commun en site propre va permettre de relier les quatre agglomérations et fluidifier la circulation. Un projet d'autant plus important à l'heure où le transport des salariés et le coût de leur accès au travail sont devenus des enjeux majeurs. Les travaux devraient démarrer en 2015.

Un investissement de 26 milliards, dont 2,1 milliards financés par l'État dans le cadre du Grenelle 2

Tracé de 24 km et 40 stations

13 pôles d'échange

6 parcs-relais jusqu'à 1 300 places

20 000 voyageurs quotidiens attendus sur les lignes de TCSP

1 bus toutes les 5 minutes en heure de pointe

Jusqu'à 60 % de temps économisé

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Aujourd'hui, le Grand Nouméa concentre 165 000 habitants pour 60 000 automobiles. En 2020, ce devrait être 215 000 habitants pour 110 000 voitures. Les conditions de circulation se dégradent, et elles ne vont pas s'améliorer. Pour relier Kouloa à Nouméa, il faut compter parfois 45 minutes en voiture. Afin d'éviter une saturation du système de déplacement dans le Grand Nouméa, les élus réfléchissent depuis 2009 à une alternative au « tout automobile ». En 2010, les quatre communes de l'agglomération et la province Sud ont créé le Syndicat mixte des transports urbains (SMUT), une instance qui gère les transports collectifs du Grand Nouméa et le projet de Transport en commun en site propre, le Néobus. « Les études réalisées ont permis de définir quel était le meilleur mode de transport à mettre en œuvre. Les conclusions ont abouti au projet d'un bus à haut niveau de service, mieux adapté pour l'agglomération et qui offre une fluidité des déplacements pour faciliter la vie des habitants », indique Christophe Lefèvre, responsable du service planification et du projet au sein du SMUT.

Le tracé reprend le corridor sur lequel sont implantées 7 lignes du réseau Cansud et 5 du réseau Karua. La desserte partira de Bi-Hakom à Nouméa, pour rejoindre le centre urbain de Kouloa. Puis, les deux lignes se sépareront, l'une vers l'est jusqu'à Boulari, l'autre vers l'ouest pour rejoindre le Mécipôle. Le tracé du site propre prévu pour la proximité de Ducos est en cours d'intégration. « Le projet Néobus agit comme une colonne vertébrale des déplacements, sur laquelle vont s'articuler les autres réseaux de transport collectif à partir des 13 pôles d'échange qui vont favoriser les correspondances », explique Christophe Lefèvre. Six parcs-relais sécurisés situés à proximité des points d'accès du TCSP sont également prévus. Quant au bus lui-même, il sera de dernière génération, ergonomique, confortable et équipé d'une vidéosurveillance. « Pour l'instant, le choix du thermique ou d'un mode hybride n'a pas été acté, mais quel qu'il en soit, les rejets seront moins importants et moins polluants. »

Dynamiser l'économie


Si le projet suit le calendrier défini, après l'étape de concertation auprès de la population, un programme définitif sera arrêté, avant l'enquête publique du second trimestre 2014. « Une fois que le projet sera déclaré d'utilité publique, les travaux pourront être lancés en 2015, pour une mise en service progressive entre 2017 et 2019. » Le projet Néobus, dont le but est d'améliorer la vie urbaine, dynamisera aussi l'économie puisqu'il offrira l'occasion aux entreprises locales de participer aux travaux, et ultimement à la maintenance du dispositif. Tout en désengorgeant les zones d'activité.

Colonne vertébrale

Le projet Néobus est un transport en commun en site propre. Ce qui signifie qu'une voie est réservée aux véhicules de transport collectif, leur garantissant une vitesse de croisière régulière à toute heure et quelles que soient les circonstances. Deux lignes de transport en commun vont être créées. Leur tracé est dans l'ensemble déjà arrêté, suivant les grands axes de circulation entre les quatre communes. « Le tracé obtenu est issu d'une consultation et celui qui dessert le mieux les quartiers »


28 - Made in - Nouvelle-Calédonie - Août 2013

PAITA - 01/07/2013





 Ville de Païta
 Bulletin municipal **ici Païta**
 N° 101
 Juillet-Août 2013
 www.païta.nc

Néobus

Futur réseau unifié pour le Grand Nouméa



Édito
 Néobus est le nom du projet du futur transport en commun du Grand Nouméa auquel est associé Païta. Un transport en commun unifié, modernisé, simplifié qui bénéficiera de votes prioritaires. Prévu pour 2017, il est une réponse au problème de circulation dont souffre toute l'agglomération.
 Harold MARTIN.

TAZAR
JUN-JUILLET 2013


 Le mag des jeunes
TAZAR
 Juin/juillet 2013
 N°140



RENCONTRE
Les deux
 la web série 100% locale !

DOSSIER
Les études en Métropole?
 Ça gère!

J'ai testé
4'30
 de bonheur



**TAZAR
JUN-JUILLET 2013**

PROJET
néobus
les transports du futur...
pour changer notre avenir !

**CONCERTATION
LA PAROLE
EST À VOUS**

Païta
Dumbéa
Mont-Dore
Nouméa

**2 LIGNES DE BUS
À HAUT NIVEAU
DE SERVICE
POUR DESSERVIR**
Nouméa ➤ Dumbéa ➤
Mont-Dore ➤ Païta

Le projet de transport en commun en site propre NEOBUS consiste en un réseau de 24 km en forme de T, reliant le centre de Nouméa à Dumbéa-sur-mer à l'est et à Boulari à l'ouest, en passant par le Centre Urbain de Kouilo.

Le « site propre » est une voie réservée aux véhicules de transport, garantissant vitesse et régularité.

Le véhicule sera un bus à haut niveau de service (BHNS), alliant les qualités des bus de dernière génération aux performances des transports modernes.

Le projet NEOBUS offrira une réelle alternative à la voiture particulière. Les modifications de comportements qu'il suscitera, permettront de réduire la croissance de la circulation automobile et des nuisances correspondantes (congestion, bruit, pollution, accidents, stationnement sauvage). Il offrira un confort exceptionnel, des trajets rapides, des horaires réguliers et des coûts réduits. Mais surtout, NEOBUS sera un formidable accélérateur de développement durable : il rendra la ville accessible à tous, facilitera les déplacements, améliorera la qualité de vie et favorisera l'essor économique.

Pour en savoir plus sur le projet Neobus
www.sttu-transport-noumea.nc

- 24 kilomètres de site propre
- 40 stations
- 1 bus toutes les 5 mn
(en heures de pointe)
- 60 000 voyageurs par jour sur l'ensemble du réseau
- 1 station tous les 400 à 500 m
- 100% accessible aux personnes à mobilité réduite



Dès aujourd'hui et durant toute l'année 2013, vous pourrez vous exprimer sur le Projet NEOBUS... pour que notre transport de demain soit imaginé aujourd'hui, par tous et pour chacun !



LNC - 29/08/2013

➤ **NOUMÉA**

■ **Vallée-du-Tir. Au rond-point Berthelot**

Le chantier redémarre

La ville a annoncé, hier, la reprise du chantier de démantèlement du rond-point Berthelot. Estimant avoir satisfait aux prescriptions du tribunal administratif, la ville s'appuie également sur un arrêté émis par la province.



Après presque trois mois d'interruption et alors qu'une décision de justice a demandé leur arrêt, les travaux reprennent le long de la Voie express 1.

C'est reparti à l'entrée nord de la ville. Arrêtés durant plus de deux mois, les ouvriers ont repris, hier matin, les travaux de réalisation de la liaison routière entre la Vallée-du-Tir et Doniambo, qui doit se substituer, à terme, à la traversée du rond-point Berthelot. Une délégation municipale menée par Jean Lèques, le maire, était sur place pour cette décision de la ville.

« Les deux entreprises et les rouleurs vont reprendre. Il est nécessaire de reprendre ces travaux le plus rapidement possible parce que la situation de circulation l'exige », explique le premier édile, en référence aux 60 000 automobilistes qui empruntent chaque jour la Voie de déviation Ouest, pour accéder au centre-ville. Autre argument avancé : la sécurité du chantier, menacée par la suspension des travaux.

« On ne peut pas laisser ça en état », assure Jean Lèques. Egale- ment présent sur le site, Gérard Vignes, adjoint en charge de la voirie et des transports publics, insiste quant à lui sur la nécessité de démanteler le rond-point Berthelot pour le Néobus, le bus à

haut niveau de sécurité que le Syndicat mixte des transports urbains doit mettre en œuvre dans les années à venir. « La ligne retour du TCSP (Transport en commun en site propre) passe par cette voie de déviation. Le rond-point Berthelot est condamné. Il faudra le supprimer pour faire passer la ligne qui ne peut pas souffrir un détournement. »

Jugement. Depuis le 5 juin, le chantier devant aboutir à la pose d'une passerelle routière pour rejoindre Doniambo depuis la rue Unger, à hauteur de l'école Grise- celli, avait pourtant été suspendu. Un jugement en référé du tribunal administratif l'ayant ordonné, après que l'association Ensemble pour la planète (EPLP) eut mis en avant les manquements de l'étude d'impact du projet. Autant dire que l'annonce de reprise du chantier a fait bondir les environnementalistes. « On ne va pas laisser les choses en l'état », prévient Me Raphaële Charlier, avocate d'EPLP. « La mairie ne peut pas enfreindre une décision de justice. Juridiquement, elle n'a pas le droit de reprendre les travaux et de l'outrepasser », poursuit la juriste. L'examen par le Conseil d'Etat de l'appel de la mairie concernant la suspension des travaux n'est en effet pas attendu avant un mois. Et le jugement du tribunal administratif sur le fond n'aura pas lieu avant fin septembre, voire début octobre.

De son côté, la mairie estime rester dans les clous. « Nous avons absolument respecté les prescriptions mises en avant par le jugement du tribunal administratif (...) On a repris l'étude d'impact (voir édition du samedi 3 août) et obtenu un arrêté de la province », conteste Jean Lèques. Quant à Gérard Vignes, il met l'accent sur

la bouffée d'air frais que représente le chantier pour les entreprises qui y travaillent.

Indemnités. « C'est quand même un milliard de francs pour le BTP. Ce n'est pas rien par les temps qui courent », fait valoir l'adjoint. Estimé à 1,3 milliard de francs, le chantier fournit ainsi du travail à 10 salariés de Dumez, à 15 personnes en sous-traitance sur la partie ouvrage d'art et à près de 25 personnes coordonnées par Colas sur la partie terrassement. Pour compenser leur immobilisation, ainsi que celle de leur matériel durant l'interruption des travaux, la ville va d'ailleurs devoir leur verser des indemnités.

Concernant l'avancée des travaux à proprement parler, l'heure est à la pose de talus en béton armé pour permettre de supporter la structure qui recevra la passerelle métallique dévolue à la circulation automobile. Initialement censée intervenir en février prochain, la fin du chantier est désormais prévue pour le courant du premier trimestre 2014.

Gédéon Richard

■ **A noter**

➤ La section basket-ball du complexe sportif municipal Mélissa-Delaveuve, au 6e Km, propose de partager un moment sportif et convivial, en pratiquant le basket, samedi 14 septembre à partir de 10 h 30. Les participants sont invités à constituer une équipe mixte ou pas, il suffit d'être cinq sur le terrain, ainsi que deux ou trois remplaçants. Sportif ou non, licencié ou non, de 12 à 77 ans sont les bienvenus. Restauration et buvette sur place. Inscriptions : 1 000 F par équipe, avant le mercredi 11 septembre 11 heures au 85 73 08 ou au 76 47 81 ou delaveuvebj@lagoon.nc. Par ailleurs, la section basket-ball fête ses 40 ans d'existence le samedi 31 août lors d'un grand dîner dansant, animation orchestre et DJ au foyer vietnamien prix des places 6 000 F.A réserver à l'avance.

Le tour de la NC et des îles Loyauté, y compris Tiga, en images du géographe Alain Saussol en 1964 et 1967 (Projection de diapositives)



Il y a cinquante ans, Alain Saussol, jeune géographe au CHRS, sillonne le pays y compris les îles Loyauté, Tiga, Pott, Baaba, Belep, grand Ténia et l'île des Pins. Il ne sait pas que ses différents reportages photographiques deviendront de véritables documents d'archives. Cette projection de diapositives en couleurs, sélectionnées et commentées par l'historien Ismet Kurtovitch, découvrira une Calédonie nouvelle en train de naître et une Calédonie qui a disparue. Bienvenue à tous.



Qui dit mieux ?

Forfait LATITUDE
En suite appartement F2 avec terrasse
« Les pieds dans l'eau »

23-200F

NOUVEAU Le restaurant **LA PERLE D'ERAM** vous invite à découvrir une bonne cuisine 100% locale et mélanésienne...
Samedi 31 août (sur réservation)
Samedi 7 septembre

ParuVendu
Votre PETITE ANNONCE est

LNC - 07/09/2013

LNC - 09/09/2013



Païta
Des lycéens taille patron
 Page 18

Grand Nouméa

Urbanisme. Le centre urbain de Koutio s'agrandira jusqu'à l'échéance 2025

Quand Dumbéa sera capitale

A Dumbéa-sur-Mer, au Médipôle, le béton s'élève. Koutio est un autre quartier de Dumbéa où les pelleteuses aiment à se retrouver. Surnommé Cœur de ville par la municipalité, son centre urbain a vocation à devenir le centre du Grand Nouméa.



Le centre urbain de Koutio est en cours de création. Si les projets ne changent pas avec la prochaine mandature, deux tours pourraient voir le jour d'ici trois à cinq ans.

Médecins, vétérinaire, infirmières, gynécologue, opticiens, laboratoire d'analyses, tout est là pour se soigner au centre urbain de Koutio. « Une vraie mini-clinique ! » souligne Didier Rouede, en charge des travaux du centre urbain de Koutio pour la Secal. Une agence d'Enercal, du SMTU*, de la Calédonienne des Eaux, une vintothèque, une épicerie, un cabinet d'assurances. Le centre-ville de Dumbéa commence à mériter son nom, mais il est encore en cours de création.

Les premiers bâtiments sont sortis de terre en 2006, excluant le lycée du Grand Nouméa et le centre commercial Kenu In. La médiathèque a été la première pierre de ce centre urbain. Encadrée entre la Savexpress à l'ouest, la

RT1 à l'est et la voie express Normandie au sud, « cette friche urbaine non-viabilisée, ce n'était pas possible qu'elle ne soit pas aménagée. C'est l'évolution naturelle », assure Didier Rouede, de la Secal. Et

« Nous visons des logements petits, pas trop chers, avec des prestations de services de qualité. »

il vaut mieux conquérir cet espace plutôt que de raser de la mangrove ou de la forêt sèche ! »

Logements. Une zone d'aménagement concertée a été créée en 2000. La Secal en est le concessionnaire pour la commune. Mais le Cœur de ville ne se cantonne pas à la Zac de 20 ha. Il com-

prend la future nouvelle mairie, à l'emplacement de la mairie annexe, le vieux lotissement Secal, le parc de la Tonghoué et le croissant vert en construction, le lycée, le centre commercial, mais également le projet du Fond social de l'habitat, Palmier 3, de 350 logements sur 16 ha, ou le projet de promoteurs privés, Entre deux mers, dont les terrasses devraient débuter dans les semaines à venir.

Et même de l'autre côté de la VE1, la commune parle de centre urbain, avec un projet « encore à définir » de la SCI Koutio, entre logements et locaux commerciaux. La majeure partie des bâtiments déjà construits et ceux à venir sont basés sur ce principe : un rez-de-chaussée dédié aux

commerces et des étages (de trois à 10 maximum), réservés au logement.

Loisirs. « Nous visons des logements petits, pas trop chers, avec des prestations de services de qualité, comme Central Garden et sa piscine sur le toit », précise Isabelle Wernert, directrice des services techniques. Quelques résidences, comme les Palmiers 3 ou celles situées en contrebas du restaurant rapide, ont, ou auront, des habitations de plain-pied.

Deux « city box », des bâtiments carrés le long du futur prolongement de l'avenue Paul-Emile-Victor, accueilleront quant à eux uniquement de l'animation, Cinémas, restaurants, cafés... Rien n'est encore défini, tout dépendra des promoteurs. Mais la règle sera d'y implanter du loisir.

Deux tours serviront de

« totem » au Cœur de ville. « Le centre urbain est en contrebas, il y a donc de la difficulté pour avoir de la visibilité », explique la Secal.

Donc, du logement aux étages, dont « environ 25 % de logements sociaux » dans la Zac selon Didier Rouede, des commerces en rez-de-chaussée, des sièges d'entreprises, des antennes de services publics, des établissements scolaires, mais aussi un parc et une piste cyclable.

La commune se dit « ambiteuse ». Le centre urbain de Koutio, le Cœur de ville de Dumbéa, « c'est le centre de l'agglomération, ça se voit tout de suite sur une carte ! » assure Didier Rouede. Dumbéa serait-elle la future capitale du Caillou ? Déjà, ce centre-ville est capital.

Aurélia Dumté

* Syndicat mixte de transport urbain

Le chiffre

2025

C'est l'échéance que s'est donnée la commune pour réaliser son centre-ville. « Et 20 ans pour créer un centre urbain, c'est rien ! » selon Didier Rouede, en charge de l'aménagement à la Secal.

Repères

Un projet soigné

« Nous donnons un coup de pouce à la Secal, de 50 millions par an pendant huit ans, afin de créer des aménagements de qualité. Nous augmentons les services, nous ramassons les poubelles plus souvent », détaille Isabelle Wernert. L'aménagement promet poubelles et candélabres design, places de parking plus larges avec stop routes pour éviter d'abîmer les trottoirs recouverts d'un enrobé rouge sombre, des placettes pleines de verdure, une piste cyclable... Les premiers travaux sont en cours avenue Paul-Emile-Victor.

Médipôle et Néobus, éléments essentiels

Le Néobus devrait être en service d'ici 2017 et le Médipôle en juillet 2016. Deux éléments essentiels pour faire vivre le centre urbain. Le transport en commun en site propre est entièrement intégré à l'agencement du centre-ville. Sa colonne vertébrale sera le Néobus. Un pôle d'échange est prévu dans le centre urbain de Koutio. À cet endroit, une voie partira vers le Mont-Dore, une autre vers le Médipôle.

C'EST CHEZ NOUS

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

INFOS 2 JOUR

1 Décès de Léopold Jorédié.
Hier matin, quelques jours après la disparition de Dick Ukeiwé, une autre figure politique de ces vingt-cinq dernières années s'est éteinte. Retour sur son parcours et réactions.
Lire en page 3

2 Députés au rapport.
Les députés Jean-Jacques Urvoas, René Dozières et Dominique Bussereau ont rendu hier les conclusions de leur mission d'inspection parlementaire. Ils n'épargnent pas nos hommes politiques.
Lire en page 5

3 Attention chiens méchants.
Qu'ils errent sans maître ou qu'ils s'échappent, les chiens peuvent devenir des fléaux pour leurs congénères mais également pour les humains petits et grands. Des lois existent, c'est bien de les connaître pour agir efficacement.
Lire en page 10

4 Une vie, un arbre
Planter un arbre pour commémorer la naissance de son bébé, un geste symbolique et écologique.
Lire en page 12

5 Vous reprendrez bien un ver ?
Deux jours de fête à Farino ce week-end à la gloire du ver de bancoule. Concours de fouillage et de bouffage au menu. Retour en images.
Lire en page 26

6 Changement de cap en Australie
Après six ans de pouvoir travailliste marqués par des luttes fratricides, c'est le conservateur Tony Abbott qui remporte les élections.
Lire en page 46

LA RÉPONSE DU JOUR

54 %
des internautes disent amener leurs déchets aux points d'apport volontaire, contre 46 %.
164 personnes ont répondu à cette question.

LA QUESTION DU JOUR

Pensez-vous que les chiens errants soient une nuisance ?
Répondez sur www.lnc.nc jusqu'à 19 heures.

LE BILLET DE L'AFFREUX JOJO

Monsieur le directeur,

J'ai pas encore vu un seul contrôleur

Je voulais aussi vous parler de ce qu'ils appellent la vie chère. Y a eu des grèves, des blocages, des colloques, des émissions de télé, des experts très chers qui ont pondu des rapports et, au final, des petites décisions annoncées comme des révolutions. Y paraît qu'une armée de contrôleurs est censée débarquer dans les magasins pour vérifier que les commerçants ont bien baissé les prix. J'sais pas dans quel chinois vous allez, mais moi, j'en ai jamais vu. Peut-être qu'ils se cachent pour mieux contrôler. Ben si c'est ça, ils sont bien cachés. J'ai même un copain commerçant qui m'a dit que vu le système en place, les contrôleurs, il aurait pas affaire à eux. Il m'a dit : « Tout ça, c'est pour les gros commerces, pas pour les petits. » La suite était moins polie, alors je ne peux pas vous l'écrire. Je voudrais pas cafter, mais je crois que y en a pas mal qui pensent comme lui. Moi, j'ai trouvé un truc contre la vie chère. Quand je veux acheter un produit, je fais quatre ou cinq magasins pour trouver le moins cher. Ça marche, parce que y a des fois des grosses différences d'un magasin à l'autre. À la fin je suis content, sauf que ce que j'ai gagné dans le magasin, je l'ai perdu dans l'essence parce que j'arrête pas de faire des kilomètres. En fait, mon truc doit pas être très au point. Faudrait peut-être que j'aïlle à vélo...

L'amiante, c'est pas idiot !
C'est heureusement pas à vélo que l'autre jour, je suis allé dans le sud du Sud pour faire faire mon passeport, parce que ça prend moins de temps qu'à Nouméa. Vers le parc de la Rivière bleue, y avait un panneau. Il y avait marqué un truc du genre : « Fermez les vitres et votre système d'aération, risque d'amiante. » C'est bien de prévenir. Mais on a quand même un drôle d'amiante chez nous. Il

L'HUMEUR DE GIELBÉ



C'EST VOTRE AVIS

SUR LE WEB

À propos des Minijoux du Pacifique
Les Papoux sont costauds. Chez eux en 2015, à Port Moresby, pour les prochains du Pacifique, ils seront imbattables.
Djédjou
Melbourne, serait plus

Hommages sur le web à Dick Ukeiwé
Cadoche. Adieu vieux, toi tu étais un vrai loyaliste. Oléti pour tout ce que l'on te doit. Merci encore vieux.
jkerou1. Dick Ukeiwé était un

ParuVendu
Votre PETITE ANNONCE est gratuite

LNC - 10/09/2013

La mobilité, on a tous à y gagner !

Les Journées de la Mobilité
en Nouvelle-Calédonie
Du 16 au 18 septembre 2013

16 et 17 sept. Forum de la mobilité
À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie réunit pendant 2 jours, près de 200 professionnels du secteur des transports et institutions compétentes pour travailler autour des thèmes liés aux solutions de mobilité durable, aux questions et besoins territoriaux en matière de transports de personnes et de marchandises.

Rencontre grand public Mercredi 18 sept. Journée des transports
De 9h à 17h, place de la Marne à Nouméa.
Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie invite tous les Calédoniens à venir découvrir les projets innovants en marche autour de la mobilité qui nous rapprocheront bientôt : nouveau réseau d'autocars interurbain RAI, continuité territoriale, Néobus, covoiturage.nc, etc. Une rencontre familiale riche de partage avec les professionnels des transports de personnes qui œuvrent pour améliorer notre qualité de vie en Nouvelle-Calédonie.

Avançons dans le bon sens !
Plus d'information sur : www.nouvellecaledonie2025.gouv.nc

LNC - 16/09/2013

La mobilité, on a tous à y gagner !

Les Journées de la Mobilité
en Nouvelle-Calédonie
Du 16 au 18 septembre 2013

Rencontre grand public Mercredi 18 sept. Journée des transports
De 9h à 17h, place de la Marne à Nouméa.
Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie invite tous les Calédoniens à venir découvrir les projets innovants en marche autour de la mobilité qui nous rapprocheront bientôt : nouveau réseau d'autocars interurbain RAI, continuité territoriale, Néobus, covoiturage.nc, etc. Une rencontre familiale riche de partage avec les professionnels des transports de personnes qui œuvrent pour améliorer notre qualité de vie en Nouvelle-Calédonie.

Avançons dans le bon sens !
Plus d'information sur : www.nouvellecaledonie2025.gouv.nc

à l'affiche au **centre culturel Tjibaou** PARTAGEZ

26, 27 et 28 septembre 20h00
29 septembre 18h00
Salle Sisia

THÉÂTRE RÉCITAL

...ÉkoooO...
CRÉATION DE PAUL WAMO

Tél. 41 45 45 - www.adck.nc adck@adck.nc | [nganjila, la maison des richesses](https://www.facebook.com/nganjila)

30 ans

Entre le 13 et le 29 septembre, Aircafin vous invite à fêter son 30^e anniversaire !

Venez découvrir l'histoire de votre compagnon au travers d'une exposition itinérante riche en photos, films et témoignages.

Animations pour petits et grands :

- Concours d'avions en papier,
- Cadeaux,
- Et des billets d'avion à gagner !

VOTRE COMPAGNE VIENT À VOTRE RENCONTRE !

13-15 sept. | 17 sept. | 18 sept. | 19 sept. | 20-22 sept. | 26-29 sept.

LNC - 17/09/2013

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

■ Interview. Philippe Birnbaum, chercheur en écologie forestière à l'IAC

« La forêt est aussi une ressource »

Qu'est-ce qu'une forêt en Nouvelle-Calédonie ? C'est le thème de la conférence qu'animerait Philippe Birnbaum, ce soir, à l'auditorium de l'Institut de recherche pour le développement, après deux années de prospection. L'occasion de rappeler ses particularités et les menaces qui pèsent sur ce milieu.

Les Nouvelles calédoniennes : Le thème de votre conférence est « qu'est-ce qu'une forêt en Nouvelle-Calédonie ? » A-t-on vraiment besoin de la définir ?
Philippe Birnbaum : Oui. On pourrait dire qu'une forêt, c'est simple, à partir du moment où il y a des arbres. Ça voudrait dire que la forêt calédonienne serait homogène partout. Mais nous, nous essayons de comprendre pourquoi une forêt à 400 mètres d'altitude n'est pas la même qu'à 800 mètres, pourquoi la forêt du mont Panié n'est pas la même que celle d'Atéou ou de la rivière Bleue.

Calédonie est d'abord une île. Il y a eu donc peu de brassage et de mélange avec les milieux continentaux autour. Autre cause : le pays est partagé entre deux grands sols ultramafiques (là où l'on exploite le nickel et où l'on trouve les maquis miniers et autres) et les sols volcanosédimentaires au nord-est de l'île. Quand on compare ces deux flores, il y a très peu de correspondance et d'affinité entre ces deux milieux.

Quelles sont les particularités de nos forêts calédoniennes ?
Comparées aux autres forêts tropicales du monde, elles présentent une forte densité : 1 000 à 1 400 arbres à l'hectare

Comment se portent nos forêts ?
Elles seraient peu influencées par les changements climatiques. Mais si on les laissait tranquilles, elles se porteraient plutôt bien. Du point de vue des actions liées à l'homme, il y a une grosse pression due à l'introduction du cerf et du cochon et dans une moindre mesure des rats et des chats. La densité de cerfs augmente énormément la pression sur toutes les plantes.

« En grattant le sol jusqu'à la roche, l'exploitation minière a entraîné une éradication totale du couvert forestier à certains endroits. »

Certains sous-bois en sont vidés. On suppose que la forêt est en train de changer progressivement. Autres pressions, les feux et la



Philippe Birnbaum donnera une conférence ce soir à 18 heures à l'IRD sur les forêts.

Trois gros projets en cours

Philippe Birnbaum, 48 ans, est écologue spécialiste en botanique tropicale. Lui et son équipe ont trois gros projets : une cartographie de l'habitat forestier en province Nord, financée par la collectivité et en partenariat avec le centre spatial de Toulouse. Un nouveau satellite sera chargé de prendre des images en haute définition de la canopée de nos forêts (ou plutôt l'étage supérieur). Le second projet porte sur la fragmentation des forêts primaires tropicales, financé par le centre national de recherches techniques. Enfin, la mise en place d'un groupe liste rouge et d'une antenne de l'Union internationale de la conservation de la nature.

avec 100 à 120 espèces (dont le diamètre est supérieur à 10 cm) contre 400 à 800 individus à l'hectare en Afrique ou en Asie du Sud-Est avec jusqu'à 200 espèces. On a beaucoup plus d'individus et moins d'espèces. Si je prends deux parcelles en Calédonie et que j'en liste les espèces, j'ai des fois zéro correspondance.

mine. La pratique du feu fait partie de la vie agricole, surtout en Brousse. On aurait plutôt intérêt à l'accompagner, à prévenir, à prévoir les zones de feux précoces en saison sèche. Il faut qu'on ait un discours positif et pas répressif. L'impact de l'activité minière est facile à percevoir. Il suffit de regarder le Mont-Dore, où se trouve l'une des plus anciennes mines du pays. 140 ans après, il n'y a toujours aucune forêt qui s'y est

réinstallée. En grattant le sol jusqu'à la roche, l'exploitation minière a entraîné une éradication totale du couvert forestier. Pour restaurer la forêt, il faut des milliers d'années. Après la disparition de la forêt sèche, qui représente aujourd'hui 1 % du territoire, c'est la disparition de la forêt tropicale sur sol ultramafique qui menace. On a un gros projet financé par le CRNT pour voir de quelle manière ces fragmentations forestières

finalement ont un sens. On crée des milieux qui n'ont plus d'échanges sans apport de nouvelles graines. Et on commence à avoir des surabondances de certaines espèces et des disparitions d'autres.

Comment y remédier ?
Cela relève de la décision politique. Pour moi, la forêt calédonienne est une ressource au moins aussi importante que le nickel. Le

Costa Rica par exemple tout misé sur la conservation de son environnement, l'écotourisme y est devenu la première ressource du pays. La Calédonie est unique au monde dans plein de catégories. On compte plus de 75 % d'espèces végétales endémiques et une grande diversité des milieux sur un si petit territoire.

Propos recueillis par Catherine Lhé

A quoi cela est-il dû ?
A un ensemble de facteurs. La

■ A noter

► L'association Ensemble pour la jeunesse calédonienne tient une nouvelle permanence au Camp-Est, le mardi, de 14 heures à 16 heures. Elle est joignable au 81 60 68.

► La Section calédonienne des invalides militaires tient une permanence le premier mardi du mois, dès 9 h 30 à la Maison du combattant.

► L'association Solidarité sida propose des dépistages. Un professionnel vous accueille et répond à vos questions en toute confidentialité. La consultation est anonyme et gratuite au 21, rue Ta-ragnat (Vallée-des-Colons), à côté du lycée Do Kamo, le lundi et le jeudi, de 16 h 30 à 18 h 30, avec ou sans rendez-vous. Tél. : 24 15 17.

► L'amicale Opex NC informe les vétérans qui ont participé à des opérations extérieures (4^e génération du feu), qu'une permanence est tenue à la Maison du combattant, tous les mardis, de 9 heures à 11 heures. Ils seront informés sur leurs droits (obtention de la carte de combattant et du titre de reconnaissance de la nation). Tél. : 84 55 01 ou 26 24 95 ou e-mail :

■ Politique. Un schéma global de la mobilité en préparation

Les transports de demain

Des représentants du gouvernement, des provinces et les principaux acteurs du transport sont réunis depuis hier et jusqu'à ce soir pour réfléchir à la manière d'améliorer la mobilité de la population.

Ce Forum de la mobilité a l'ambition de faire le tour de tous les problèmes de transport que connaît le pays. Des dessertes aériennes internationales au transport scolaire en passant par le fret.

Gilbert Tuiénon, vice-président du gouvernement en charge du secteur, s'est lancé dans l'élaboration d'un schéma global des

Il devrait être finalisé en juillet 2014. Ce schéma contribuera à définir les futures politiques d'aménagement du territoire. Les défis sont multiples. Sortir les îles de leur isolement, stopper la désertification de certaines zones mal desservies et à faible niveau d'activité.

Il s'agit également de traiter les problèmes de circulation et de déplacement dans le Grand Nouméa, qui vont en s'aggravant, et de rechercher des alternatives au « tout voiture ».

200 000 habitants et 100 000 voitures

Georges Naturel, maire de Dumbéa et président du Syndicat intercommunal du Grand Nouméa, a rappelé qu'en 2020, l'agglomération comptera 200 000 habitants et 100 000 voitures. D'où un engagement crois-

circulation, voire un risque d'embolie, ainsi qu'une pollution grandissante dont les premières victimes sont ceux qui passent des heures dans les bouchons.

C'est pourquoi les pouvoirs publics travaillent sur un projet de navette maritime entre le Mont-Dore et Nouméa et des améliorations du système de transports en commun sont dans les cartons. Le Syndicat mixte des transports urbains est en train de se doter d'autocars modernes (notre photo).

Parallèlement, le SMTU, syndicat mixte des transports urbains, présidé par Gil Brial peaufine toujours son projet de Néobus de transport en commun en site propre, plus rapide, parce que circulant sur une voie réservée, et à grande capacité.



LNC - 18/09/2013

2 jours 21 & 22 oct
1 jour 24 & 25 oct
1 jour 28 oct

Conférences Gratuites
Les 12 et 14 oct à 18h30

Ateliers
Samedi 19, dimanche 20, samedi 26 octobre
 • Le 19 Le pouvoir inné - L'homme à guérir - NDE - Vision de l'au-delà
 • Le 20 Le karma - Le sens de la vie - Rôle des esprits et anges gardiens
 • Le 26 Signes et révélations - L'après 2012

Tél. Christine au 81 46 34 - www.carolinedecompostel.com - turquoise@mls.nc

Païta
Freddy Mercury ressuscité

Page 22

Grand Nouméa

■ **Dumbéa.** Carsud ouvre une nouvelle ligne et en restructure deux autres

Un lien entre la mer et la ville

Le 14 octobre, le nouveau réseau de Carsud de Dumbéa sera effectif. Aujourd'hui, journée de la mobilité, l'entreprise lance sa communication auprès du public. Une nouvelle ligne, « Link », est créée à Dumbéa-sur-Mer et les lignes A et E sont restructurées.



Après plus de dix ans d'existence, le réseau Carsud commençait à être obsolète. Sous la pression des usagers, la société restructure les lignes de Dumbéa.

Le Néobus arrivera à l'horizon 2017. Mais d'ici là, le réseau Carsud, vieux de plus de dix ans, avait besoin d'un coup de neuf. Il faut 1h20 aux habitants du début de Jacarandas 1 pour rejoindre le centre commercial Kenu In. Puis ils doivent encore prendre un autre bus pour se rendre à Nouméa. A Dumbéa-sur-Mer, un bus toutes les heures dessert le récent quartier. Aux heures de pointe, il est plein et des usagers restent sur le bitume, devant attendre une heure le car suivant. Tout cela sera bientôt de l'histoire ancienne.

Le 14 octobre, la nouvelle ligne de Dumbéa-sur-Mer se met en route. « Link » fera donc le « lien » direct entre le Médipôle et Nouméa, devant le Bingo. « Nous avons exploré sur trois ans, nous nous sommes basés sur des chiffres communiqués par la Secal ». Lors de la mise en

service de cette ligne, en 2009, 1500 passagers par mois empruntaient les transports. Aujourd'hui, en un mois, 6000 passagers utilisent cette ligne. D'ici quelques années, entre le collège, les nouveaux logements, le Médipôle et le centre commercial, le « lien » deviendra probablement la

« Les habitudes sont installées depuis plus de dix ans, la restructuration peut être déstabilisante. »

ligne la plus importante du réseau. D'un véhicule toutes les heures, les habitants du nouveau quartier verront le rythme doubler lors des heures de pointe.

Démographie. La ligne A dessert Jacarandas et Kou-tio Est. Aujourd'hui, elle voit passer 3500 utilisateurs par

jour. C'est la ligne la plus fréquentée de Carsud. Jusqu'au 14 octobre, elle continuera à réaliser une longue boucle à travers les ruelles, et ce dans un seul sens. Ensuite, elle sera divisée en deux, et les bus navigueront dans les deux sens. Mais c'est aussi dans ce quartier que les habitants ont le plus exprimé leur ras-le-bol. Les comités de quartier ont trouvé leur utilité. « Ce n'était pas du tout

satisfaisant. Il fallait à tout prix changer » selon Edgar Chardon, conseiller municipal et président de ce comité de quartier. « Face à la pression de la démographie galopante et aux études menées sur le terrain, les phases de concertation ont confirmé la nécessité de restructurer », ajoute Jean-Philippe Vollmer, directeur de Carsud. Une

bonne restructuration se base sur des éléments factuels afin de coller aux attentes des administrés. Les usagers permettent la pertinence de nos lignes ». Des usagers qui lors des réunions se sont largement exprimés en faveur d'une restructuration nécessaire et urgente.

Néobus. La journée de la mobilité se déroule aujourd'hui. Une occasion parfaite pour la société Carsud de lancer sa campagne d'information auprès de ses clients. « Les habitudes sont installées depuis plus de dix ans, la restructuration peut être déstabilisante », précise Jenny Spitz, chef d'exploitation au Syndicat mixte des transports urbains. Païta et le Mont-Dore auront eux aussi droit à quelques changements dans les années à venir.

Et une soirée d'entreprise s'est tenue samedi dernier. Neuf postes sont créés, quatre contrôleurs, cinq chauffeurs.

Carsud a également investi dans onze nouveaux véhicules. Deux navettes de neuf places, cinq bus de 23 places et quatre de 55 places. Enfin, 32 nouveaux arrêts seront installés, essentiellement suite à la mise en place d'un aller-retour sur les lignes.

Mais toute cette restructuration, bien que demandée instamment par les usagers, reste temporaire. « L'enjeu, en amont de Néobus, c'est de préparer les clients à prendre l'habitude d'utiliser les transports en commun », précise le directeur. « C'est un projet ambitieux qui ne touche pas seulement les usagers mais toute l'entreprise », continue Jean-Philippe Vollmer. La communication en interne a commencé en amont. Des formations ont été dispen-

■ Le chiffre

36 000

C'est le nombre de kilomètres parcourus en une année par les bus dans l'enceinte du parking de Kenu In. Le 1^{er} octobre, pour des raisons de sécurité et de gain de temps cet arrêt sera démantelé dans l'avenue Paul-Emile-Victor. Le bus mettait 6 à 8 minutes pour traverser le parking, avec 130 passages chaque jour.

■ Repères

Link
La ligne reliera le médipôle à l'arrêt Desmazures devant le Bingo en passant par l'arrêt Télégraphes gare, Becquerel, le lycée de Kou-tio, et Kenu In. Elle proposera 21 passages par jour, toutes les 30 minutes en heure de pointe (5 heures - 9h30, 16 heures - 19 heures)

Ligne A
Elle va être sérieusement modifiée. De Desmazures à la mairie annexe, les bus passeront dans les deux sens, en aller-retour, via Kenu In, le lycée, la gendarmerie, Lullu. De 1h20, le temps de trajet devrait tomber à 35 minutes. Les cars passeront 6 fois par heure au lieu de 4.

Ligne E
Elle reliera le médipôle à l'arrêt Les Tougères (Mont-Dore), en passant par le quartier Fortune-sur-Mer, Secal, puis le lycée, Kenu In, les Alamandas, les Horizons. Elle complète la Link, desservant l'arrêt Pédinié, au Pic aux chèvres 45 fois par jour contre aucune desserte actuellement.

LNC - 19/10/2013

Dumbéa. Pistes cyclables sponsoring
Des projets qui roulent



Mattews, Pierre, Erki, Guillaume les quatre coureurs qui représentent la commune lors du Tour.

Pour la deuxième année consécutive, la commune de Dumbéa sponsorise une équipe cycliste. Alors que le Tour de Calédonnie a commencé, une séance photo des coureurs s'est déroulée sur les marches de la mairie, mardi. Aucun club de cyclisme n'existe sur la commune, alors quand Kinou Michel-Villaz, entraîneur de l'association cycliste Le Nickel propose à Georges Naturel, le maire, d'ajouter « Dumbéa » derrière ACLN, ce dernier accepte. « L'objectif est de monter un club sur Dumbéa. Un projet d'école de cyclisme est en cours », assure le maire. Mais le cyclisme, ce sont de nombreuses disciplines différentes, et pas que le vélo sur route. « Nous allons aménager des pistes VTT dans le parc de la haute Dumbéa », assure Georges Naturel. D'ailleurs, le 10 novembre, une course de 6 heures de VTT se déroulera, dont une partie en nocturne, sur les pistes déjà existantes de Koe. A.D.

Dumbéa
Ils attendent un maître

De nombreux animaux tatoués, vaccinés et stérilisés, vous attendent au refuge de la société protectrice des animaux (Spac). Toute personne intéressée peut contacter le 41 22 66, le site www.spac-asso.net ou s'y rendre directement à Koutio.



Mirza est une femelle croisée barbouche noire et blanche de taille moyenne. Agée de deux ans, cette chienne aux poils longs aime les promenades.



Lady a trois ans. Cette femelle croisée labrador a les poils longs couleur chocolat. Elle est douce, obéissante et affectueuse.



César est un mâle croisé berger et labrador de couleur noir. Agé de deux ans il a besoin d'un jardin clôturé pour s'épanouir.



De nombreux chats adultes attendent d'être adoptés. Déjà propres et très câlins, ils ont vraiment besoin de familles pour les prendre en charge.

Dumbéa

- Le Club de sport canin de Dumbéa, à Nakutakoin, organise un concours de discipline ring (obéissance et mordant), aujourd'hui, samedi 19 octobre, dès 8 heures. Demain, dimanche 20, à partir de 7 heures, il portera sur l'obéissance. Toutes les personnes affiliées à un club peuvent participer. Un certificat de socialité est obligatoire.
- La Natte des p'tits bouts se tiendra le vendredi 25 octobre, à 9 heures, à la médiathèque. Les enfants de 6 mois à 3 ans sont conviés. Inscription obligatoire.
- Le rendez-vous des Histoires sans fin aura lieu le 30 octobre, à 15 heures, à la médiathèque. Josiane...

NRJ & SHAKE'N MIX PRÉSENTENT

NRJ

15 ANS SANS TABAC SANS ALCOOL

MAKE UP EFFETS SPÉCIAUX AVEC HOLLIBOX

THRILLER SHOW BY MAD MARIOS

HALLOWEEN L'ATTAQUE DES ZOMBIES
THE THIRTIETH BIRTHDAY

DJ'S A'RIXX • DINASTY • STAN • POUR LE MEILLEUR DES TUBES NRJ

JEUDI 31 OCTOBRE
DE 17H À 23H AU RAMADA PLAZA

À GAGNER
1 PÉRIODE DROSTEN | DES KARTING PASS | DES PLACES DE CINÉMA
1.700 F + 1 ORANGINA OFFERT
EN PRÉVENTE AU BAL MASQUÉ (11 RTE PART DES POINTEES) & AU RAMADA LE MERCREDI ET JEUDI APRÈS MIDI À PARTIR DE 14H
2 DIN | SUR PLACE | PRÉVOIR UNE PIÈCE D'IDENTITÉ | CONTACT : 01 32 73
INVASION DE MEM'S & DÉGUSTATION DE BRICHES HARRY'S

TEENAGE CLUBBING | WWW.NRJ.MC

AMU ECOLE SCITROUMPF | HARRY'S | HOUURA | BIRDS PARADISE

LNC - 25/10/2013

néobus

les transports du futur... pour changer notre avenir !

Parcs-relais : Mieux se déplacer, c'est d'abord garer sa voiture



Bien plus qu'un simple projet de Bus à haut niveau de service, le projet NéoBus, c'est une nouvelle façon de se déplacer.



Deux lignes de transport en commun vont être créées, composées d'un tronçon commun de la place Bir-Hakeim au Centre Urbain de Koutio puis se poursuivant, l'une vers l'est jusqu'au centre du Mont-Dore (Boulari) et l'autre vers l'ouest jusqu'à Dumbéa-sur-mer. Pour garantir leur efficacité, un site propre, c'est-à-dire une plateforme réservée aux transports collectifs et donc protégée des aléas de la circulation, sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire. Le service sera assuré par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), nouveau concept de véhicule pouvant embarquer deux fois plus de passagers qu'un bus classique en alliant design, confort, vision panoramique, silence, performance environnementale...



- Conditions indispensables pour inciter l'automobiliste calédonien à adopter les transports en commun du futur, 6 parcs-relais sont d'ores et déjà prévus le long des lignes NéoBus :
- Dumbéa sur mer
- Koutio
- Saint-Quentin
- Conception
- Boulari / Saint-Michel
- Païta

Le projet NéoBus c'est 24 kilomètres de lignes en site propre, connectées à un réseau de lignes secondaires et 6 parcs-relais sécurisés.

Pour rejoindre les lignes du NéoBus, plusieurs solutions s'offrent à vous. Vous êtes proches d'une station ou d'un pôle d'échanges, vous pouvez donc vous y rendre à pied ou en vélo. Un bus peut également vous y conduire et vous déposer à l'un des 13 pôles d'échange NéoBus. Vous êtes plus éloigné et vous souhaitez prendre votre voiture pour vous rapprocher d'un des 6 parcs-relais sécurisés ? Qu'à cela ne tienne... Pour cela, chaque commune du Grand Nouméa bénéficiera d'au moins un parc-relais, c'est-à-dire un parc de stationnement surveillé, situé de façon pratique à proximité immédiate d'une station de NéoBus... Mais attention ! un parc-relais n'est pas un parking comme un autre ! Il sera d'abord sécurisé, c'est à dire convenablement clôturé et surveillé en permanence. Il sera aisément accessible depuis les grands axes, ce qui représentera un gain de temps supplémentaire. Enfin, il sera entièrement gratuit pour les utilisateurs du réseau NéoBus ! Il suffira de posséder un titre de transport pour y garer sa voiture.



LA PAROLE EST À VOUS !

Jusqu'à la fin de l'année 2013, vous pouvez vous exprimer sur le projet NéoBus... pour que notre transport de demain soit imaginé par tous et pour chacun !

En savoir plus sur le projet Neobus :

www.smtu-grandnoumea.nc

Tél. 46 75 38



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS LIBRÉS DU GRAND NOUMÉA

LNC - 25/10/2013

Les Nouvelles calédoniennes www.lnc.nc

Mont-Dore

Les encombrants seront ramassés à Yahoué, à La Conception et au Pont-des-Français demain, samedi, et dimanche.

La compagnie du Caméléon fait venir un duo de cirque d'Italie, Baccala clown. Le spectacle Pss pss avec acrobaties, jongleries, mimes et situations hilarantes sera en représentation au centre culturel ce soir vendredi, à 20 heures, samedi et dimanche, à 18 heures, vendredi 1^{er} novembre, à 20 heures, samedi 2 et dimanche 3 novembre, à 18 heures. Tarifs: de 3 500 à 4 000 francs. Tél.: 41 90 90.

Un marché est proposé dans la galerie du centre commercial de La Couleé, chaque samedi, de 6h30 à midi. Fruits, légumes, plantes, bijoux, restauration.

La foire aux affaires du Pont-des-Français se tient sur le parking du drive-in, chaque dimanche, à partir de 6 heures. Entrée payante.

Le conseil de quartier de Saint-Michel, ouvert à tous, se réunira le mercredi 30 octobre, à 18 heures, à l'école du quartier.

Une séance de karaoké gratuite est proposée chaque mardi, de 18h30 à 20h30, au pôle artistique de Boulari.

La Société de Saint-Vincent-de-Paul ouvre au public son dock de Boulari, au 417, rue des Bruguéras, le mardi et le jeudi, de 9 heures à 15 heures; le mercredi, de 9 heures à midi; le samedi de 8h30 à midi. Tél.: 92 22 46.

Les ateliers de pédagogie personnalisée tiennent leurs permanences à l'antenne provinciale de Boulari, le mercredi et le vendredi, de 8 heures à midi. Tél.: 43 07 35 ou 27 84 47.

L'exposition Indice sociale (Indissociable), de Cécile Robert, est accrochée dans le hall du centre culturel jusqu'au 26 octobre.

Les inscriptions pour les jobs d'été sont ouvertes dans les missions d'insertion des jeunes. Se présenter à la Mij avec une pièce d'identité et un justificatif de scolarité. Renseignements au 23 27 28.

Un écrivain public tient des permanences gratuites le premier et le troisième jeudi du mois de 13 heures à 15h30, au centre communal d'action sociale. Brigitte Hervouët (96 68 71) reçoit aussi la demande ou sur rendez-vous, le lundi, de 8h30 à 9h30, à la mairie annexe de Plum.

Transport. La deuxième phase de concertation de Néobus est lancée

Pour l'instant, ça roule

Place à la seconde étape de la concertation sur le dispositif de transports en commun de l'agglomération, Néobus. Le Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa (SMTU) la veut plus ciblée afin de renforcer l'information à la population.

Un spot de 45 secondes à la télévision et au cinéma, un site Internet dédié au projet et des réunions de quartier. C'est ce que le SMTU appelle de la « communication de masse ». L'objectif, c'est de répondre aux questions qui sont le plus souvent revenues au cours de la première phase de concertation. Entre mai et juillet, une trentaine de réunions ont eu lieu dans les différents quartiers du Grand Nouméa pour informer et surtout répondre à certaines questions à propos des deux lignes de bus à « haut niveau de service » prévues pour 2017. « Il n'y avait pas grand monde à ces réunions, concède le président du SMTU Gil Brial, mais ce qu'il en ressort, c'est que personne ne nous a dit qu'il était contre ce projet ».

Vidéosurveillance. Les principales questions des administrés tournaient autour de la sécurité dans les futurs bus, du fonctionnement des parcs-relais, ces parkings pour voitures personnelles placés à côté de certains arrêts, et du maillage du projet Néobus avec le système actuel de transports en commun. « Il faut continuer d'informer la population. En Nouvelle-Calédonie, il y a encore cette culture du tout automobile », explique Christophe Lefèvre, chef du service « Grands projets » au SMTU.

« Il y a encore cette culture du tout automobile. »

Pour continuer de convaincre, le syndicat mise sur la sécurité. Un système de vidéosurveillance sera mis en place aux différents arrêts ainsi que dans les Néobus. Une autre idée serait de signer des accords avec les différentes mairies



La deuxième phase de concertation durera jusqu'à la fin du mois de décembre. En 2014, l'enquête publique sera lancée.

pour autoriser les policiers municipaux à faire des rondes dans les cars. Petite nouveauté, le syndicat aimerait également mettre en place une « police des transports », mais ce n'est pour l'instant qu'une piste de réflexion. « Nous sommes en discussion avec l'Etat, assure Gil Brial, car nous rencontrons des problèmes de sécurité dans les transports en commun ».

Pédagogie. Plus ciblée, la deuxième phase de concertation vient de débuter. Elle durera deux mois et demi. Les représentants du SMTU rencontreront les associations de riverains qui en font la demande, les commerçants, ainsi que les

acteurs du BTP qui se chargeront des travaux. « On a quand même 24 kilomètres de voies à construire, note Gil Brial, et ce travail, il faut le préparer ». Bref, de la pédagogie pour tous avant l'enquête publique qui sera lancée en 2014. Ambitieux, le projet coûtera 25 milliards de francs au syndicat, mais « ira-t-il au bout, même après les élections de 2014? ». C'est, de l'aveu de Gil Brial, une des questions récurrentes dans les réunions publiques et sur le site internet. « Bien sûr, répond le président du SMTU, également porte-parole du Mouvement populaire calédonien (MPC), le projet est trop avancé pour qu'il soit arrêté. Et on a voulu le dépollitiser au maximum ».

Alexis Bédu

Six parcs-relais pour se garer et prendre le bus

Les parcs-relais seront des sortes de parkings sécurisés destinés aux automobilistes munis d'un titre de transport Néobus. Il sera possible de se rendre dans l'un des six parcs-relais proposés, de garer sa voiture et d'attraper un bus dans la foulée. Ces parkings seront positionnés à Boulari, à La Conception, à Saint-Quentin, à Koutio, et à Dumbéa-sur-Mer. Un parc-relais sera également situé à Païta même si les lignes Néobus n'iront pas jusque dans la commune. Les parcs-relais seront gratuits et auront une capacité de 1 300 places. « C'est évolutif, insiste Christophe Lefèvre, si on se rend compte que ces parcs-relais sont un succès, on aura la possibilité d'augmenter leur capacité ». Pour assurer la sécurité des véhicules, des caméras de vidéosurveillance seront installées et « pour les parkings les plus conséquents, il devrait y avoir une présence humaine », précise Christophe Lefèvre.

LNC - 28/10/2013

SPÉCIAL ENVIRONNEMENT



Développer l'ENERGIE du futur

Supplément gratuit. Ne peut être vendu séparément des Nouvelles calédoniennes

Les Nouvelles calédoniennes

Spécial Assainissement

Exclusivité Sorocal

Fosse toutes eaux et Septodiffuseur

- Filtration naturelle par le sol
- Pas ou peu d'entretien
- Encombrement réduit
- Fosse nervurée pour une meilleure résistance
- Agréée partout en Calédonie

Micro station d'épuration PUROO

- Assainissement destiné aux villas F3 à F9
- Système d'assainissement le plus compact du marché (4m³)
- Sortie des eaux traitées en partie haute
- Consommation électrique faible (moins de 1000€/mois)
- Suivi et entretien assuré

SOROCAL

Le polyéthylène, une solution fiable et durable

Vente et production de fosses septiques, cuves à eau et autres produits en polyéthylène sur mesure
64 AV. BAIE DE KOUTIO - 5^e ZONE - DUCOS - TÉL. 24 17 80 - WWW.SOROCAL.NC

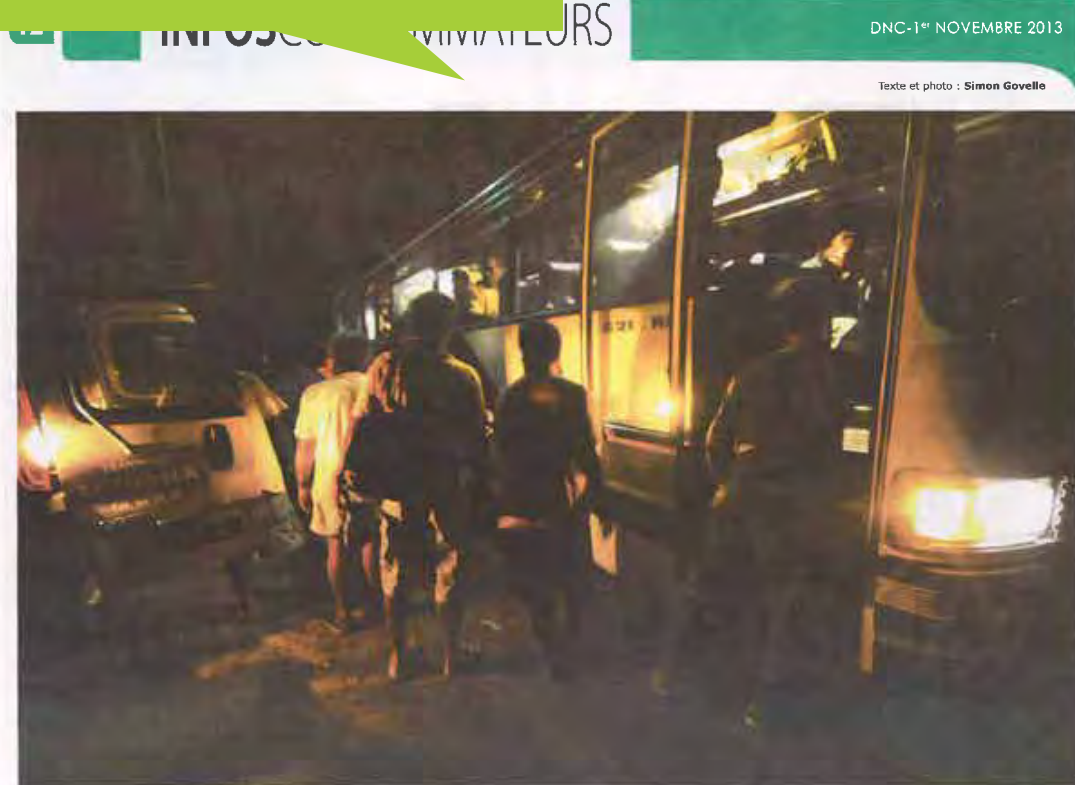
Chaque samedi Retrouvez votre supplément gratuit TOUT EN COULEUR

Le TRAC, PLUS JAMAIS !

Votre annonce de recrutement également sur notre site www.emploi.nc

Bénéficiez de la puissance du couplage print + web. Contactez-nous par tél au 27 45 91 ou par mail à annonces.emploi@lnc.nc

DNC - 01/11/2013



DNC-1^{er} NOVEMBRE 2013

Texte et photo : Simon Govelle

Ça bouge dans les transports

Le pharaonique projet Néobus avance doucement entre les mains du syndicat mixte des transports du Grand Nouméa (SMTU). En parallèle, le syndicat mixte des transports interurbains (SMTI) travaille sur la refonte des transports en brousse et le chantier est de taille et les besoins immenses.

Nouvelles gares routières, nouveau système de gestion. Le SMTU prend le taureau par les cornes.

nouveaux emplois et apportera son lot d'activités pour le secteur du BTP. Mais si l'on parle beaucoup des projets du SMTU, c'est nettement moins le cas de ceux de son homologue des transports interurbains qui a la charge de développer les transports en brousse et entre la brousse et Nouméa. Le SMTI en a pourtant pas mal dans sa besace et, à l'instar du SMTU, part plutôt de loin. Bus plus ou moins à l'heure, au confort variable et vraiment très relatif, gare routière qui ressemble davantage à des terrains vagues qu'à autre chose...

Des cars et des gares flamboyants

Pour parvenir à un tel changement, le syndicat créé en 2009 devra entreprendre un véritable travail de fond. Car longtemps, les transporteurs n'ont eu aucune obligation vis-à-vis d'aucune autorité de tutelle ce qui explique bien des choses, notamment pour l'état des bus parfois très limité. Le réseau actuel est en train de se structurer un peu à la manière de Karua, à savoir que l'on conserve des transporteurs privés mais intégrés dans une structure parapublique. L'idée de départ était plus précisément de confier des lots de lignes à exploiter attribuées via des appels d'offres. Face aux difficultés de trouver des sociétés en mesure d'y répondre et capables notamment d'investir dans des bus neufs, c'est le SMTI qui mettra finalement les bus à disposition pour un coût d'environ 1,5 milliard de francs. Les chauffeurs toucheront l'équivalent d'un salaire et le remboursement

du carburant pour les kilomètres parcourus.

Des lignes internes à la brousse

Mais les passagers n'auront pas seulement la joie de voyager dans des bus confortables, à l'heure (un système de géolocalisation permettra d'être informé en temps réel des éventuels retards) et climatisés, ils pourront également les attendre dans de meilleures conditions. Cinq gares sont prévues. À Nouméa, la gare de la baie de Moselle pourrait déménager afin de regrouper tous les réseaux: Carsud, Karua et Rai (pour Réseau d'autocars interurbains) et assurer de meilleures connexions. À Bourail, Koné, Koumac et Poindimié, les gares seront soit réaménagées soit tout simplement construites. La révision des lignes est également dans les cartons. À terme, les usagers pourront emprunter 25 lignes contre 16 aujourd'hui. Les nouvelles lignes permettront notamment de relier directement des communes de brousse entre elles comme Canala-Koumac, Hienghène-Koumac, Poindimié-Koumac, Poindimié-Houailou ou encore Poindimié-Pouébo. Les Loyautés ne seront pas en reste puisqu'il est prévu de créer quatre lignes régulières, deux sur Lifou et une sur Maré et Ouvéa. Une liaison express sans arrêt reliera Nouméa à Bourail faisant gagner un peu de temps sur les près de trois heures actuellement. S'il ne s'agit pas d'une utopie, les appels d'offre concernant notamment les cars sont sur le point d'être lancés, il faudra néanmoins prendre encore un peu son mal en patience.

Un cadre général pour les déplacements

Tous ces changements, pour ne pas dire ces bouleversements, s'inscrivent dans le cadre du schéma global des transports en cours de préparation au gouvernement. Prévu pour juillet 2014, ce document doit permettre de prévoir l'évolution des besoins selon les différents modes de déplacement de la population calédonienne afin d'adapter au plus juste les politiques publiques. Les enjeux sont multiples et notamment sur le plan économique ou d'aménagement du territoire. L'amélioration des transports est par exemple un moyen de lutter contre le phénomène d'exode rural.

1 950

C'est en francs ce que coûte un billet de car pour se rendre à Pouébo, la ligne la plus chère mais aussi la plus longue. Il faut compter environ 6 h 30 pour s'y rendre. Les prix ont augmenté de 100 francs depuis le premier juin.

CALEDOSPHERE - 03/11/2013

Projet Néobus | CALÉDOSPHÈRE



ACTUALITÉ

3 NOVEMBRE 2013

CALEDOSPHERE

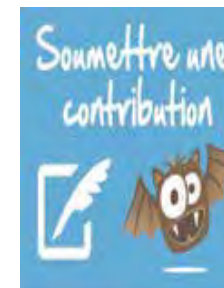
3 658

131

SUR LES RÉSEAUX :

f 11,7 748
Abonné Followe

YouTube
1,59
Abonné



LA VÉRITÉ SUR NÉOBUS



Depuis plusieurs jours, les promoteurs du projet Néobus multiplient les apparitions publicitaires. Ils annoncent l'arrivée d'un nouveau système de transport. Mais tout n'est pas aussi simple !

En substance, le Néobus est une sorte de Tramway. Ce véhicule, moderne, propre et performant reliera Nouméa au Mont-Dore et Dumbéa. De grande capacité, disposant de sa propre voie de circulation, il représente une solution aux problèmes de circulation que l'on connaît tous entre les communes de l'agglomération. C'est également une opportunité pour le BTP puisqu'il va s'agir là d'un énorme chantier. Tout le monde devrait être content, mais la réalité est tout autre !

ABONNEZ-VOUS, c'est gratuit !

Recevez Calédosphère dans votre boîte mail.

Prénom

Nom

Email

Je m'abonne !

LES CHRONIQUEURS

Qui est Calcyt ?

Qui est Caton ?

Qui est Machiavel ?

Qui est Diogène ?

Qui est Magellan ?

Qui est Pierre Brochant ?

Qui est Tardy ?

novembre 2013

L	Ma	Me	J	V
				1
4	5	6	7	8
11	12	13	14	15
18	19	20	21	22
25	26	27	28	29

CALEDOSPHERE - 03/11/2013

18/11/13

La vérité sur Néobus | CALÉDOSPHÈRE

Trop cher ?

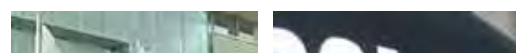
Le problème du projet Néobus, c'est qu'à part les publicités diffusées à la télévision, rien n'est fait. Surtout, le projet n'a pas la moindre once de financement ! Pour l'heure, la mise en œuvre du Néobus a été estimée à 26 milliards, mais à part l'État qui a promis 2 milliards, aucun budget n'a encore été arrêté ou prévu ! C'est d'autant plus perturbant que l'on sait bien en Nouvelle-Calédonie qu'en matière de construction, les budgets initiaux sont régulièrement dépassés. Il en sera sans doute de même avec ce Néobus...

★ Vous aimez cet article ? Partagez le !

J'aime Partager 63
Tweeter 2

Tags dans l'article : NEOBUS

Vous aimerez peut-être :



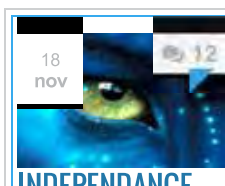
Retrouvez-nous sur Facebook

Calédosp

J'aime

11 700 personnes aiment Calédosphère.

Articles des Chroniqueurs



« oct

Mots-clés

- Animaux
- Caledosphere
- Frogier
- Gomes
- Gouvernement
- ...

LNC - 04/11/2013

PROJET néobus

les transports du futur... pour changer notre avenir !

Réseau global : des petites lignes pour rejoindre les grandes !



Plus qu'une simple mutation, Néobus engage une vraie révolution de notre système de déplacements qui profitera au plus grand nombre.



Deux lignes de transport en commun vont être créées, composées d'un tronçon commun de la place Bir-Hakeim au Centre Urbain de Koutio puis se poursuivront, l'une vers l'est jusqu'au

centre du Mont-Dore (Boulari) et l'autre vers l'ouest jusqu'à Dumbéa-sur-mer. Pour garantir leur efficacité, un site propre, c'est-à-dire une plateforme réservée aux transports collectifs

et donc protégée des aléas de la circulation, sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire. Le service sera assuré par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), nouveau concept de

véhicule pouvant embarquer deux fois plus de passagers qu'un bus classique en alliant design, confort, vision panoramique, silence, performance et environnementale...

Organiser les échanges entre ces lignes, favoriser et simplifier les correspondances sont des enjeux, c'est l'objet des pôles d'échanges.

Les secteurs d'habitat ou d'activités non directement desservis par le projet Néobus seront connectés avec les futures lignes Néobus au moyen de lignes de bus classiques et de plusieurs pôles d'échanges où les correspondances seront facilitées, comme celui de Boulari/Saint-Michel au droit du futur lycée public du Mont-Dore. Les habitants du sud du Mont-Dore pourront ainsi combiner dans leurs déplacements, des lignes de bus classiques aux services améliorés et les lignes Néobus. La performance des correspondances leur permettra de bénéficier au mieux des performances des lignes Néobus.

Il est proposé d'implanter 13 pôles d'échanges liés directement à Néobus :
 • 3 pôles d'échanges en terminus (Bir Hakeim, Dumbéa/Mer et Boulari) ;
 • 1 pôle spécifique : celui de Païta bien que non situé sur le site propre ;
 • 9 pôles d'échanges locaux (Conception, Moselle, Patch, Montravel, Bonaparte, Levêque, Koutio, St-Quentin).
 La restructuration globale du réseau prévue à l'horizon 2017 est à l'étude. D'autres pôles d'échanges pourraient s'avérer nécessaires pour accompagner la création de lignes structurantes.



Plusieurs lignes mais un seul titre de transport

Avec un seul ticket, les usagers pourront ainsi combiner dans leurs déplacements des lignes de bus classiques et les lignes à haut niveau de service Néobus. Il n'est pas exclu que par la suite, le projet Néobus se voit enrichi d'autres lignes, en site propre ou non, et d'autres pôles d'échange, en fonction de la croissance démographique et afin d'anticiper toute congestion routière.

LA PAROLE EST À VOUS !

Jusqu'à la fin de l'année 2013, vous pouvez vous exprimer sur le projet Néobus... pour que notre transport de demain soit imaginé par tous et pour chacun !

En savoir plus sur le projet Néobus :

www.smtu-grandnoumea.nc
Tél. 46 75 38



LNC - 19/11/2013

Comme le nombre de spectateurs ont assisté au spectacle Wanted, ce week-end au Mont-Dore. Page 18

Comme le nombre de spectateurs ont assisté au spectacle Wanted, ce week-end au Mont-Dore. Page 18

Mont-Dore

Les enfants créent grâce au vent



Page 18

Grand Nouméa

■ **Dumbéa.** Un programme immobilier en attente des terrassements

Vue sur l'Entre-2-Mers

Alors que le centre urbain de Koutio s'aménage à tout-va, une nouvelle grande parcelle n'attend que d'entrer en construction. Le projet privé Entre-2-Mers, entre Kenu-In et le Mont-Dore, réserve plusieurs hectares de logements, de commerces et de bureaux.

Encore un espace désert destiné à se remplir. Une fois de plus, il se trouve dans le sud de Dumbéa, sur un grand terrain à l'est de Kenu-In. Un foncier de seize hectares bordé par l'ancienne voie ferrée, la VE1 reliant le Mont-Dore à la VDO, la cité SLN de Normandie et deux immeubles aussi récents que discrets.

Tous les automobilistes qui ont lu le grand panneau publicitaire savent qu'il s'agit du projet Entre-2-Mers. Ce programme à plusieurs centaines de millions représente un pôle de commerces, de bureaux et de logements, sous la forme d'un lotissement de quatorze lots privés.

Visuel. « Ça fait à peu près sept ans qu'on travaille avec la mairie », rappelle l'un des cogérants de la SARL Entre-2-Mers, qui ne souhaite pas divulguer son nom. Sous la pression de la municipalité, ces promoteurs ont dû s'asseoir à une table des négociations pour parler aménagement global des parcelles qui entourent le centre urbain de Koutio, la ZAC (*) communale de Dumbéa. Et ils l'ont fait, comme le bailleur social et les autres privés qui détenaient de grands lots « nus » ou des activités existantes.

« L'ensemble est un enjeu important, insiste Yoann Lecourieux, le secrétaire général de la mairie. La ZAC du centre urbain, le projet d'Entre-2-Mers et la zone Palmiers du FSH, parce que c'est le cœur de l'agglomération et le cœur de la cité. Ça permet de produire du logement et des activités économiques. Au niveau visuel, c'est le gros projet de la future mandature. Il ne reste qu'à le sortir de terre. »

« Tout un ensemble de sociétés n'ont plus vocation à avoir leurs bureaux à Nouméa. »

A ce stade, même avancé, difficile de préciser le nombre total de logements ou de commerces. Le schéma d'organisation d'ensemble adopté par la commune fin 2012 donne à la société des droits à construire qu'elle n'utili-



Si près de Kenu-In, le projet Entre-2-Mers prévoit notamment un ensemble de moyennes surfaces commerciales spécialisées, avec grands parkings et accès facilités.

sera sans doute pas au maximum des possibilités.

Près de Kenu-In, les propriétaires du terrain comptent d'abord s'inscrire dans une continuité de la zone d'attraction et d'achalandage déjà installée.

Entre-2-Mers projette de développer le long de l'ancienne voie ferrée un ensemble de moyennes surfaces commerciales, comme celles qui existent autour de l'hypermarché. Il est question de huit bâtiments qui pourraient faire huit mètres de haut et 500 à 1000 m² de surface.

Cibles. Au nord et au sud-est de la parcelle sont prévus deux

ensembles résidentiels pavillonnaires qui représentent 65 logements en R+1. « Nous souhaitons que tout le reste soit fait en commerces et en bureaux », complète le promoteur. Les commerces, en rez-de-chaussée d'immeubles pouvant compter quatre étages et un attique, et les bureaux au-dessus. Sont ciblés les sièges sociaux de grandes entreprises, les institutions et les administrations. « Nous pensons que la population de Nouméa s'est déplacée dans le Grand Nouméa et que tout un ensemble de sociétés n'ont plus vocation à avoir leurs bureaux à Nouméa, parce que leurs employés et leurs clients ne sont plus là-bas. » L'emplacement du site s'avère d'autant plus straté-

gique qu'à sa bordure ouest est prévue la gare routière du projet NéoBus et la séparation des voies, entre l'une se dirigeant vers le Médipôle et l'autre vers le Mont-Dore.

Les promoteurs d'Entre-2-Mers seraient dans l'attente de vendre des lots, pour lancer les travaux de terrassement et de voirie d'ici au début de l'année prochaine.

Ils possèdent cinq autres hectares, pas encore exploités, de l'autre côté de la VE1. Un barreau routier dont la requalification se trouve encore en cours de réflexion au niveau de la province.

Françoise Tromeur

(*) Zone d'aménagement concerté

Des cabanes à la lisière

Sur les terrains voués à être bâtis autour de ce nouveau centre urbain de Koutio, la végétation cohabite avec des cabanes. Leurs habitants sont priés de laisser la place aux grands projets d'aménagement. Les squatters du CUK figurent d'ailleurs comme prioritaires à un relogement d'urgence dans le parc social, selon le protocole unique qui fait désormais référence en la matière. Cela inclut l'habitat précaire de Kavatawa, des Palmiers et du lot 125 Pie.

Ce lot se trouve juste à la lisière du projet Entre-2-Mers. D'après les données rassemblées ces dernières années par le centre communal d'action sociale de Dumbéa, 43 familles étaient délogées dans ce petit squat. « 23 familles ont fait l'objet d'un relogement », signale le directeur du CCAS, Dominique Grandgorsge. Aujourd'hui, d'après les services sociaux de la ville, il resterait sur site une petite vingtaine de familles sachant qu'en septembre, quatre personnes étaient suivies par le centre en vue d'un relogement.

ILLUSTRATION: DDT

LNC - 29/11/2013

néobus

les transports du futur... pour changer notre avenir !

Sécurité : Se déplacer autrement... et en toute sérénité

► NéoBus, un nouveau mode de déplacement ...



Une place pour les modes doux, une circulation apaisée, confort, rapidité, régularité des trajets, coût du déplacement, facilité de stationnement avec la création de Parc-relais... sont autant d'atouts portés par le projet NéoBus et qui conforteront l'usage du transport en commun.

► ... en toute sécurité à bord des bus mais aussi sur les stations

La sécurité est au centre de toutes les préoccupations des transports collectifs, que ces préoccupations soient liées ou non au projet NéoBus.

Elle fait donc partie de la qualité de service. Des réflexions sont actuellement en cours avec les acteurs de la sécurité et pourraient déboucher sur la mise en place d'une police des transports. Les bus seront également équipés de caméras de vidéo-surveillance. En effet, si on veut augmenter les amplitudes horaires des bus, le facteur sécurité est incontournable. Mais au-delà de la présence humaine (contrôleurs, police...) sur les réseaux de transport collectif, une réflexion particulière est consacrée à la prévention de la délinquance dans le cadre du projet NéoBus. Ce qui devrait se traduire par le déploiement de caméras de vidéo-surveillance le long du tracé et dans les stations, le renforcement ou la création d'éclairage public, ainsi que par la mise en place de mobilier urbain adapté.

En quelques chiffres

- 24 kilomètres de lignes en site propre, connecté aux lignes secondaires
- 13 pôles d'échanges
- 6 parcs-relais sécurisés
- 40 stations
- 1 bus toutes les 5 mn (heures de pointe)
- 60 000 voyageurs par jour sur l'ensemble du réseau
- 1 station tous les 400 à 500 m
- 100% accessible aux personnes à mobilité réduite
- 26 milliards d'investissements dont l'essentiel pour l'économie locale

► Une place plus sûre pour les piétons

Le projet NéoBus, de par la réalisation de la plate-forme du site propre, est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de « façade à façade » et de donner ainsi une place plus large et plus sûre aux piétons, aux utilisateurs des modes actifs. Une plus grande visibilité et une meilleure sécurité seront données aux espaces piétonniers le long du tracé. Les trottoirs seront aménagés, pour garantir une accessibilité à toutes les personnes à mobilité réduite.

Bien entendu, le SMTU n'agit pas seul sur ces sujets. Le Syndicat intercommunal du Grand Nouméa travaille notamment à la réalisation d'un schéma modes doux adapté aux PMR (personnes à mobilité réduite), aux piétons et aux cycles en collaboration avec les communes. Le projet de transport NéoBus constitue donc une occasion majeure de penser un système de mobilité efficace et accessible à tous.



LA PAROLE EST À VOUS !

Jusqu'à la fin de l'année 2013, vous pouvez vous exprimer sur le projet NéoBus... pour que notre transport de demain soit imaginé par tous et pour chacun !

En savoir plus sur le projet NéoBus :

www.smtu-grandnoumea.nc
Tél. 46 75 38



CONCEPT

CHIEN BLEU - 01/12/2013

Pas clair

Néobus : 26 milliards et zéro transparence !

La Secal* récupère, sans appel d'offres, pour 800 millions de francs, la délégation de la maîtrise d'ouvrage du projet. Alors que le financement n'est pas trouvé, des millions de francs sont dépensés en publicité... N'y aurait-il pas une arrière-pensée électorale derrière tout ça ?

Le magnifique projet Néobus est un gros dossier. Ce système de transport en bus avec une haute qualité de service est estimé à 26 milliards de francs. C'est énorme ! Nos calés n'ont d'ailleurs pas encore trouvé les financements, mais c'est une autre histoire sur laquelle nous avons tout le temps de revenir.

En attendant de trouver l'argent, les promoteurs du projet ont prévu de dépenser entre 600 et 700 millions de francs pour des études. Pour une machine de 26 milliards, cela peut se justifier. Le scandale n'est pas là ! Le SMTU, le Syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa, qui regroupe les communes du Grand Nouméa et la province Sud et qui est chargé du projet Néobus, a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la Secal. Cela consiste à s'occuper du paiement, de l'organisation générale du projet et du suivi des études et des travaux.

Une mise en concurrence qui aurait pu faire baisser les prix

Premier scandale, il n'y a pas eu d'appel d'offres, alors que la mise en concurrence est un principe fondamental de la commande publique. Le SMTU ne respecte pas un minimum de transparence.

Certes, un appel d'offres n'est pas obligatoire** puisque la délégation de maîtrise d'ouvrage ne s'inscrit pas dans le vésuste code des marchés publics local. Une mise en concurrence aurait cependant permis à tout le monde de bien connaître le projet et, sans doute, de faire baisser les prix. C'est le second scandale de cette affaire. La Secal devait empocher 800 millions de francs pour ce travail. C'est donc plus que la somme donnée aux études. Les années passent et l'obscurantisme financier continue de plus belle.

Des millions de francs de pub qui ne servent à rien puisque le financement n'a pas été trouvé

Ce n'est pas tout. Alors que

marchés publics local. Une mise en concurrence aurait cependant permis à tout le monde de bien connaître le projet et, sans doute, de faire baisser les prix. C'est le second scandale de cette affaire. La Secal devait empocher 800 millions de francs pour ce travail. C'est donc plus que la somme donnée aux études. Les années passent et l'obscurantisme financier continue de plus belle.

Le projet se fera-t-il ? C'est souhaitable, car il est ambigu, mais on peut en douter car les institutions ont toutes de grosses difficultés financières (sauf la province Nord, qui n'est pas concernée par Néobus). À quoi cela sert-il donc de faire autant de dépenses de communication ? À faire rêver l'électeur avant les élections. Gilbert Tyulienon a son train à 600 milliards, les élus non indépendantistes du Grand Nouméa ont leur Néobus à 26 000 millions...

*** C'est grande Société d'économie mixte a pour actionnaires l'État, la Calédonie, les provinces, les communes du Grand Nouméa, la BCI et la Caixce des dépôts et consignations. Elle est chargée de suivre des chantiers d'aménagement comme des écoles, des logements, des hôpitaux...**

**** Le SMTU doit cependant respecter la délibération 136 et passer des marchés publics, puisque un syndicat est un établissement public (art. 54 de la LO) et que la délibération 136 s'applique aux établissements publics (art. 1^{er} de la délibération 136). Il est scandaleux qu'une délégation de maîtrise d'ouvrage ne soit pas considérée comme un marché public...**

uniformes donner la parole aux jeunes



* « P'tain, on va avoir l'air ridicules... »

Jacquot ne fait plus recette
Personne n'a invité en Calédonie Pascal Poirier, la réalisatrice du film *Jacquot de Ouaco*, l'œuvre majeure de Jacques Laffeur, pour débattre du contenu du film. Qu'est-ce que ça veut dire ? Que le personnage ne fait plus recette ?

Jacquot de Ouaco : un film pas si méchant

La famille Laffeur n'a pas apprécié le film *Jacquot de Ouaco*, diffusé mardi 17 novembre sur RFO. Elle aurait sans doute voulu un film à la gloire de l'homme de Ouaco. Ce ne fut pas le cas, mais il n'est pas si méchant que ça. Les très sévères passages d'André Dang n'ont, par exemple, pas été diffusés. De plus, le film ne s'attend pas sur l'origine de l'enrichissement du député, sur ses méthodes de gouvernance et encore moins sur son incapacité à anticiper les grands problèmes de son temps, qui nous plombent aujourd'hui (sanité, retraite, fiscalité, aménagement du territoire, urbanisme, etc.).

Des Portugais pour couler une dalle !

Des ouvriers portugais expatriés ont coulé une dalle pour un futur commerce en construction à côté de Carrefour à Dumbéa. C'est très choquant dans la mesure où les compétences pour ce travail ne manquent pas en Calédonie.

LA COMEDIE CONTEMPORAINE
Harold Canasson paye sa propagande et Charlotte Triste se fait décapiter

Mon oncle,
Harold Canasson sait caresser ses amis dans le sens des plumes. Dans sa grande arène nouvelle s'est tenu récemment un grand spectacle dont raffolent les Calédoniens. Ce sont deux hommes gâtés qui s'affrontent en se devant des coups de à venir se régaler avec lui de ces empoignades ensanglantées. C'est autant d'écus en moins dans la caisse de l'arène municipale. Alors que les élections se profilent, vous avez compris, mon oncle si perspicace, que c'est une manière où ne dit pas à Philippe J'tebetz. Pensant doute que l'attaque était la meilleure défense, elle a commencé son entretien avec véhémence. Mauvais calcul, le député est un maître dans l'art du combat oratoire et la pauvre Charlotte s'est fait décapiter devant

Idée cadeau pour les fêtes

CALEDOSPHERE - 05-12/2013



2 890

14

TROMPÉS SUR LA MARCHANDISE



Falbala s'ennuie ferme depuis quelques semaines ... Le Congrès raté de Calédonie Ensemble n'a pas été la sortie « *people* » qu'elle attendait, le portrait de « *gentil* » Gaby promenant son chien dans le Ouen Toro lui a fait regretter d'avoir choisi le journal TV plutôt qu'un épisode de Télé novela et les rétropédalages politiques de Pierre Frogier lui ont donné des maux de tête.

En se levant ce jeudi, elle espérait que le lancement de la campagne de Sonia Lagarde allait égayer un peu cette journée politique. Ce qui est bien avec Calédonie Ensemble, c'est qu'ils excellent en matière de communication. Leurs candidats sont toujours vendus comme des produits avec des packagings rutilants, présentés en tête de gondole comme des nouveautés aux qualités révolutionnaires.

Mais avant d'acheter, il faut bien lire l'étiquette du produit

CALEDOSPHERE - 05-12/2013

Trompés sur la marchandise | CALÉDOSPHÈRE

http://caledosphere.com/2013/12/05/trompes-sur-la-marchandise/

« Sonia Lagarde version 2014 »

« Ce produit n'est pas une nouveauté, la version Sonia Lagarde.14 a été précédée de nombreux prototypes plus ou moins défectueux. »

Mme Lagarde veut nous faire croire qu'après une longue carrière dans l'opposition, il faut lui donner enfin la chance de réaliser ses grands projets. Comme si elle n'avait jamais eu l'occasion de montrer aux calédoniens sa capacité à changer les choses.

Elle est engagée en politique depuis 1995 et son bilan politique est plutôt maigre : elle a pourtant occupé des postes de vice-présidente de la province sud à deux reprises.

En 2009, après 5 ans de gestion de Mme Lagarde et son équipe, la province sud était au plus mal financièrement. La présentation du compte administratif en juillet 2009 annonçait un déficit de plus de 6 milliards de francs, un niveau jamais atteint par l'institution.

« Ce produit n'est pas un écoproduit, la version Sonia Lagarde.14 et les précédentes sont des produits de luxe qui vont coûter cher au contribuable »

Le tramway nommé « Avenir » qu'a tenté de nous vendre Mme Lagarde lors des dernières élections municipales a été évalué à près de 60 milliards par des experts en matière de transport. Heureusement, des élus plus compétents et meilleurs gestionnaires de l'argent public ont opté pour le « Neobus », un réseau de bus modernes avec des voies réservées : même résultat pour les calédoniens mais 4 fois moins cher !

« Ce produit est une contrefaçon, la version Sonia Lagarde.14 ne fait pas réellement partie de l'opposition municipale »

Sonia Lagarde et son équipe ont voté 1 695 délibérations du conseil municipal sur les 1 738 proposées entre 2008 et 2013 soit 97% des délibérations. Ce n'est donc qu'une opposition de façade, affichée devant les médias.

« La version Sonia Lagarde.14 risque de tomber souvent en panne. »

Membre de la commission des finances à la Mairie de Nouméa, elle n'a été présente que 7 fois en 6 ans (7 commissions sur 45). Délaissant le travail en commission, elle est un peu plus assidue au conseil municipal : 65

SUR LES RÉSEAUX :



LES CHRONIQUEURS

Qui est Calcyt ?

Qui est Caton ?

Qui est Machiavel ?

Qui est Diogène ?

Qui est Magellan ?

Qui est Pierre Brochant ?

Qui est Tardy ?

ABONNEZ-VOUS, c'est gratuit !

Recevez Calédosphère dans votre boîte mail.

Prénom

Nom

Email

Je m'abonne !

Articles des Chroniqueurs

décembre 2013

L	Ma	Me	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

« nov

Mots-clés

Animaux

CALEDOSPHERE - 05-12/2013

Trompés sur la marchandise | CALÉDOSPHÈRE

http://caledosphere.com/2013/12/05/trompes-sur-la-marchandise/

conseils sur 101 ! Etre Maire lui demandera un peu plus d'implication et de travail ...

Enfin, cette journée politique n'a pas apporté la bonne surprise que j'attendais ...

« Avec nous, ça va changer », me fait d'ailleurs étrangement penser à un autre slogan ... « Le changement, c'est maintenant » que des millions de français regrettent déjà amèrement.

Falbal

★ Vous aimez cet article ? Partagez le !

J'aime Tweets

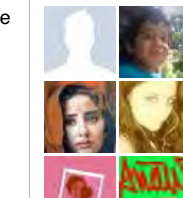
Tags dans l'article : FALBALA

Vous aimerez peut-être :

Retrouvez-nous sur Facebook



11 713 personnes aiment Calédosphère.



Calédosphère

Frogier

Gomes

Gouvernement

Humour

Internet

Kanaky Martin

Musique Nc1

Noumea

Pinup

Politique

Provinciales 2009

Rump

Sarkozy Tele

Tourisme

Vie Chère

Reste du Monde



Les loyalistes en mal d'unité

MACHIAVEL - 6 DÉC 2013

Les ennemis d'hier continuent leur avancée dans leur « union sacrée », après la formation d'une
→ Lire la suite

Trompés sur la marchandise

LES FABLES DE FALBALA
5 DÉC 2013 14

SONDAGES BONZAÏS

LES AVENTURES DE CALCYT
5 DÉC 2013 86

Menteur

LES CHRONIQUES DE CATON
2 DÉC 2013 281

LA PREUVE PAR RIEN

LES CARNETS DE MAGELLAN
29 NOV 2013 72

VERS UNE DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE ?



MADE IN - 01/12/2013

QUEL TALENT !

Découvrir, révéler, accompagner, valoriser...

Le talent, c'est avec **ÂBORO Consulting.**



âBORO Consulting
Cabinet de recrutement & Solutions RH
le partenaire officiel et exclusif d' **Adecco**
Tel : 24.20.18 - www.aboro.nc

Économie - Social

Forum Mobilité : les transports font leur révolution

Organisé les 16 et 17 septembre, le Forum Mobilité a rassemblé institutionnels et professionnels autour d'une réflexion sur l'articulation des politiques d'aménagement, d'habitat et de déplacements. Dans ce contexte, une place particulière a été donnée aux projets phare en matière de transports.



Un des 40 bus de la future flotte du projet Raï pour desservir la Grande Terre était présenté lors du Forum Mobilité. © Rémy Moyen

La question de la mobilité répond à des enjeux à la fois sociétaux, économiques et environnementaux. Cela induit de mettre en place des modes de transport adaptés qui facilitent les déplacements de la population et la circulation des marchandises. Sur le territoire, les problèmes de transport sont clairement identifiés : mauvaise desserte maritime des îles Loyauté, isolement de certaines zones en brousse et à l'inverse asphyxie de l'agglomération du Grand Nouméa.

Néobus et Raï

Pour optimiser la mobilité des Calédoniens, des projets phare en matière de développement des transports ont fait l'objet d'une présentation. Notamment le projet du Néobus et le projet Raï qui vont révolutionner le transport routier des passagers. Le premier dans le Grand Nouméa avec la mise en place pour 2017 d'un transport en commun en site propre afin de désengorger l'agglomération pour un investissement de 26 milliards de francs. Le second, porté par le SMTU, concerne le transport en brousse et l'offre d'un service de qualité aux usagers en 2014, avec une flotte de 40 cars nouvelle génération pour un coût de 1,1 milliard de francs. En matière d'infrastructures, des réflexions sur le transport routier de type urbain sont engagées par la

province Nord sur la zone VKP. La province Sud, elle, poursuit l'amélioration des réseaux en réalisant de nouveaux équipements routiers destinés à fluidifier le trafic dans l'agglomération du Grand Nouméa.

Améliorer la desserte des îles

La desserte des îles est une problématique récurrente du territoire. Pour donner une impulsion à la desserte des îles Loyauté, de gros chantiers sont prévus. Les aéroports d'Ouvéa et de Maré vont faire l'objet de rénovation tandis qu'une nouvelle aérogare doit voir le jour à Lifou en 2017. Une aérogare moderne pouvant accueillir 300 000 passagers dans de meilleures conditions à l'horizon 2030. La compagnie aérienne Trans Express Iles, quant à elle, entend améliorer le trafic et développer le fret entre les îles Loyauté. De son côté, Air Calédonie souhaite, avec l'acquisition d'un 4^e ATR, augmenter ses rotations envers les îles. Enfin, la province Sud a décidé de construire une gare maritime sur l'île des Pins, au niveau du wharf de la baie de Kuto, dans le but d'intensifier l'activité du transport entre la Grande Terre et l'île et d'impulser un développement économique et touristique. Ce projet de 500 millions de francs devrait être terminé au premier trimestre 2016.

DANS LES CARTONS

Un schéma global des transports et de la mobilité. Il devait être finalisé en juillet 2014 et répondre à 7 grands objectifs. Parmi eux :

- offrir un droit à la mobilité équitable d'accès ;
- privilégier la mobilité durable, soit les transports collectifs et les modes de transports doux ;
- participer aux politiques d'aménagement des territoires ;
- accompagner les projets économiques structurants ;
- contribuer au désenclavement.

LNC - 28/12/2013

les flammes à côté des pompiers pendant plus de cinq heures et demie.

à propos de l'incendie à l'entrée de Païta, dimanche dernier. Page 19

le nombre de jeunes nageurs calédoniens qui seront formés au pôle espoirs Oceania. Page 19

Païta

20 hectares partent en fumée



Page 19

Grand Nouméa

■ Païta. Le budget primitif 2014 a été adopté jeudi soir

La prudence est de mise

Une taxe communale d'aménagement en baisse et des contrats d'agglomération qui n'arrivent pas. Conséquence, de nombreuses opérations d'investissement ont été revues à la baisse pour 2014. Ce sera une année de transition.

■ Baisse des recettes

Le budget primitif de la commune pour l'année 2014 est en baisse d'environ 230 millions de francs par rapport à 2013.

Il s'élève à 2,77 milliards de francs. Une légère baisse causée par la diminution des revenus issus d'impôts et de taxes (459 millions de francs pour 2014).

Ce budget a donc été présenté jeudi soir au conseil municipal comme « un budget de transition » avec deux objectifs : « Maîtrise des dépenses de fonctionnement et un programme d'investissement réaliste ».

Parmi les taxes connaissant une baisse, la TCA (taxe communale d'aménagement), qui dépend du nombre de permis de construire déposés, est une des plus touchées. Alors qu'en 2013 la TCA s'élevait à 233 millions, elle est évaluée à 60 millions dans le budget primitif de l'année prochaine. « On préfère être très prudents car le ralentissement économique est réel en Nouvelle-Calédonie », explique Joël Sastourné, secrétaire général de la mairie de Païta, et puis de notre côté, on ne lancera pas de grosses opérations. »

Le Fonds intercommunal de péréquation (Fip), émanant des recettes de la Nouvelle-Calédonie, est également estimé à la baisse par rapport à 2013 (-3,2 %).

■ Des contrats absents

Aucune opération du contrat d'agglomération 2011-2015 n'est présentée pour l'année prochaine, dans le budget primitif. Une grosse opération doit pourtant être menée sur la fin du contrat : il s'agit du « bou-



Avec 68 millions de francs inscrits au budget primitif, les caméras de vidéosurveillance représentent le plus gros investissement de la commune pour 2014.

levard Sud », c'est-à-dire de l'extension de la BR1, route entre la Savexpress et la RT1, sur le rond-point du Mont-Mou. L'Etat doit en financer 40 %, mais l'argent se fait attendre. « On ne peut pas inscrire un milliard au budget tant que l'Etat a les finances. Il est impossible pour la commune de préfinancer une telle opération. »

Elle est en effet coûteuse : environ 1,1 milliard de francs pour 800 mètres de route. « Il faudra construire trois ponts et un gros rond-point, ça coûte cher », développe Joël Sastourné. Les services com-

munaux devraient avoir des éléments plus précis en avril, lors de la réunion du comité d'engagement du contrat d'agglomération.

■ Une pause dans les investissements

2014 sera une année d'élections et donc une année de transition en ce qui concerne les investissements.

L'opération de loin la plus importante reste la vidéosurveillance (68 millions de francs). L'installation de neuf caméras, ainsi que l'extension du centre de vidéosurveillance à l'Arène du Sud

devraient se faire au premier trimestre de l'année prochaine. S'en suivra la deuxième tranche, pour arriver au total à une vingtaine de caméras.

Les travaux de réalisation du terrain de rugby devront également se finaliser. La mairie a prévu pour cela un budget de 9 millions de francs.

Enfin, l'aménagement d'un espace de solidarités à côté de l'église devrait se faire dans le courant de l'année. Ce projet coûtera 50 millions de francs. Il s'agira de développer ce site où sont réunies les associations du tissu social de Païta.

Alexis Bédou

Néobus : la mairie ne veut pas prendre de risques

Le budget primitif prévoit une hausse de 4 % des aides de la mairie au Syndicat intercommunal du Grand Nouméa (Sign) et au Syndicat mixte des transports urbains (SMTU). Le groupe Rassemblement-UMP du conseil municipal s'est interrogé jeudi soir sur cette faible augmentation « craignant qu'en réalité, les participations demandées aux communes évoluent de manière importante compte tenu des projets portés par ces syndicats ». Concernant le SMTU, Harold Martin, le maire de Païta, a alors répondu que « le financement des 27 milliards du Néobus n'était pas acquis ». Le secrétaire général, Joël Sastourné, a poursuivi en pointant du doigt « les risques d'être avalés par ces projets ». « Au moment où l'on dira « banco » pour le Néobus, il faudra que le SMTU ait l'argent pour le faire. Si les communes n'ont pas plus de moyens et si le syndicat n'a pas plus de recettes hors des communes, il y aura un problème à terme. Les quatre mairies du Grand Nouméa et la province sont d'accord pour ne pas trop s'emballer sur le Néobus tant que son financement n'est pas bouclé ».

PALABRE
DECEMBRE 2013

Développement

Un nouveau réseau relie la place Bir-Hakeim à Koutia. Les bus se sépareront sur deux voies distinctes : l'une vers Boulari via St-Quentin, l'autre à destination de Dumbéa-sur-Mer.



Néobus prend les clés de Nouméa

Nouméa étouffe sous les pots d'échappement. Le tout-voiture ne sera plus gérable d'ici quelques années. Seul un transport en commun sur la grande agglomération peut sauver la presqu'île de l'asphyxie. Néobus a pour objectif d'y remédier, à l'image des grandes villes métropolitaines.

Par Frédéric Houlet - photos SMTU

Le trajet Boulari/centre-ville de Nouméa ne dure que quelques dizaines de minutes. Ce rêve, beaucoup d'habitants de l'agglomération le font souvent. Chaque matin et chaque soir, les bouchons s'accumulent aux entrées de la capitale, plongeant les automobilistes dans une résignation forcée, les oreilles aux aguets sur les bons tuyaux des radios pour mieux circuler. Une lente téthargie derrière le volant qui deviendra invivable d'ici les prochaines années car le temps de transport vers le centre de Nouméa sera multiplié par quatre ou cinq en 2020. Sauf à adopter un plan digne de grandes villes métropolitaines qui ont remédié au tout-voiture par le transport en commun.

Des révolutions

Il n'y aura pas de rail, mais un Néobus sur roues circulant sur des voies spécifiques et prioritaires. Il sera écologique et silencieux, même si son mode de carburant n'est pas encore arrêté. Dès 2017, si le projet est respecté, un itinéraire reliera la place

Bir-Hakeim à Koutia. Les bus, en forme de tramway, se sépareront alors sur deux voies distinctes : l'une vers Boulari via St-Quentin, l'autre à destination de Dumbéa-sur-Mer. Plus en amont, une correspondance est envisagée vers Ducos. Le SMTU (Syndicat mixte des transports urbains) a presque bouclé le projet dont le chantier pourrait être lancé début 2015 pour une durée de deux ans. Avec un budget initial de 26 milliards, le Néobus sera une révolution dans le transport urbain : de 25 000 utilisateurs, le réseau devrait atteindre 60 000 passagers au plus fort de sa circulation. L'autre révolution concernera l'environnement du réseau. Les lignes seront bordées d'espaces verts, de pistes cyclables et desserviront six parcs relais pour y stationner sa voiture avant d'emprunter le transport en commun.

Bénéfices pour tous

Scolaires, salariés, piétons et même commerçants, tous gagneront du temps et même de l'argent. Les pouvoirs publics devraient

prendre en charge une partie du montant des billets qui bénéficieront d'une tarification unique, correspondances comprises. Les commerces situés aux arrêts profiteront d'une nouvelle clientèle. Côté sécurité, un système de vidéosurveillance sera installé dans les Néobus, en connexion directe avec le centre de vidéoprotection de Nouméa. Sur 24 kilomètres de voies desservant 40 stations, le Néobus passera toutes les cinq minutes aux heures de pointe. À la clé, il devrait permettre d'économiser jusqu'à 60 % de temps de transport. Dans le Grand Nouméa, un afflux d'au moins 50 000 personnes est attendu dans les prochaines années, soit presque autant de voitures. L'expérience des grandes villes métropolitaines a prouvé que ce type de transport en commun valorise une agglomération tant au niveau de sa qualité de vie que de son économie.



À gauche, l'avenue Bonaparte à Rivière-Salée telle qu'elle est aujourd'hui. À droite, l'avenue telle qu'elle sera aménagée pour recevoir le Néobus, qui circulera sur roues, et sur des voies spécifiques et prioritaires.

BATIR INFO N°22 - 2013



Néobus : la promesse d'une fluidité urbaine

Par Damien Chaillot - photos SMTU

Le projet Néobus, vous en avez certainement entendu parler. C'est qu'il a son importance. Car pour faire face à l'évolution des besoins en déplacements urbains, il fallait une solution. À mi-chemin entre le tramway et le bus classique, le Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) opte pour le réseau de transport en commun à haut niveau de service, dont la mise en route est prévue pour 2017.

Dire que la circulation à Nouméa et ses alentours est difficile est une gageure ; et elle s'annonce apocalyptique pour les années à venir. Les projections de croissance démographique à l'horizon de 2020 estiment la population du Grand Nouméa à environ 230 000 âmes, entraînant le doublement du parc automobile en circulation, soit environ 120 000 voitures. La paralysie du réseau est certaine, les temps de trajet en seraient multipliés par cinq. Si les cinq dernières années ont vu l'investissement de 5 milliards de francs CFP dans les voiries et réseaux routiers, cet effort sans précédent n'est pourtant

pas à la mesure du problème et ne saurait apporter que des solutions à court terme. Il faut donc frapper vite, et fort. Ainsi, le projet Néobus, chiffré à 26 milliards de francs CFP, promet le désengorgement du réseau routier, une célérité inégalée, avec une touche de développement durable.

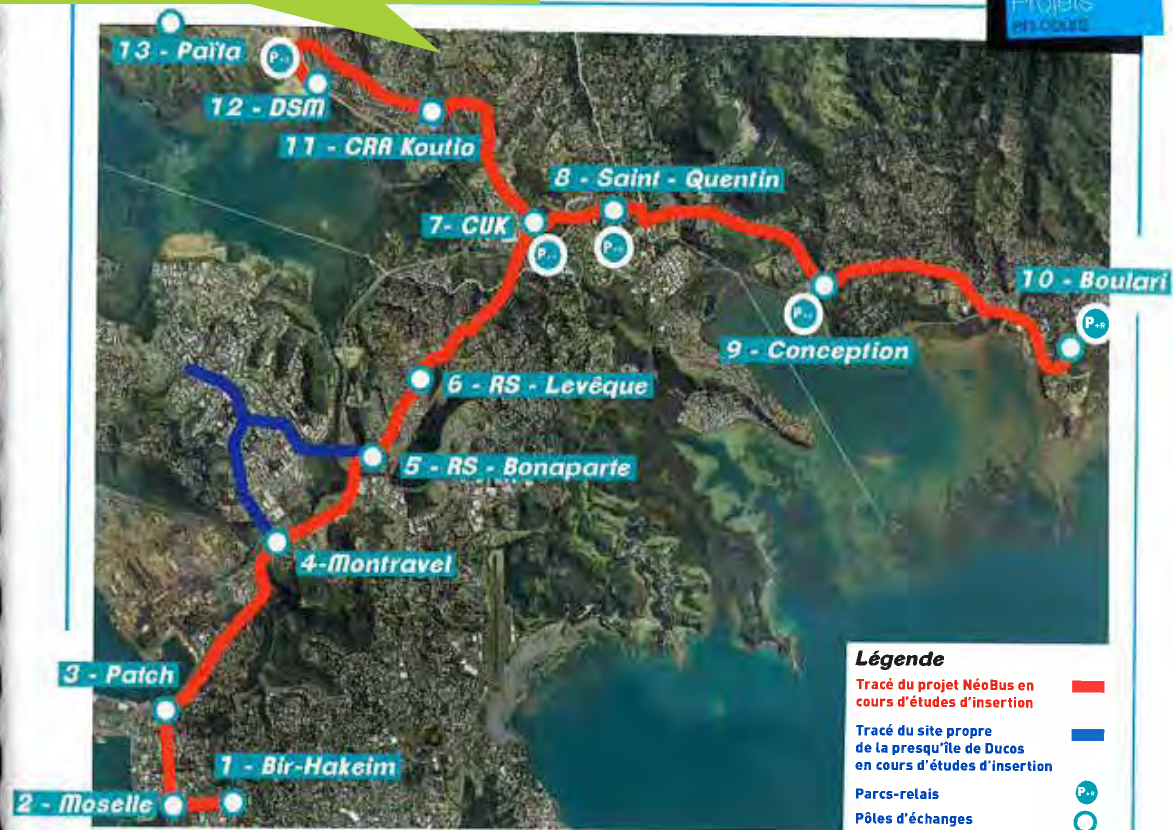
Un projet plein de promesses

Néobus se définit par un réseau de bus à haut niveau de service. À mi-chemin entre le tramway et le bus traditionnel, il est économique, plus simple et rapide à mettre en place et surtout, il

donne des résultats probants. Il reliera Nouméa, Koutia, Dumbéa, Boulari et le Mont-Dore. La voie dédiée à ces bus permettra un ramassage toutes les 5 minutes aux heures de pointe. Le service sera effectif de 5 h du matin à 19 h 30, avec pour but final le transport de 60 000 personnes par jour. Dans les faits, cette solution s'annonce salvatrice pour le réseau routier calédonien. Avec une fin de chantier prévue en 2017 pour l'axe principal, et 2019 pour la ligne en intégralité, il ne reste plus qu'à espérer que les Calédoniens s'impliquent dans ce projet prometteur.

BATIR INFO N°22 - 2013

Projets
MÉTROPOLITAIN



Légende
 Tracé du projet NéoBus en cours d'études d'insertion
 Tracé du site propre de la presqu'île de Ducos en cours d'études d'insertion
 Parcs-relais
 Pôles d'échanges

Détail du réseau

Le centre-ville de Nouméa (via la place Bir-Hakeim) sera relié au centre urbain de Koutio. De là, le tronc commun se séparera vers Dumbéa via le Médipôle et vers le centre du Mont-Dore via Boulari. Le réseau sera parsemé de parkings sécurisés afin d'inciter les automobilistes à choisir ce mode de transport.
 Infos sur www.noumea.nc et www.smtu.nc



Trottoir Voirie Voirie BHNS Espace vert Trottoir Parvis du Collège



Enrobé Enrobé Béton Graminée Béton

NéoBus en chiffres

- 2 lignes en site propre (voie réservée exclusivement aux bus) ;
- 24 kilomètres de tracés et 40 stations ;
- 100 % d'accessibilité ;
- 25 km/h de moyenne ;
- 60 % de temps économisé ;
- 6 parcs relais jusqu'à 1 300 places ;
- 13 pôles d'échanges (lieu d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les liaisons entre les différents modes de transport de voyageurs) ;
- 20000 voyages quotidiens pour l'ensemble des lignes.

PUBLIREPORTAGE POUR LA METROPOLE- 2013

PROJET

néoBus

LE GRAND NOUMÉA RELEVÉ LE DÉFI DES TRANSPORTS DU FUTUR

➔ Avec les deux tiers de la population calédonienne résidant sur son territoire et 75% du PIB global de la Nouvelle-Calédonie, l'agglomération du Grand Nouméa doit faire face à un problème crucial qui ne peut que s'aggraver dans le futur : celui des transports et des déplacements.



Le TCSP : la réponse aux enjeux de l'écomobilité durable



L'agglomération passera de 165 000 habitants aujourd'hui à 215 000 en 2020, soit une croissance de 30 %. Parallèlement, le nombre des voitures doublera et 150 000 déplacements quotidiens supplémentaires devront être absorbés. Partant de ce constat, les quatre communes du Grand Nouméa (Nouméa, Mont-Dore, Païta et Dumbéa) et la province Sud ont mis en oeuvre dès 2007 des démarches de planification qui se sont traduites par l'élaboration du SCAN (Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne) et du PDAN (Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne). Menées par le Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN), ces réflexions ont conclu à la nécessité de réviser l'espace urbain et d'assurer sa desserte par un système de transports en commun attractifs et performants, passant notamment par la création d'un réseau de TCSP (Transport en Commun en Site Propre).

Une (r)évolution qui profitera au plus grand nombre



Constitué en 2010 au sein du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa et baptisé Néobus, ce projet,

Un des plus ambitieux en France dans le domaine des transports, devra relier les pôles principaux de l'agglomération afin d'accompagner ses projets structurants : le Médipôle, les ensembles urbains en développement de Dumbéa-sur-mer, de Noutou et de Boudari, la redynamisation du centre-ville de Nouméa, etc. Il aura également pour rôle de désenclaver et valoriser les quartiers populaires (Rivière Salée, Ducos, St-Quentin...) tout en desservant directement le centre de Nouméa, les grands équipements sportifs et culturels ainsi que les principaux établissements scolaires. Outre qu'il aura pour effet de freiner la saturation du réseau routier de l'agglomération, le Projet Néobus aura également un impact non négligeable sur la qualité de vie des habitants, en améliorant les conditions et les durées des trajets, en réduisant les nuisances sonores et les rejets de polluants, mais aussi en induisant un embellissement et une rénovation de l'environnement urbain.



Écouter tous les acteurs pour réaliser le meilleur projet possible

La première mise en service du TCSP est programmée à l'horizon 2017. Afin de présenter le projet Néobus et de récolter l'avis du plus grand nombre, une concertation en deux phases s'est déroulée durant l'année 2013 : réunions publiques, colloques et expositions se sont succédés afin que tous, partenaires institutionnels, riverains, futurs usagers et acteurs économiques, puissent s'informer et s'impliquer dans la réussite du projet Néobus. Une enquête publique programmée pour le deuxième semestre 2014, permettra encore à chacun de s'exprimer sur le projet, préalablement à sa déclaration d'utilité publique qui donnera le coup d'envoi des travaux sur l'ensemble du tracé.

Réponses

- Coût : **26 milliards Fcfp** (217.800.000 euros) dont 90% réinjectés dans l'économie locale
- Participation de l'État (hors contrat d'agglomération) : **2,1 milliards Fcfp** (17.598.000 euros), la plus importante subvention accordée pour un projet de BHNS (Grenelle 2)
- 2 lignes principales en site propre sur **24 km**
- **40 stations**
- **6 parcs-relais** (jusqu'à 1200 places de stationnement)
- **13 pôles d'échanges**
- **25 000 passagers / jour** sur les lignes BHNS
- **2500 tonnes annuelles de CO₂**, en moins dans l'atmosphère
- **60% de temps gagné** sur certains trajets
- Véhicules et stations **100% accessibles aux PMR** (personne à mobilité réduite)



SITE PROPRE ET HAUT NIVEAU DE SERVICE : VERS UNE (R)ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE GRAND NOUMÉA



Pourquoi un tel projet de transport en commun pour le Grand Nouméa ?

Aujourd'hui, l'agglomération du Grand Nouméa compte plus de 165 000 habitants, soit près des 2/3 de la population de Nouvelle-Calédonie.

Dans 10 ans, cette population atteindra 200 000 habitants, entraînant une augmentation continue du parc automobile. En clair, cela signifie que si rien n'est fait, il deviendra pratiquement impossible de se déplacer, avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales que cela implique. Ce projet est vital pour que le Grand Nouméa reste pour tous un lieu où il fait bon vivre.

En quelques mots, en quoi consiste le projet Néobus ?

Le cahier des charges est clair : le projet Néobus doit proposer aux habitants du Grand Nouméa un transport en commun moderne, efficace, fiable, sécurisé, confortable, rapide et à un tarif

abordable. Dès lors, c'est le choix de la voie réservée «en site propre» et du bus à haut niveau de service qui s'est imposé, parce que cette solution présente tous les avantages du tramway sans les inconvénients (ni le coût !) de son infrastructure : caténaires, rails, etc.

En quoi s'agit-il d'un projet respectueux de l'environnement ?

Le projet Néobus permettra de favoriser ce qu'on appelle les reports modaux, c'est-à-dire faire en sorte que les habitants passent du «tout-automobile» actuel aux transports en commun, mais aussi aux modes de déplacements «doux», marche à pied, vélo, etc.

Il faut savoir qu'un véhicule de type BHNS remplace une soixantaine de voitures. Rapporté à l'ensemble du réseau, cela représente chaque année 2430 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère. Sur ce plan, le bus est 2 à 3 fois plus efficace que la voiture... et jusqu'à 10 fois plus aux heures de pointe !

Plus généralement, le projet Néobus va désenclaver les quartiers excentrés de l'agglomération tout en embellissant l'environnement urbain et en rendant la ville plus agréable à vivre : moins de bruit, moins de rejets atmosphériques... et moins de stress !

Parlons financement : qui va payer, et combien ?

D'une part, le projet Néobus a été retenu pour bénéficier d'une participation financière de l'État, dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Et d'autre part, le budget d'investissement du SMTU et sa capacité d'autofinancement seront mobilisés et un emprunt sera contracté sur une période longue, concomitante à la période d'amortissement des infrastructures et des véhicules.



www.smtu-grandnoumea.nc

PROJET

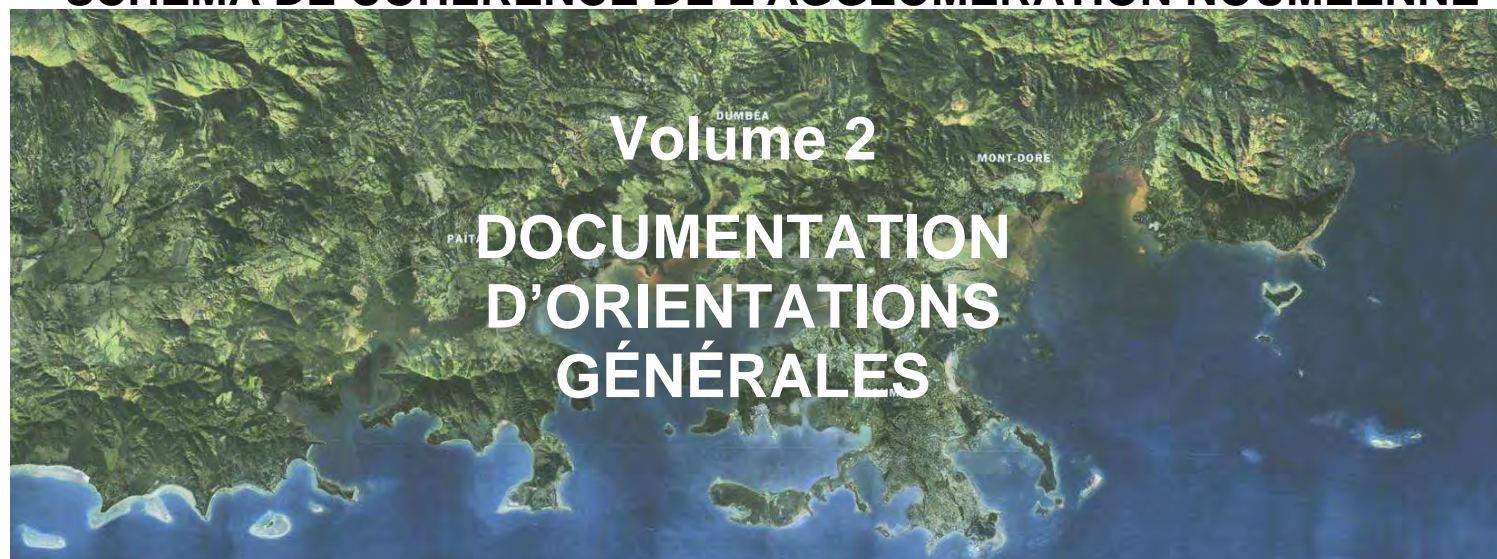
néobus

BILAN DE CONCERTATION PROJET NEOBUS

E – SCHEMA DE COHERENCE DE L'AGGLOMERATION NOUMEEENNE



SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMÉENNE



JUILLET 2010

DBW-TETRA-ARTIA / SIGN

SOMMAIRE

	Pages
AVANT PROPOS	3
Chapitre I – Objectif 1 : maîtriser l’urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente	5
1. Argumentaire général	6
1.1 – Le principe d’équilibre entre protection et développement	6
1.2 - Les perspectives pour demain	8
2. Orientations concourant à la mise en œuvre d'un urbanisme maîtrisé dans une approche environnementale cohérente	10
2.1 – Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue	10
2.2 - Faire vivre l'armature urbaine - Diminuer l'étalement urbain	12
2.3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain	15
2.4 - Maîtriser les extensions urbaines	16
2.5 - Economiser les ressources rares	17
Chapitre II – Objectif 2 : assurer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement	20
1. Argumentaire général	21
2. Orientations	22
2.1 - Répondre aux besoins de logements	22
2.2 - Résorber les situations de logements difficiles : sur occupation et squats	22
2.3 - Développer le logement aidé	22
2.4 - Equilibrer les localisations des activités économiques, notamment commerciales, entre Nouméa et les quatre places d'appui de rang 2	23
Chapitre III – Objectif 3 : améliorer les déplacements et contribuer à la cohérence entre l’urbanisation et les services de transport	25
1. Argumentaire général	26
2. Orientations	28
2.1 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics dont le transport collectif en site propre (le TCSP)	28
2.2 - Coordonner l’urbanisation et l’offre des transports publics	28
2.3 - Faciliter les déplacements en modes doux	29
2.4 - Organiser l’offre de stationnement	29
2.5 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier	29
CONCLUSION	31
1. Le suivi politique du schéma de cohérence de l’agglomération nouméenne	31
2. Le suivi technique du schéma de cohérence de l’agglomération nouméenne : les indicateurs	31

AVANT PROPOS

Le document d'orientations générales (le D.O.G.) est le deuxième volume du schéma de cohérence de l'agglomération de Nouméa. Il fait suite au premier volume qui rend compte respectivement des **enjeux de développement, d'aménagement et de protection-valorisation de l'environnement qui sont ceux des quatre communes constitutives du Grand Nouméa** et des **objectifs** des politiques publiques d'urbanisme rassemblés au sein du projet d'aménagement et de développement durable (PADD).

Les orientations rassemblées dans les pages ci-après visent à mettre en œuvre ces objectifs.

□ Orientations générales, compatibilité et cohérence

Dans le contexte juridique prévalant en France soit métropolitaine, soit ultra marine relevant de l'article 73 de la Constitution, le contenu du Code de l'Urbanisme s'applique ; il dispose dans son article L122-1 que « les programmes locaux de l'habitat (P.L.H.), les plans de déplacements urbains (P.D.U.) et les plans locaux d'urbanisme... **doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale** » ceci s'appréciant en particulier au regard des orientations spécifiées au D.O.G.

Il n'en va pas ainsi en Nouvelle Calédonie. En effet, en matière d'urbanisme le texte de référence n'est pas le code national éponyme mais la délibération du Congrès du 8 novembre 1989 stipulant en son article 2 que « *la décision d'élaborer un plan d'urbanisme ou d'aménagement (...) est prise par une délibération de l'assemblée de Province lorsque le Plan couvre des parties ou ensembles de **plusieurs communes**, sur demande des Maires concernés* »¹.

A ce titre, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est bel et bien un document ne relevant pas, pour les quatre communes du Grand Nouméa, d'une compétence d'élaboration pleine et entière. Assez logiquement, **il en résulte que la relation de compatibilité avec les documents d'urbanisme des communes ne vaut pas de la manière en quelque sorte automatique qui est celle du dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme.**

De fait, en droit, **le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne (SCAN) est assez comparable** à ce que sont, en univers français départemental, les **Projets de Pays** (ou de Territoire) sachant que ces Projets de Pays sont à la source de Contrats Territoriaux instruments de programmation financière entre les intercommunalités et les Régions (et souvent l'Etat).

La logique juridique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est donc d'abord une **logique politique**, celle qui vérifie l'existence **d'une communauté de vues entre les partenaires essentiels** des politiques de développement et d'aménagement que sont, dans l'ordre ascendant, les quatre communes, la Province Sud, le Gouvernement de la Nouvelle Calédonie et l'Etat. Une telle communauté de vues **n'est rien d'autre que le respect du principe de cohérence de l'action publique**, condition *sine qua non* de l'établissement d'un contrat entre ces partenaires, cet acte juridique qui « lie les parties qui y consentent ».

¹ La délibération ajoute que la délibération de la Province ne « *définit également les éléments (c'est-à-dire le contenu matériel) qui doit comporter le plan* ».

□ Le plan du document d'orientations générales

Il est inspiré, logiquement, des conclusions du volume 1 Diagnostic - Enjeux et Objectifs du projet d'aménagement et de développement durable en considérant successivement les orientations concourant à la mise en œuvre des trois objectifs suivants :

- ✓ **Objectif 1** - Maîtriser l'urbanisation du Grand Nouméa dans une approche environnementale cohérente.
- ✓ **Objectif 2** - Assurer un rééquilibrage spatial et social pour une agglomération plus équitable et plus efficace économiquement.
- ✓ **Objectif 3** - Améliorer les déplacements au sein du Grand Nouméa et contribuer à la cohérence entre l'urbanisation et les services de transport.

Chaque section du document se présente comme suit :

- ✓ L'argumentaire (souvent en référence au Diagnostic Enjeux et plus encore au projet d'aménagement et de développement durable).
- ✓ L'orientation et donc le contenu en compatibilité.
- ✓ (selon les cas) l'illustration iconographique ou la délimitation cartographique du champ d'application de l'orientation.

Le document d'orientations générales est écrit au présent de l'indicatif le mode et le temps dotés de la plus grande force juridique.

CHAPITRE I – OBJECTIF 1

MAITRISER L'URBANISATION DU GRAND NOUMÉA DANS UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE COHÉRENTE

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

1.1. Le principe d'équilibre entre protection et développement

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération nouméenne dans l'esprit de l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme qui définit les principes généraux des documents d'urbanisme s'attache à mettre en œuvre le principe général **d'équilibre** entre, d'une part, la préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé. A cet égard, le présent document s'inscrit également dans la droite ligne de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement affirmant en son article 1, 3^e alinéa que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable ; à cet effet elles **concilient** la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

A. Le principe d'équilibre dans le contexte du Grand Nouméa

Sans doute plus que dans beaucoup d'autres territoires tant métropolitains qu'ultra marins, la mise en œuvre du principe d'équilibre –ou de conciliation- entre l'environnement et le développement est un **défi** important à relever quand on considère les perspectives de développement pour les 10 années allant de 2010 à 2020.

PROJECTIONS POPULATION ET LOGEMENTS POUR LA PERIODE 2010-2020

	2004*	2010**	2020***	Evolutions 2010-2020
Population	147 000	165 000	200 000	+ 35 000
Logements	41 000	49 000	65 000	+16 000

Source Diagnostic mai 2008 ; PADD juin 2009

* données du recensement 2004

** prolongation de tendance 2004-2010

*** projections de développement

Les quelques 35 000 habitants supplémentaires à accueillir de 2010 à 2020 représentent le quart de la population dénombré au recensement de 2004 et près de la moitié de la population de la ville de Nouméa à la date de 1996 !

On pourrait penser qu'un tel défi est aisé à relever dans le territoire très vaste des quatre communes du Grand Nouméa : 1640 km², où la densité résidentielle est égale à 90hab/km² soit une valeur très inférieure à celle d'agglomérations comparables par l'importance de la population où elle atteint des valeurs entre 3 et 5 fois supérieures.

Si le territoire administratif des quatre communes est effectivement d'une très grande ampleur depuis le canal de la Havannah jusqu'au lit de la Tontouta, le territoire au sein duquel se déploient l'essentiel des activités humaines des bientôt 200 000 habitants est sensiblement plus restreint.

De la presqu'île de Ndé et le Col de la Pirogue au nord-ouest à **Païta** jusqu'à la Baie de Plum et le Col de Mourange aux abords du Grand Sud à **Mont Dore** se localise **l'aire urbaine principale du Grand Nouméa**, territoire auquel il convient d'ajouter deux

extrémités ou « satellites » ceux respectivement de l'aéroport (et la base aéronavale) de la Tontouta et du site industriel et portuaire de Goro-Prony.

Le territoire de l'aire urbaine principale du Grand Nouméa ainsi défini couvre une superficie d'environ 30 000 hectares représentant moins du 1/5^{ème} du territoire total.

L'AIRES URBAINE PRINCIPALE ET SES DEUX SATELLITES



A l'échelle de l'aire urbaine et de ses deux « satellites », la densité et la problématique de l'équilibre entre environnement et développement s'apprécient différemment.

DENSITES POPULATION ET LOGEMENT A L'ECHELLE DE L'AIRES URBAINE PRINCIPALE DU GRAND NOUMEA

Superficie	30 000 hectares/300 km ²
Population (2004)*	Environ 145 000 habitants
Parc de logements*	Environ 40 000 logements
Densité et population	485 habitants/km²
Densité logements	1,33 logements/hectare

* l'hypothèse est faite qu'environ 95% de la population et du parc de logements prend place dans le territoire de l'aire urbaine principale du Grand Nouméa.

B. La consommation d'espace par l'urbanisation – Les formes urbaines

Dans l'aire urbaine principale, l'espace se divise en deux grandes catégories :

- ✓ l'espace urbanisé pour tous usages (habitat, équipements, activités économiques) : 11 400 hectares¹ ;
- ✓ par différence avec le total, les espaces naturels et agricoles : 18 600 hectares.

Au regard du seul espace urbanisé on peut calculer deux densités :

- ✓ la **densité urbaine d'ensemble** concernant tous les usages urbains entraînés par les activités humaines.
- ✓ La **densité moyenne logement** (ou de l'habitat) qui rend compte de la plus ou moins grande aisance spatiale du logement.

CONSOMMATION D'ESPACE – DENSITE HABITAT

1. Consommation d'espace tous usages par habitant (11 400 hectares ; 140 000 habitants) :	Arrondi à 800 m²/habitant
2. Densité urbaine d'ensemble (inverse de la valeur précédente) :	12,5 habitant/hectare
3. Hypothèse faite que l'usage habitat représente en général 50% de la consommation d'espace tous usages :	400 m ² /habitant pour le seul usage habitat
4. Densité moyenne de l'habitat (40 000 logements : 11 400 hectares :2)	7,5 logements/hectare²
4.1 Valeur pour la ville de Nouméa	Environ 16 logements/hectare
4.2 Valeur pour les 3 autres communes	Environ 6 logements/hectare

1.2 Les perspectives pour demain

On peut les résumer comme suit à partir de la valeur de la consommation d'espace tous usages appliquée à l'augmentation de population projetée à l'horizon 2020 :

ESTIMATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE SUR LES PERIODES 2004-2009 ET 2010-2020 EN FAISANT L'HYPOTHESE QUE LES TENDANCES PASSES CONTINUERAIENT INCHANGEES

Consommation moyenne d'espace/habitant :	800 m ² valeur « historique » établie sur les données 2004	
Habitants supplémentaires à horizon 2020 :	2004-2009 +18 000	2010-2020 +35 000
Espace supplémentaire consommé	2004-2009 +1 400 hectares	2010-2020 +2 850 hectares
	Soit au total environ +4 200 hectares	

Source : Diagnostic - Enjeux - PADD (Volume 1)

¹ Valeur 2005. Somme des zonages U des P.U.D. (cf. Volume 1). Cette valeur concerne l'ensemble des territoires communaux et non pas la seule aire urbaine principale. Elle est donc surestimée. Elle est par contre sous-estimée car ne prenant pas en compte les superficies des réseaux d'infrastructures. On considère que sous-estimation et surestimation se compensent à peu près.

² Sur l'équivalent de la densité opérationnelle stricto sensu telle que l'utilise les constructeurs de logements.

A quelle appréciation peut donner lieu cette estimation ?

CONSOMMATION PROJETEE D'ESPACE POUR URBANISATION ET INCIDENCE

Surface de l'aire urbaine principale	30 000 hectares
Surface urbanisée en 2004	11 400 hectares
Surface urbanisée supplémentaire en 2020 si le taux de consommation d'espace par habitant demeure	+4 200 hectares
Surface des espaces naturels et agricoles en 2004	18 600 hectares
Surface naturelle et agricole consommée par l'urbanisation, d'où diminution	-4 200 hectares

Conclusion partielle

A se poursuivre selon les mêmes modalités d'urbanisation, le fort développement économique et urbain à attendre d'ici 2020 consommerait :

- **4 200 hectares d'espaces naturels et agricoles (de 2004 à 2020)**
- **soit près de 23 % de leur superficie initiale**

✓ **Cette évolution ne paraît pas souhaitable** et serait en **contradiction** tant avec les textes généraux régissant les politiques d'urbanisme que **les objectifs du PADD** du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne, débattus en juin 2009, affirmant respectivement la volonté :

- de préserver les richesses écologiques (la biodiversité) ;
- de valoriser le cadre de vie naturel et paysager (les aménités c'est-à-dire l'agrément de vie) ;
- en conséquence de mettre en avant la trame bleue et verte qui incarne et exprime ce double objectif.

✓ Dans ce contexte, le document d'orientations générales établit cinq séries d'orientations concourant à l'objectif d'un **urbanisme maîtrisé dans une approche environnementale cohérente** :

- protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles ;
- faire vivre l'armature urbaine et ainsi diminuer l'étalement urbain ;
- accentuer la dynamique du renouvellement urbain ;
- maîtriser les extensions urbaines ;
- économiser les ressources rares.

2. ORIENTATIONS CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE D'UN URBANISME MAÎTRISÉ DANS UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE COHÉRENTE

Soient les cinq groupes d'orientations détaillés qui suivent.

2.1. Orientation 1 - Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue

A. Argumentaire

Longtemps les espaces naturels et agricoles ont été considérés comme le « réservoir » de l'urbanisation. Aujourd'hui et demain, en Nouvelle Calédonie comme ailleurs, le regard habituel sur ces espaces a – et va – changé et s'est en quelque sorte retourné : ces espaces sont d'abord un enjeu de préservation parce qu'ils représentent un atout de valorisation et de qualité pour les urbains au delà même du capital écologique qu'il est nécessaire de transmettre aux générations futures.

B. Orientation 1

Définition : la trame verte et bleue se compose d'une part d'espaces à protéger de l'urbanisation et, d'autre part, d'espaces à rendre accessibles à tous et/ou à aménager pour augmenter la qualité de la vie.

B1/ Les constituants essentiels de la trame bleue et verte: Mangrove, forêt sèche, couloirs hydrauliques, espaces proches du rivage (bande des 50 pas géométriques), sont protégés de l'urbanisation.

Une part significative des constituants essentiels de la trame bleue et verte sont localisés soit à proximité de l'espace urbanisé, soit à la limite des futurs espaces d'extensions urbaines.

Dans ces deux cas **les plans d'urbanisme directeurs (P.U.D.) et les démarches d'aménagement permettent d'assurer la valorisation réciproque entre « ville et nature »**.

B2/ Les espaces de biodiversité de classes 3 et 4 au titre du classement établi par la direction de l'environnement de la Province Sud sont préservés de l'urbanisation.

- ✓ Classe 3 : milieux naturels essentiels à la conservation de la biodiversité. Ils représentent souvent des milieux peu dégradés ou anthropisés, des milieux rares ou originaux, abritant un grand nombre d'espèces rares, vulnérables ou emblématiques ;
- ✓ Classe 4 : milieux naturels « exceptionnels » qui ont fait l'objet d'une recherche de terrain, avec inventaire floristique/faunistique détaillé, ayant confirmé la présence d'un milieu rare et emblématique de la biodiversité calédonienne. La Classe 4 représente donc une « Classe 3 » confirmée par une étude de terrain, ou un milieu étant connu pour être l'unique aire de répartition d'une espèce rare.

Si une nécessité forte répondant à une opportunité avérée rend utile l'ouverture à l'urbanisation d'espaces ci-dessous définis le principe de mesures de compensations, prévu au code de l'environnement, s'applique. La carte ci-dessous représente donc la « carte de vigilance » des espaces les plus sensibles à l'échelle de l'agglomération, où toute urbanisation est déconseillée.

LA TRAME BLEUE ET VERTE



BIODIVERSITE ET URBANISATION FUTURE

Superposition des espaces ouverts à l'urbanisation dans les PUD en cours et des espaces de biodiversité de classe 3 et 4



2.2. Orientation 2 - Faire vivre l'armature urbaine, Diminuer l'étalement urbain

A. Argumentaire

Le développement urbain le plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs, en déplacements et donc en consommation d'énergie fossile et en émission de gaz à effet de serre est celui qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et services¹ et où existent déjà et existeront demain les haltes et gares des réseaux de transports collectifs.

Cette situation désirable vaut et prévaudra en particulier dans **la place centrale de Nouméa-Centre et les quatre places d'appui de rang 2** qui ont été reconnues au document du PADD à savoir :

- Centre Urbain de Koutio– Pont des Français – Auteuil / Normandie/ Yahoué (**Dumbéa, Nouméa, Mont Dore**) ;
- Dumbéa sur Mer (**Dumbéa**) ;
- Boulari (**Mont-Dore**) ;
- Païta-Centre (**Païta**).

Ainsi que dans les pôles de rang 3 : Plum et Vallon Dore à **Mont-Dore** et Katiramona à **Dumbéa**.

Qui plus est, tout développement urbain prenant place dans des territoires anciennement et fortement urbanisés ne requiert pas, toutes choses égales par ailleurs, la constitution de l'ensemble de l'appareillage des équipements et services collectifs ce qui représente une économie de consommation des terrains d'assiette correspondants ainsi d'ailleurs qu'une moindre dépense d'argent public, autre ressource rare.

L'ARMATURE URBAINE



¹ Y compris les équipements et services liés à la protection de l'environnement et la diminution des pollutions.

B. Orientation 2

Définition : les développements urbains tous usages sont localisés en forte majorité dans les pôles urbains de rangs 1, 2 et 3 et dans les pôles d'activités économiques reconnus de niveaux 1 et 2.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne établit **qu'au moins 75 % des développements urbains** s'agissant en particulier des logements et des équipements collectifs de la proximité correspondants **sont localisés dans les territoires reconnus** comme respectivement **place centrale et places d'appui respectivement de rangs 2 et 3.**

DETAIL DES LIMITES DES POLES URBAINS



2.3. Orientation 3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain

A. Argumentaire

La préservation du capital environnemental et paysager –bien commun de tous-, la volonté de valoriser la proximité de toutes les fonctions et ainsi de contribuer à diminuer la longueur des déplacements et à favoriser les modes doux de déplacements, sont autant de fortes raisons d'accorder une place importante à la construction « de la ville sur la ville », c'est-à-dire au réinvestissement urbain. L'espace le moins consommé et le plus valorisé est celui qui l'est aujourd'hui insuffisamment !

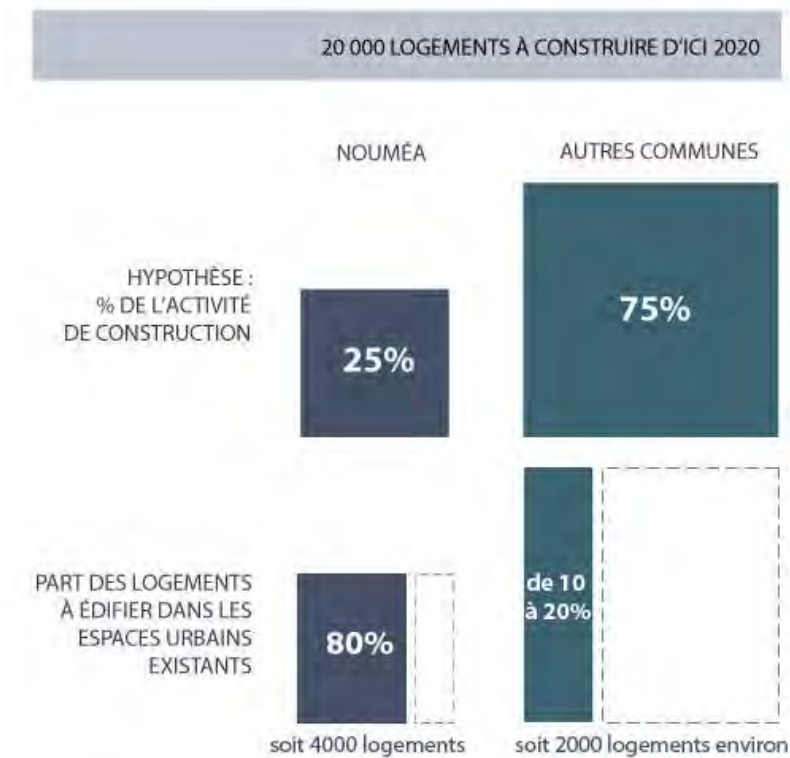
B. Orientation 3

Définition : les constructions nouvelles (tous usages confondus) se feront davantage que par le passé dans les tissus déjà urbanisés, c'est-à-dire dans les zones U, et moins en extension urbaine c'est-à-dire sur les zones Na ou AU.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne établit **qu'au moins 25% du développement urbain** s'agissant notamment des quelques 20 000 logements, au moins, à édifier d'ici 2020, est à **localiser dans les espaces urbains existants** :

- s'agissant de la ville de Nouméa ce pourcentage est au moins de 80 % ;
- s'agissant des autres communes, ce pourcentage est au moins de 20 % pour Mont-Dore et 10 % pour Dumbéa et Païta.

Les espaces classés U peuvent comprendre des espaces libres de toute construction (« dents creuses »). Leur urbanisation est évidemment compatible avec l'orientation 3.



2.4 Orientation 4 - Maîtriser les extensions urbaines

A. Argumentaire

Au delà de ce qui a été établi relativement à la stratégie de réinvestissement urbain, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne contribue à l'objectif général de diminution du rythme des consommations de l'espace en déterminant les orientations suivantes pour les extensions urbaines.

B. Orientation 4

Définition : complémentairement à l'objectif d'accentuer la construction dans les tissus déjà bâtis (zones U, orientation n°3), il convient que les logements qui seront à l'inverse construits en extension urbaine (zones AU) ne soient pas trop consommateurs d'espace.

Les orientations concourant à la mise en œuvre de cet objectif important sont les réponses aux deux questions classiques en matière d'extensions urbaines : où, comment ?

B1/ Les extensions urbaines sont localisées

- ✓ soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité ;
- ✓ soit en continuité des quartiers urbains existants, à proximité des services urbains.

B2/ Les valeurs minimales d'intensité

Au regard des actuelles densités moyennes de l'habitat les extensions urbaines prenant place dans l'aire urbaine principale respectent les valeurs minimales d'intensité suivantes :

- **Valeur A** : à Nouméa et dans les quartiers relevant des quatre places d'appui de rang 2 : **plus de 25 logements/hectare**.
- **Valeur B** : dans les autres espaces concernés de l'aire urbaine principale : **plus de 15 logements/hectare**.

Pour chaque site d'extension urbaine, le respect des valeurs-guides d'intensité qui lui correspond s'apprécie à l'échelle spatiale de l'ensemble du site concerné et dans le temps de la réalisation des différentes phases de l'aménagement.

Elles incluent les programmes construits (résidentiel, économique, équipement ou mixte), mais également l'ensemble des équipements collectifs et espaces publics de voirie nécessaires.

À cet égard, elles ne correspondent pas à la notion de coefficient d'occupation du sol employée dans les plans locaux d'urbanisme.

L'ensemble des orientations 1, 2, 3 et 4 à être mises en œuvre permettent de limiter la consommation d'espace dans l'aire urbaine principale de Grand Nouméa à une valeur ne dépassant pas 1 500 hectares s'agissant des développements urbains sur la période 2010-2020, soit :

- 5 % de la superficie totale de l'aire urbaine principale ;
- environ la moitié de ce qui eut été consommé si les tendances passées de consommation d'espace perduraient ;
- environ 8 % du total des espaces naturels et agricoles de l'aire urbaine principale.

Et ce malgré la nécessité de faire face, entre 2010 et 2020, à une augmentation de la population avoisinant 40 000 habitants soit l'équivalent de la population de Mont-Dore et Païta au recensement de 2004.

2.5 Orientation 5 - Economiser les ressources rares

A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis l'accent sur la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et un urbanisme qui contribuent à économiser les ressources rares et ainsi à garantir du mieux possible la durabilité du développement.

S'agissant de l'espace, matière première du développement, les orientations rassemblées ci-dessus y contribuent fortement.

Economiser les ressources rares c'est aussi définir des orientations s'agissant de l'énergie, de l'eau et concomitamment réduire les pollutions qui affectent cette dernière.

Enfin, ce faisant, il s'agit d'inscrire le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne dans le double mouvement incarné respectivement par :

- ✓ l'adoption en mai 2009 du Code de l'environnement de la Province Sud ;
- ✓ la publication en août 2009 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

B. Orientation 5

On distingue celles relatives à la ressource Eau puis à l'énergie.

B1/ Orientation 5.1 - Conditionner l'ouverture à l'urbanisation, à l'efficacité des dispositifs d'assainissement des eaux usées

Définition : garantir du mieux possible la cohérence entre l'urbanisation tant existante que nouvelle avec les capacités d'épuration des eaux usées.

Cette orientation trouve son fondement dans la partie Objectifs - Enjeux du Volume 1 où a été identifiée une situation jugée moyennement satisfaisante à cet égard avec –en 2008- un taux de raccordement moindre que 50% et un niveau médiocre de l'assainissement non collectif.

Cette situation est appelée –nécessairement !- à changer avec notamment la mise en place, par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un plan d'ensemble relatif à l'assainissement des eaux usées. Néanmoins, les programmes d'investissement et les raccordements vont de fait être phasés dans le temps long.

C'est pourquoi dans ce contexte, le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne affirme la priorité dans le phasage de l'ouverture à l'urbanisation à accorder aux sites dont les capacités d'épuration sont bonnes.

B2/ Orientation 5.2 - Economiser la ressource en eau

Définition : limiter les consommations d'eau dans le Grand Nouméa, qui sont particulièrement élevées. A cet effet, il convient d'une part de faire évoluer les comportements pour éviter le gaspillage et d'autre part de favoriser les formes alternatives de consommation d'eau (pour les communes et pour les collectivités).

Pour l'essentiel la disponibilité de la ressource s'agissant de l'alimentation en eau potable n'est pas un obstacle dirimant au développement urbain et économique de

l'agglomération du Grand Nouméa ; ce grâce aux réalisations « pionnières » et anticipatrices réalisées au début de la présente décennie.

Cela n'empêche néanmoins pas le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne de préconiser les orientations pouvant contribuer à économiser l'eau potable en encourageant notamment les formes alternatives de consommation : recours à l'eau brute pour les fonctions de nettoyage, récupération des eaux pluviales, notamment.

B3/ Orientation 5.3 - Economiser l'énergie

Définition : limiter les consommations d'électricité et limiter les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines où le SCAN peut agir, à savoir les transports, l'habitat, le tertiaire, l'urbanisme et la voirie. Il n'est pas établi d'orientation concernant le secteur industriel.

En Nouvelle Calédonie, la situation énergétique est singulière. Les besoins d'électricité sont très importants à cause des usines de traitement du minerai de nickel de **Nouméa** – Doniambo et de **Mont Dore** – Goro Prony. Les besoins spécifiques correspondants sont de l'ordre d'une puissance installée d'environ 300 MW. Qui plus est l'électricité consommée par les deux usines doit impérativement être produite de façon stable et continue dans le temps, ce qui exclut le recours aux sources d'énergie renouvelables intermittentes que sont l'éolien et le photovoltaïque.

C'est d'ailleurs pourquoi la proportion des énergies renouvelables dans le bilan énergétique de la Nouvelle Calédonie est faible. On ne peut pas escompter que l'objectif que fixe la loi Grenelle 1 pour les départements – régions d'outre mer et les collectivités régies par l'article 74 de la Constitution –à savoir 30% d'énergies renouvelables dans la consommation finale- puisse être atteint. La Nouvelle Calédonie est bien différente des autres territoires ultramarins !

Cela n'empêche pas le schéma de cohérence de l'agglomération Nouméenne de considérer et d'agir sur la part de la consommation finale d'énergie qui relève des secteurs de consommation résidentiel, tertiaire et transports.

Dans ce contexte, trois orientations sont établies :

- ✓ accroître significativement à l'horizon 2020 la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale des secteurs habitat et tertiaire ;
- ✓ s'agissant du secteur des transports deux mesures sont à mettre en œuvre : économiser l'énergie consommée pour l'éclairage public des voiries et mesurer les économies suscitées par le transfert modal vers les transports publics et les modes doux qui sont suscités par la mise en œuvre des objectifs du plan de déplacements de l'agglomération nouméenne (le PDAN) ;
- ✓ dans le secteur résidentiel le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne encourage le déploiement du label Ecocal, dans le secteur tertiaire il incite à l'élaboration de plans d'économies d'énergie à mener, notamment, par les administrations publiques.

CHAPITRE II – OBJECTIF 2

ASSURER UN RÉQUILIBRAGE SPATIAL ET SOCIAL POUR UNE AGGLOMÉRATION PLUS ÉQUITABLE ET PLUS EFFICACE ÉCONOMIQUEMENT

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

La qualité d'ensemble du parc de logements dans le Grand Nouméa est bonne. Au delà de ce point important le projet d'aménagement et de développement durable a défini **trois objectifs relatifs à la politique logement** :

- ✓ Mettre en place les conditions, urbanistiques et foncières notamment, permettant de **produire suffisamment de logements pour répondre à la demande** : pas loin de 2000 logements par an d'ici 2020.
- ✓ **Résorber les situations difficiles** de près d'un quart des familles de l'agglomération : taux d'effort trop élevé rendant délicate l'accessibilité au logement, suroccupation des logements (environ 11 000 ménages) et, enfin, persistance de près de 2000 cabanes (les *squats*).
- ✓ Contribuer à la poursuite de ces deux objectifs par la **définition d'une politique du logement aidé** adapté dans ses dimensions quantitative et qualitative.

Par ailleurs, au delà du logement, le projet d'aménagement et de développement durable a énoncé les **objectifs** qui sont les siens en **matière d'organisation dans l'espace et de localisation des activités économiques** dont en particulier les activités commerciales.

- ✓ **Concilier efficacité économique urbaine et équité territoriale** en localisant les activités économiques dans les lieux prioritaires de l'armature urbaine générale et de l'armature principale des zones d'activités économiques.
- ✓ **Cultiver le mieux possible la valeur de la proximité** qui, s'agissant des activités économiques à faible rayon de chalandise, doivent être localisées dans les espaces qui conjuguent urbanité et bon niveau d'accessibilité par les modes doux.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces objectifs conduit aux orientations suivantes.

2. ORIENTATIONS

On distingue d'abord une orientation quantitative d'ensemble puis deux orientations relatives à des segments spécifiques du parc de logement, avant de présenter celles qui ont trait à la localisation des activités économiques.

2.1 Orientation 6 - Répondre aux besoins de logement

Définition : il est nécessaire de construire suffisamment de logements pour répondre aux besoins de la population actuelle (dessalement des ménages, renouvellement du parc) et à ceux liés à l'accroissement démographique. Les besoins en logements estimés dans le SCAN sont d'environ 2000 logements/par an, tout type de logements confondus. Cet objectif est celui qui a été défini lors des Etats Généraux du Logement Social en 2006. Il devra toutefois être actualisé, notamment au regard des derniers chiffres ISEE, **dans le cadre d'une démarche spécifique de type PLH.**

Le chiffre de 2000 logements par an sur 10 ans est assez bien en ligne avec ce que l'on connaît actuellement des projets de construction résidentielle dont le total dépasse 25 000 unités. Certes certains projets ne seront pas réalisés ou différés mais, en contrepartie, d'autres verront le jour.

Quant à la répartition entre les 4 communes du Grand Nouméa, le document d'orientations générales établit que **25 % au moins des logements édifiés entre 2010 et 2020 sont localisés sur la commune de Nouméa.**

2.2 Orientation 7 - Résorber les situations de logement difficiles : sur occupation et squats

Définition : la politique intercommunale de l'habitat doit tendre à résorber le « mal logement ». La sur occupation et les squats pourront être en partie résorbés par l'accroissement d'une offre de logements aidés aux ménages les plus modestes.

2.3 Orientation 8 - Développer le logement aidé

Définition : augmenter la part actuelle de logements aidés dans le parc immobilier résidentiel d'ensemble. S'assurer que la réalisation de programmes de logements aidés s'accompagne de celle des équipements de proximité correspondants.

Dans le cadre de cette orientation, il est considéré qu'à l'horizon 2020 les proratas suivants pourraient être atteints à l'échelle de l'agglomération :

- 20 % s'agissant des logements aidés -désignés AL- ouvrant droit à l'allocation logement (la proportion en 2009 étant d'environ 15,5%)
- 25 % s'agissant de l'ensemble des logements aidés désignés comme *ayant reçu une aide publique* soit au delà des logements AL ceux en régime d'accession aidée, de défiscalisation du FSH ou les logements désignés LAT s'ils ont le « caractère social » (la proportion en 2009 étant d'environ 19,5%).

Le passage du pourcentage de 16,5 % en 2004 à un pourcentage avoisinant respectivement 20 % et 25 % selon la définition des logements aidés considérés, entraîne une accentuation marquée de la construction de logements aidés amenée à représenter sur la période 2010-2020, entre 30% et 40% du volume total de construction neuve, correspondant à un volume d'ensemble compris entre 6 000 et 8 000 unités.

La répartition spatiale et en particulier la répartition entre les communes de milliers de logements aidés à édifier sur la période 2010-2020 est déterminée par un processus de concertation entre les parties prenantes permettant de définir les programmations correspondantes selon des principes et modalités partagés.

La mise en œuvre des trois orientations qui précèdent implique la réalisation d'un document détaillé de programmation à l'échelle de l'agglomération, de type « programme local de l'habitat » (PLH).

2.4 Orientation 9 - Equilibrer la localisation des activités économiques, notamment commerciales, entre Nouméa et les 4 places d'appui de rang 2

Définition : l'orientation 9 se décline selon les modalités suivantes :

- localiser les activités économiques **dans les pôles** de l'armature urbaine, pour lutter contre l'étalement urbain et réduire les déplacements,
- localiser les nouveaux équipements et centres commerciaux **de grande taille** prioritairement dans les places de rang 2 (Boulari, Païta Centre, Dumbéa-sur-Mer, CUK/Auteuil - Normandie - Yahoué),
- prévoir des **commerces de proximité** de petite taille dans les quartiers.

Dans le cadre de cette orientation les modalités de mise en œuvre suivantes sont arrêtées.

D1/ A l'échelle de l'ensemble du Grand Nouméa le cœur d'agglomération –correspondant à ce qui a été défini comme la place centrale de 1^{er} rang : **Nouméa – Centre-** demeure la polarité commerciale majeure et structurante à disposition de l'ensemble des résidents du Grand Nouméa et au delà.

Cela suppose de favoriser le renforcement, la requalification et la modernisation de l'offre commerciale correspondante en particulier au centre même de la ville de **Nouméa**, cela pouvant correspondre à une extension des surfaces commerciales par renouvellement urbain.

D2/ Les nouveaux équipements et centres commerciaux de grande taille -plus de 3 000 m²- sont situés dans les quatre places d'appui de l'armature urbaine. Ils sont localisés de préférence en contiguïté ou à proximité des espaces urbains existants ou contribuent à structurer des extensions urbaines d'ampleur significative.

Les nouveaux équipements et centre commerciaux de grande taille ne seront donc pas autorisés dans Nouméa, sauf renouvellement ou extension de l'offre existante, ou à défaut d'au plus un sur le centre ville, à l'exclusion de tout hypermarché.

D3/ A l'échelle des zones de chalandise d'ampleur communale ou de quartier s'agissant des communes les plus importantes, sont privilégiées des implantations commerciales de petite taille. Elles sont principalement accessibles en modes doux de déplacements et en transports publics, elles contribuent au renforcement des liens de proximité, à la restructuration des quartiers urbains existants ou, le cas échéant, à la structuration des nouveaux quartiers.

Les activités artisanales s'agissant notamment de celles d'entre elles qui se caractérisent par des activités de production (artisanats industriel, de construction – génie civil notamment) sont localisées prioritairement dans des espaces destinés à ces usages :

« zones artisanales ». Toutes les communes sont susceptibles de développer de telle(s) zone(s), localisées à proximité de l'urbanisation existante.

D4/ Les activités économiques autres que commerciales

Le projet d'aménagement et de développement durable a exposé le principe et les localisations des implantations économiques majeurs qui contribueront à pérenniser le fort développement du Grand Nouméa.

A partir de l'application du principe « la bonne activité au bon endroit » et de la définition de l'armature urbaine des zones d'activité économiques ont ainsi été identifiées les localisations suivantes :

	NIVEAU 1	NIVEAU 2
Nouméa	Port autonome Doniambo Ducos	Aéroport de Magenta
Dumbéa	Panda	
Mont-Dore	Prony	Z.A.E. La Coulée
Païta	Aéroport la Tontouta Technopole Sud	

L'ensemble de ces sites de développement économique majeurs sont très bien reliés aux pôles urbains respectivement de rangs 1 ou 2. Leur desserte par le réseau de transports publics, notamment en site propre, est favorisée s'agissant de ceux d'entre eux qui ne relèvent pas des deux espaces satellites de l'aire urbaine principale à savoir l'aéroport de la Tontouta et Prony.

L'ARMATURE DES ZONES D'ACTIVITES



CHAPITRE III – OBJECTIF 3

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ET CONTRIBUER À LA COHÉRENCE ENTRE L'URBANISATION ET LES SERVICES DE TRANSPORT

1. ARGUMENTAIRE GÉNÉRAL

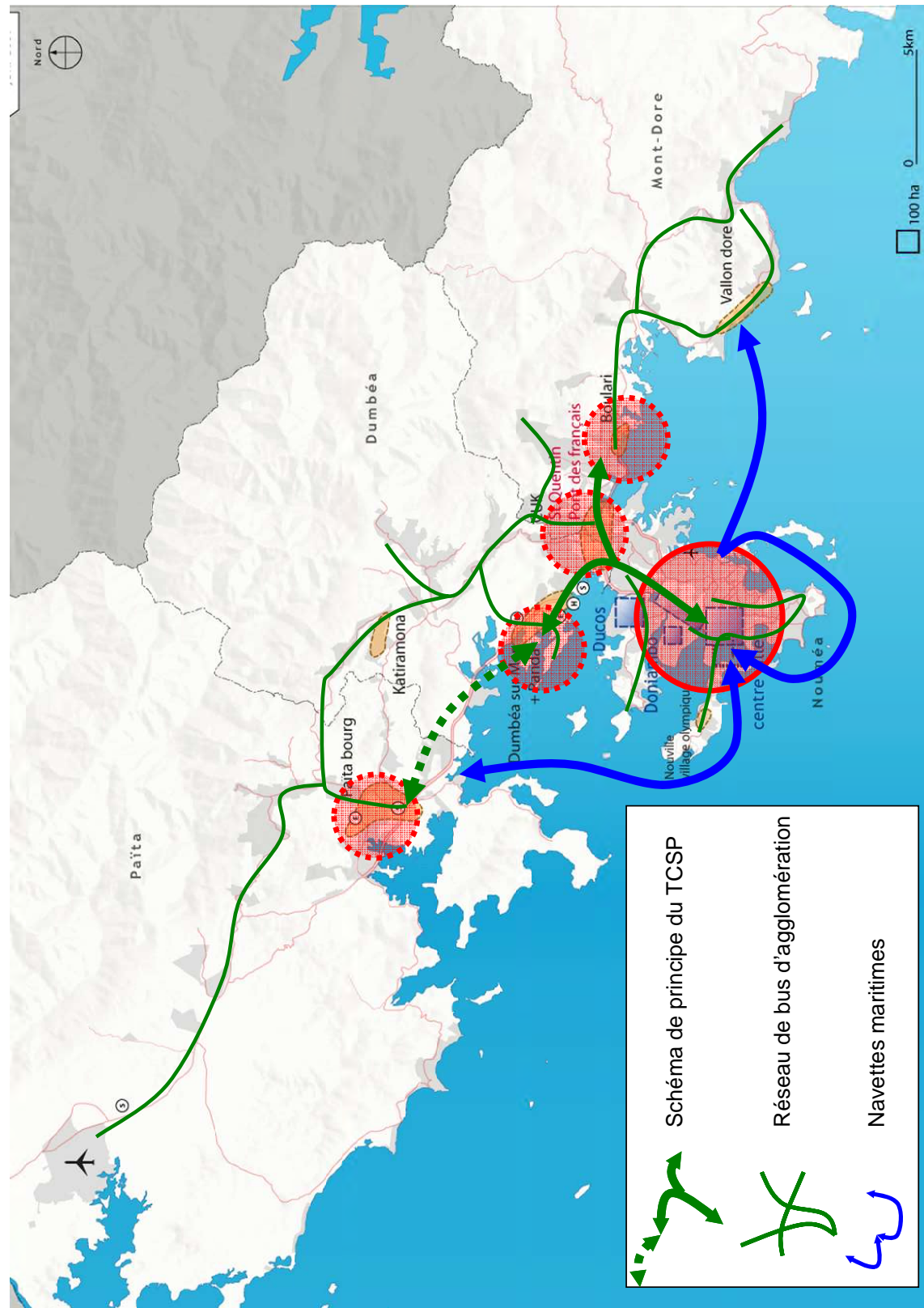
Le projet d'aménagement et de développement durable commun aux deux démarches du schéma de cohérence territoriale et du plan de déplacement de l'agglomération nouméenne (le SCAN et le PDAN) a déterminé les objectifs suivants :

- ✓ concevoir et réaliser rapidement un mode de déplacement public rapide et à grande capacité : le **transport en commun en site propre (TCSP)** ;
- ✓ restructurer en conséquence les réseaux de transports publics existants ;
- ✓ valoriser l'image des transports publics et améliorer la qualité de service ;
- ✓ créer une nouvelle instance de gouvernance pour mettre en œuvre ces objectifs ;
- ✓ par ailleurs, mieux mailler et hiérarchiser le réseau viaire et définir des règles de partage de voirie entre les différents modes de déplacement.

Les objectifs propres à la nouvelle définition et organisation du système et des réseaux de transports publics sont précisés dans les « fiches d'action » du PDAN.

Pour sa part, le SCAN s'attache aux orientations qui permettent de mieux et bien associer l'urbanisation et les équipements et services de transport.

L'objectif est, en effet, de **promouvoir à l'échelle du Grand Nouméa tout à la fois une ville des proximités** où tout un chacun dispose près de chez lui des fondamentaux de la vie (administration, équipements, commerces) et une **ville des mobilités** où toutes les offres urbaines sont accessibles à tous dans de bonnes conditions de temps, de prix et de confort.



2. ORIENTATIONS

Cinq orientations concernent successivement les transports publics, leur coordination avec l'urbanisation puis les modes doux de déplacement et l'offre de stationnement avant, in fine, que ne soit considéré une nouvelle approche du réseau viaire (ou routier).

2.1 Orientation 10 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics dont le transport en commun en site propre (le TCSP)

Définition : concevoir et réaliser le réseau de transport en commun en site propre en veillant à ce qu'il desserve l'ensemble des pôles de rangs 1 et 2 de l'armature urbaine correspondant aux lieux de plus grandes densités de population, d'emplois, de services et d'équipements.

En conséquence, l'équipement structurant que constitue le **transport en commun en site propre** dessert à l'horizon 2020 les lieux principaux de l'armature urbaine : **Nouméa Centre**, Koutio/ Auteuil-Normandie- Yahoué/ Port des Français (**Dumbéa, Nouméa, Mont Dore**), Boulari (**Mont Dore**) et Dumbéa sur Mer (**Dumbéa**). La quatrième place d'appui de l'armature urbaine –**Païta Centre**– est également desservie selon des modalités de service adaptées à sa situation géographique plus éloignée du barycentre de l'agglomération du Grand Nouméa.

Par ailleurs, les conditions techniques et organisationnelles de réalisation de transports publics maritimes entre le **Mont Dore, Dumbéa et Nouméa** sont étudiées et précisées. Si les conditions de faisabilité correspondantes sont réunies il est donné suite aux projets de mise en place des transports publics maritimes.

Enfin, à l'échelle de l'ensemble du Grand Nouméa les décisions techniques et organisationnelles définies dans la démarche du PDAN permettent d'améliorer la desserte notamment de La Tontouta et de Goro-Prony.

2.2 Orientation 11 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transports publics

Définition : un transport public performant, type TCSP, valorise l'espace urbain qui en est proche. Il convient donc que les PUD favorisent le renouvellement ou le développement urbain dans les secteurs rayonnant de 500 mètres autour des gares ou stations de TCSP ou de navettes maritimes.

Ainsi, pour chacune des 4 communes de l'agglomération, s'agissant des politiques et règles d'urbanisme, une priorité est marquée à la valorisation des espaces urbains existants ou à développer bien desservis par un transport public structurant (transport en site propre ou transport maritime). Les documents d'urbanisme locaux identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain dans des corridors de 500 mètres de part et d'autre des gares, stations ou haltes. Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y seront recherchées.

2.3 Orientation 12 - Faciliter les déplacements en modes doux

Définition : définir, dans les PUD ou les démarches de projet urbain relatif aux lotissements ou ZAC, des cheminements piétons ou des pistes cyclables afin de dissuader l'usage de la voiture sur des courtes distances.

Les itinéraires de circulation correspondants sont des itinéraires directs et confortables vers les centres des villes et quartiers, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics. À l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité.

2.4 Orientation 13 - Organiser l'offre de stationnement

Définition : à l'occasion des projets urbains la problématique du stationnement visera à :

- favoriser le stationnement des résidents (qui pourront plus facilement laisser leur voiture au garage) ;
- dissuader le stationnement au lieu de travail (peu de places de stationnement dans les bureaux ou locaux d'activités qui seront desservis par les transports en commun).

Cette orientation se complète par la définition de mesures facilitant l'usage du vélo avec, pour toute nouvelle construction d'habitat ou tertiaire, des aménagements adaptés en quantité et en qualité (locaux directement accessibles et équipés) au stationnement des vélos. Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public (écoles, administration, commerces, programmes de bureaux, etc.).

2.5 Orientation 14 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier

Définition : les opérations nouvelles ne sont pas autorisées si elles sont uniquement reliées aux voiries d'agglomération de niveau 0 (voie express). La réservation d'une emprise permettant de réaliser à plus long terme une liaison avec d'autres voiries que les voiries de niveau 0 permet d'autoriser le projet.

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération nouméenne établit une hiérarchisation du réseau de voirie afin de mettre en cohérence fonctions de circulation et principes d'aménagement. Par ailleurs, il définit un principe de maillage viaire visant à pallier les graves dysfonctionnements constatés en la matière.

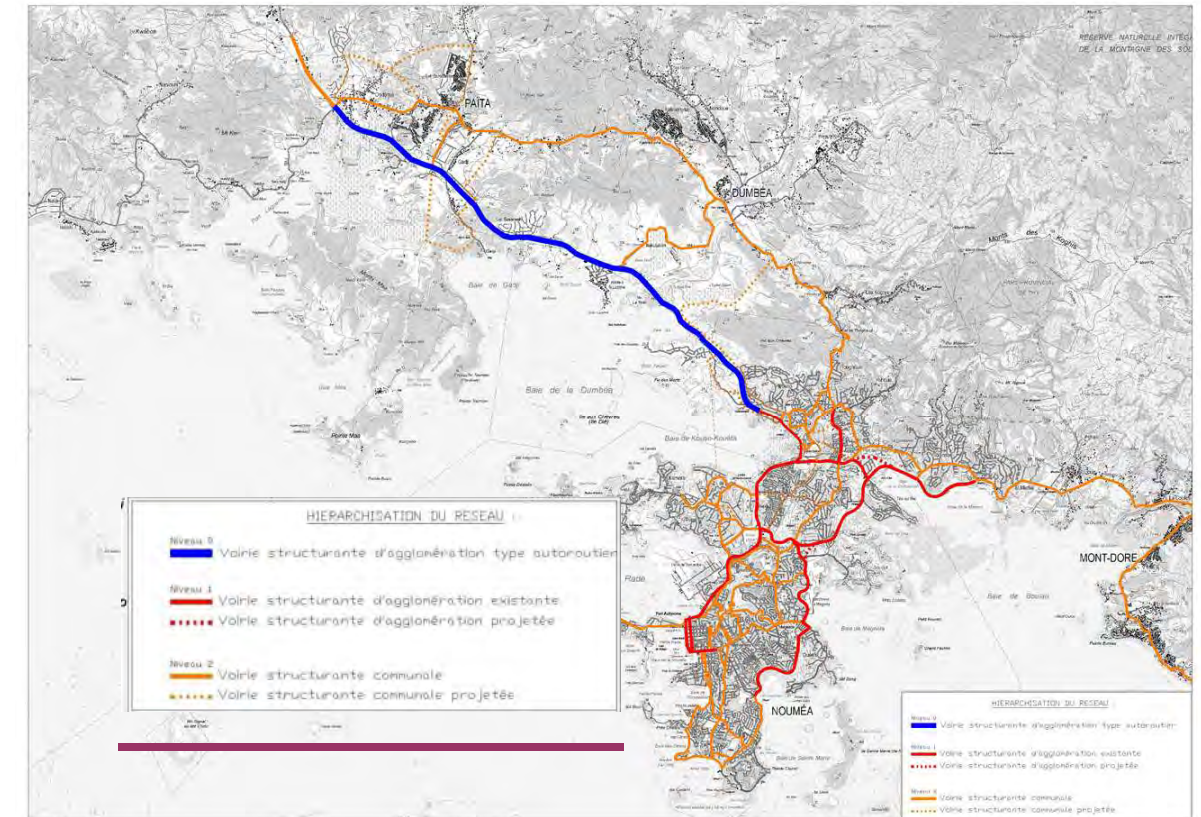
➤ La hiérarchie du réseau viaire

- **Niveau 0 : voirie structurante d'agglomération type autoroutier :** sa fonction principale est d'assurer les relations entre l'agglomération et l'extérieur. Une fonction secondaire est de contribuer à des déplacements internes à l'agglomération, entre les communes. Il s'agit d'une voie isolée de son environnement. Elle peut cependant être confrontée à des contextes urbains avec riveraineté comme tel est le cas fréquent des entrées d'agglomération.
- **Niveau 1 : voirie structurante d'agglomération :** complémentaire au réseau de niveau 0, il s'agit de voies importantes, écoulant de gros trafics dont la vocation est de relier les principaux quartiers des villes mais

autorisant la complémentarité des modes (cheminements pétiens et pistes cyclables sécurisées...).

- **Niveau 2 : voirie structurante communale :** fonction de distribution vers les différents quartiers.
- **Niveau 3 : réseau de liaison entre quartiers.**

SCHEMA DE PRINCIPE POUR LA HIERARCHISATION DES VOIES



CONCLUSION : LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU SCHÉMA DE COHÉRENCE DE L'AGGLOMÉRATION NOUMÉENNE

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne a représenté un engagement important des responsables élus et des techniciens des 4 communes et du SIGN.

Il se veut et il est charte de développement et d'aménagement pour l'ensemble des parties prenantes : les 4 communes et leur intercommunalité certes, mais aussi la Province Sud et le Gouvernement de la Nouvelle Calédonie.

Autant dire qu'il n'est pas destiné, une fois validé, à être archivé.

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est destiné à vivre, c'est-à-dire mis en œuvre, suivi et, éventuellement modifié au cours du temps et, plus tard, évalué.

Cette tâche de suivi est pilotée par le SIGN. Elle revêt un aspect politique et un aspect technique.

1. Le suivi politique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne

Le schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne est suivi dans sa mise en œuvre par un **comité de suivi** constitué d'élus du SIGN et de la Province Sud.

Ce comité de suivi se réunit une fois par an, à l'initiative du Président du SIGN ; **il débat sur un rapport de mise en œuvre** préparé par le groupe de travail technique.

2. Le suivi technique du schéma de cohérence de l'agglomération nouméenne

Le groupe de travail technique piloté par le SIGN qui a suivi l'ensemble de la démarche d'élaboration du dit schéma est constitué **groupe de suivi technique**.

Il se réunit de 2 à 3 fois par an et **prépare**, chaque année, **le rapport de mise en œuvre** évoqué ci-dessus.

Le suivi technique se fonde d'abord sur la définition et la mesure **d'indicateurs**. Au regard des différentes orientations déterminées dans le présent document d'orientations générales et du travail préparatoire du SIGN il pourrait s'agir des éléments suivants.

INDICATEURS POSSIBLES DE SUIVI DES ORIENTATIONS DU SCHEMA DE COHERENCE DE L'AGGLOMERATION NOUMÉENNE

Orientations	Indicateurs
1 - Protéger et mettre en valeur la trame verte et bleue	<ul style="list-style-type: none"> cartographie précise avec le souci de préserver les continuités écologiques définition de coupures vertes ou de trames verte et bleue dans les PUD et les grands projets d'aménagement nombre de permis de construire accordés dans les espaces de classe 3 et 4 identifiés par la Province Sud
2 - Faire vivre l'armature urbaine - Diminuer l'étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> suivi des m² shob réalisés dans les pôles de rangs 1, 2 et 3 de l'armature urbaine et dans les pôles d'activités économiques de niveaux 1 et 2
3 - Accentuer la dynamique de renouvellement urbain	<ul style="list-style-type: none"> suivi du nombre de logements réalisés dans les zones U des PUD
4 - Maîtriser les extensions urbaines	<ul style="list-style-type: none"> suivi des densités résidentielles des opérations de construction de logements
5 – Economiser les ressources rares	<ul style="list-style-type: none"> bilan intercommunal des capacités d'épuration actuelles et des besoins déjà recensés définition des capacités minimales acceptables pour autoriser l'urbanisation ou la densification (lorsqu'on se trouve en tissu déjà urbanisé) élaboration d'un schéma directeur d'assainissement ou d'un schéma d'assainissement et de gestion de l'eau (SAGE) dans les communes qui en sont encore dépourvues présence d'une STEP dans toute opération nouvelle d'envergure dont les besoins ne seraient pas déjà couverts par une autre STEP
<i>5.1 - Conditionner l'ouverture à l'urbanisation, à l'efficacité des dispositifs d'assainissement des eaux usées</i>	
<i>5.2 - Economiser la ressource en eau</i>	<ul style="list-style-type: none"> mise en place d'un plan de communication destiné aux usagers installation de compteurs d'eau individuels dans les co-propriétés mesures favorisant l'équipement des ménages en cuves de récupération des eaux de pluie utilisation des eaux épurées par les STEP pour l'arrosage public dans les communes
<i>5.3 - Economiser l'énergie</i>	<ul style="list-style-type: none"> mesure de la part actuelle d'énergies renouvelables dans la consommation finale des secteurs habitat et tertiaire (état Zéro) engagement d'une concertation avec les partenaires pour définir les pistes qui permettraient d'augmenter cette part à l'horizon 2020 (partenariats avec la Province Sud, le Gouvernement, les bailleurs sociaux ou les Chambres Consulaires par exemple).
6 - Répondre aux besoins de logements	<ul style="list-style-type: none"> suivi de l'activité de construction de logements élaboration d'un document type PLH
7 - Résorber les situations de logement difficiles : sur occupation et squats	<ul style="list-style-type: none"> suivi du nombre de logements en sur occupation mise à jour de la carte des squats : localisation et nombre
8 - Développer le logement aidé	<ul style="list-style-type: none"> suivi de la production des logements correspondants

9 - Equilibrer la localisation des activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ localisation et superficie des nouveaux magasins ou centres commerciaux de plus de 3 000 m² (hors ou dans les places d'appui de rang 2) ▪ suivi et cartographie des implantations commerciales nouvelles (sur le fondement des données de la DEFE)
10 - Développer une offre performante et adéquate de transports publics (dont le TCSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tracé du TCSP par rapport aux pôles de l'armature urbaine ▪ réalisation de l'étude de faisabilité pour les navettes maritimes (SIGN puis AOT) ▪ conditions de la desserte de Goro et de la Tontouta en 2020
11 - Coordonner l'urbanisation et l'offre de transports publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ suivi dans les PUD des règles favorables à la densification des espaces urbains bien desservis ▪ suivi des projets urbains correspondants
12 - Faciliter les déplacements en modes doux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ création de chemins piétons ou de pistes cyclables dans toute opération d'ensemble nouvelle ▪ création de chemins piétons ou de pistes cyclables dans les tissus déjà urbanisés
13 - Organiser l'offre de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ suivi des indicateurs de stationnement pour les résidents ▪ suivi des règles de stationnement dans les bureaux ou locaux d'activité desservis par les transports en commun
14 - Hiérarchiser, mailler et « civiliser » le réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ identification des liaisons à des voiries de niveau 0 (liaisons existantes ou projetées)

F - PLAN DE DEPLACEMENT DU GRAND NOUMEA

PLAN DE DÉPLACEMENT DE L'AGGLOMÉRATION NOUMÉENNE

Rapport de diagnostic
(Phase 1)

Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa



Février 2008

Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne

Rapport de diagnostic Phase 1

Edition	Date	Nom fichier	Objet de l'édition / révision
A0	10/12/2007	813-07-3513_PDAN_rapport de phase 1_A0	Création du document
C8	22/02/2008	813-07-3513_PDAN_rapport de phase 1_C8	Rapport provisoire
D1	07/03/2008	813-07-3513_PDAN_rapport de phase 1_D1	Rapport définitif

	Nom	Date	Visa
Auteur :	C.Ducarme (Interface Transport), C.Glanois (ARCADIS), M.Linsig (Altermodal), L.Meiffren (ARCADIS), G.Mesré (ITER),	07/03/2008	
Vérification :	L.Meiffren, C.Glanois, JB Ray (ARCADIS)	07/03/2008	
Validation :	JB. Ray	07/03/2008	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	1
2	ANALYSE DU TERRITOIRE	3
2.1	Le contexte territorial	4
2.2	La population	7
2.2.1	Répartition de la population	7
2.2.2	Croissance de la population.....	10
2.2.3	Caractérisation de la population	11
2.3	Les pôles d'attraction.....	17
2.3.1	Activités et emplois	17
2.3.2	Fonction commerciale.....	20
2.3.3	Enseignement	23
2.3.4	Autres équipements	28
2.4	Mobilité.....	31
2.4.1	Motorisation des ménages	31
2.4.2	Migrations domicile-travail.....	35
2.4.3	Pratiques de mobilité.....	36
2.5	Perspectives d'évolution.....	41
2.5.1	Les projets sur l'agglomération.....	41
2.5.2	Les hypothèses d'évolution.....	44
2.6	Synthèse de l'analyse du territoire.....	47
3	DIAGNOSTIC DU SYSTEME DE DEPLACEMENT	49
3.1	Circulation générale.....	51
3.1.1	Offre de transport.....	51
3.1.2	Demande de déplacement	57
3.1.3	Principaux dysfonctionnements	62
3.1.4	Projets d'infrastructure	73
3.1.5	Synthèse et enjeux.....	77
3.2	Sécurité	79
3.2.1	Données générales.....	79
3.2.2	Analyse géographique des accidents	86
3.2.3	Synthèse	89
3.3	Transports collectifs.....	91
3.3.1	Les systèmes de transport public et leur organisation	91
3.3.2	Offre de transport public.....	97
3.3.3	Usages des transports publics.....	101
3.3.4	Attente des usagers / qualité de service.....	104
3.3.5	Economie du système de transport	109
3.3.6	Synthèse et enjeux.....	112
3.4	Stationnement automobile.....	115
3.4.1	Analyse de l'offre de stationnement en centre ville de Nouméa	115
3.4.2	Analyse de la demande de stationnement en centre ville de Nouméa.....	118
3.4.3	Les pratiques d'exploitation	121
3.4.4	Stationnement hors du centre ville de Nouméa.....	123
3.4.5	Synthèse.....	125
3.5	Modes doux	127
3.5.1	Etat des lieux de l'offre.....	127
3.5.2	La demande : pratique et attentes des divers usagers	138
3.5.3	Contraintes de déplacement pour les modes doux	140
3.5.4	Les opportunités	145
3.5.5	Synthèse et enjeux	146
3.6	Transport et livraisons de marchandises	149
3.6.1	Trafic Poids lourds.....	149
3.6.2	Points d'entrée sur le territoire	150
3.6.3	Production locale et flux d'importation	151
3.6.4	Organisation transport de la distribution des marchandises.....	153
3.6.5	Réglementation.....	157
3.6.6	Perspectives de développement	157
3.6.7	Synthèse et enjeux	159
3.7	Environnement et cadre de vie.....	161
4	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	167
	ANNEXE.....	171
	Analyse des relevés de temps de parcours	171

1 Introduction

Contexte de l'étude

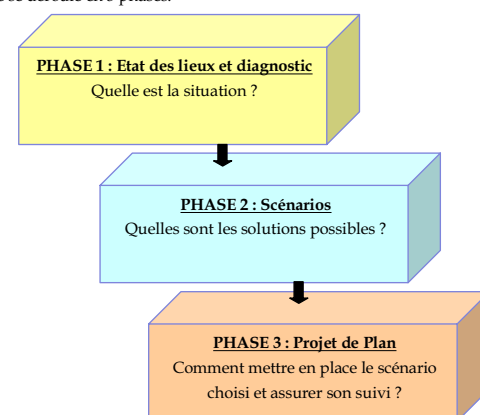
Le **Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN)** relève d'une démarche de type « Plan de Déplacement Urbain » adaptée au contexte local.

Il s'agit d'un document visant à la **définition de la politique des déplacements sur le territoire à différents horizons** : court terme (5 ans) et moyen terme (10 ans). L'objectif poursuivi est **d'améliorer et maîtriser les déplacements pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises**. Tous les modes de déplacements sont pris en compte ainsi que tous les multiples enjeux sous-jacents à cette problématique de déplacement : urbains, sociaux, économiques, aménagement du territoire, environnement.

Le système de déplacements n'étant pas une fin en soi mais un moyen mis à la disposition des habitants pour participer à la vie de la ville, le PDAN doit s'inscrire dans une **stratégie de développement plus globale de l'agglomération**.

La ville de Nouméa avait déjà fait l'objet d'un PDU en 1996. En revanche, il s'agit d'une démarche nouvelle pour l'agglomération du Grand Nouméa dans la mesure où aucune démarche de planification n'a été menée jusqu'à présent à cette échelle dans le domaine des transports, ou plus généralement de l'aménagement du territoire.

L'étude se déroule en 3 phases.



La phase de diagnostic

Le présent document constitue le **rapport de phase 1** du PDAN : « **Etat des lieux et diagnostic** ».

Cette phase consiste à dresser un état des lieux du fonctionnement de l'agglomération, du système de transport et de ses usages afin de mettre en évidence les points de dysfonctionnements, les relations entre les différentes causes et de définir des enjeux pour l'agglomération. Les projets urbains et d'infrastructures sont intégrés dans cette analyse.

Le présent rapport s'articule autour de trois chapitres :

- **Analyse du territoire**
- **Diagnostic du système de déplacement**
- **Synthèse et définition des enjeux**

2 Analyse du territoire

La construction d'un plan de déplacement passe par une connaissance précise du territoire, de ses habitants et de ses acteurs. C'est l'objectif de ce premier chapitre qui dresse un portrait de l'agglomération du Grand Nouméa sur toutes les thématiques pertinentes dans le cadre d'une réflexion sur les déplacements.

Les analyses menées dans ce chapitre reposent sur l'exploitation de données statistiques¹, cartographiques et de diagnostics effectués dans le cadre de diverses études antérieures².



2.1 LE CONTEXTE TERRITORIAL

Une agglomération moteur d'un territoire dynamique

Située dans le Pacifique occidental, la Nouvelle-Calédonie, dont la superficie est de 18 600 km², est un archipel composé de la Grande-Terre, des quatre îles Loyauté, des îles Belep, de l'île des Pins et de quelques îlots lointains.

Le territoire est particulièrement **dynamique sur le plan démographique** et composé d'une **population jeune**. Cette population constitue une véritable **mosaïque ethnique** qui s'est étoffée au gré des vagues d'immigrations en relation très forte avec les périodes de boom du nickel : mélanésiens, européens, wallisiens et futuniens, tahitiens, indonésiens,...

La population Calédonienne est inégalement répartie sur le territoire, elle se concentre au Sud, autour du pôle économique le plus important : l'agglomération du Grand Nouméa et plus particulièrement la capitale, Nouméa. La **ville de Nouméa** est en effet la **capitale historique** et compte toutes les **infrastructures structurantes** de l'île, notamment le port, l'aéroport, l'usine de traitement du nickel, l'hôpital territorial.

Organisation administrative

La Nouvelle-Calédonie est aujourd'hui une collectivité sui generis, qui bénéficie d'institutions conçues pour elle seule, et qui se voit transférer de manière progressive certaines compétences de l'Etat. L'organisation institutionnelle de la Nouvelle-Calédonie est issue de la loi organique et de la loi ordinaire adoptées par le Parlement le 16 février 1999. La loi organique répartit les compétences entre l'Etat, la Nouvelle-Calédonie, les provinces et les communes.

Les compétences dans le domaine des transports sont partagées entre les six collectivités locales intervenant sur le secteur du Grand Nouméa :

- Nouvelle-Calédonie : réseau routier territorial (RT) qui relie les provinces entre elles et réseau de transports collectifs interprovincial,

- Province Sud : réseau routier provincial (RP), transports collectifs interurbain (CarSud) et transports scolaires (Transco sur la Grand Nouméa),
- Les quatre communes : réseau municipal (RM) et transports scolaire pour les établissements du 1^{er} degré.

Les lois et règlement métropolitains dans le domaine des transports ne s'appliquent pas systématiquement en Nouvelle-Calédonie, la réalisation du PDU n'est pas obligatoire.

Dans le domaine de l'urbanisme et l'aménagement du territoire les compétences sont partagées entre la Province Sud et les communes. La réalisation des Plan d'Urbanisme Directeur, seuls documents d'urbanisme opposables est à la charge des communes. En revanche les projets de ZAC sont gérés par la Province Sud.

L'intercommunalité sur le Grand Nouméa

Consciente de la **nécessité d'avoir une vision d'agglomération** sur certaines thématiques urbaines, sociales et économiques, les quatre communes se sont engagées dans la démarche par la réalisation en 2004 d'une étude globale d'aménagement puis la signature en 2006 d'un **contrat d'agglomération pour la période 2006-2010**.

Notons que le code des communes applicable en Nouvelle-Calédonie ne permet pas la mise en place d'EPCI à fiscalité propre de type Communauté d'Agglomération.

> En quelques mots

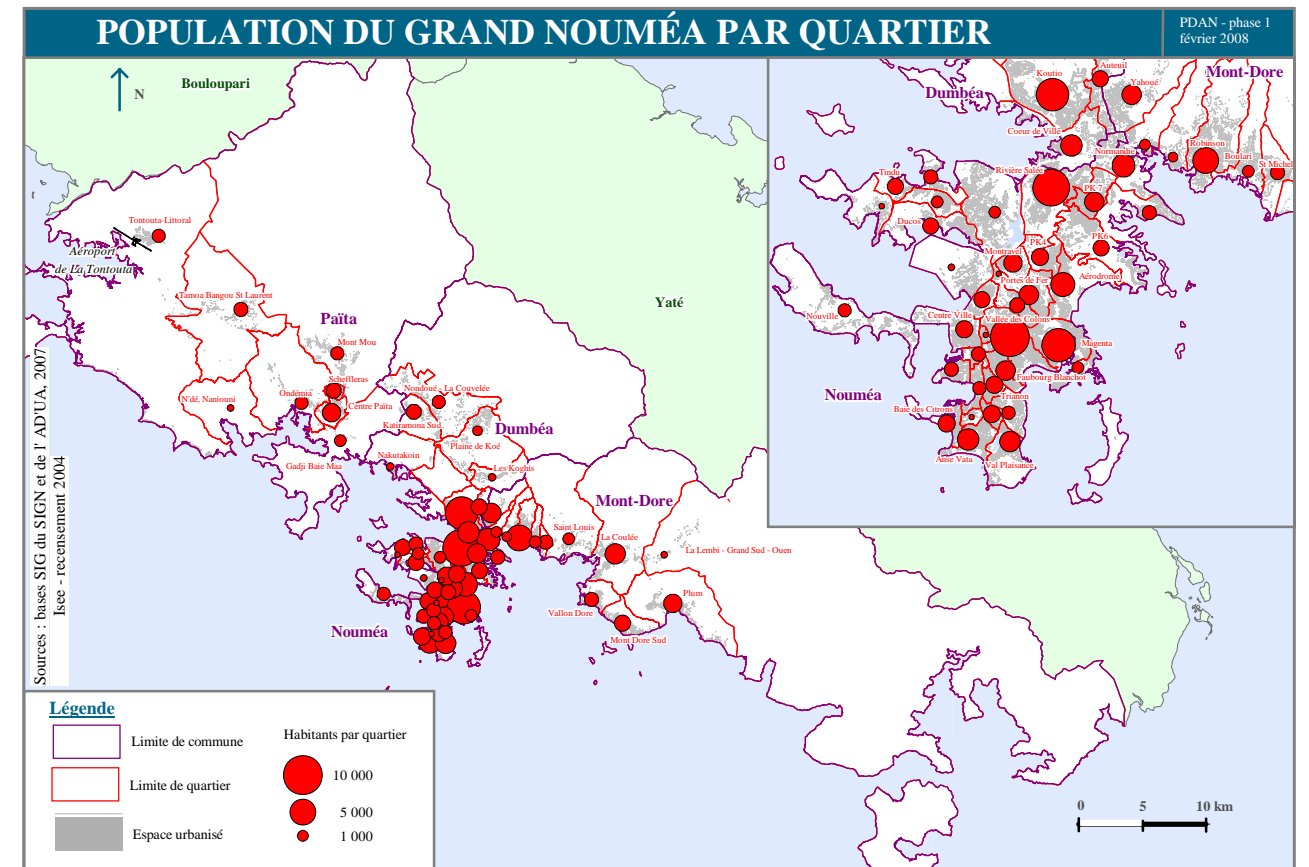
L'agglomération du Grand Nouméa constitue le moteur de l'économie et de la vie Calédonienne.

Les compétences dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire sont partagées. L'intercommunalité, née d'une volonté de maîtriser le développement urbain, est une démarche récente qui doit trouver sa place dans le contexte juridique et organisationnel. Le PDAN devra impliquer toutes les collectivités concernées.

¹ Récoltées auprès de l'ISEE, la DITTT, la Province Sud, la CCI,

² Les principales études exploitées dans ce chapitre sont :

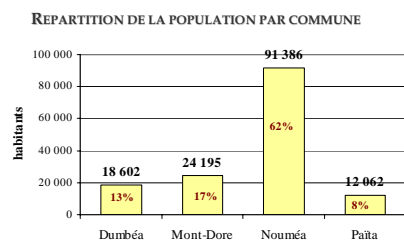
- Le courrier de l'Observatoire, Observatoire Urbain du Grand Nouméa, AD'UA
- Vers un projet d'agglomération, ADEFrance, 2004
- Diagnostic du plan de circulation de Nouméa, Ville de Nouméa, Via Commea, 2006
- Etude de trafic sur les voies express VDE et VE2, SavExpress, ISIS, 2006
- Urbanisme commercial, analyse de l'offre et de la demande, Province Sud, TNS Sofres, 2007
- Enquête-ménage logement 2002, Observatoire urbain du Grand Nouméa, AD'UA



2.2 LA POPULATION

2.2.1 REPARTITION DE LA POPULATION

Selon les données du dernier recensement réalisé par l'ISEE en 2004, l'agglomération du Grand Nouméa compte **146 245 personnes** soit **63 % de la population de la Nouvelle-Calédonie**.



Source : ISEE - recensement 2004

La carte ci-contre présente la répartition de cette population par quartier³. Les trois quartiers concentrant le plus de population sont : Vallée des Colons (9 775 habitants), Rivière Salée (8 961 habitants), Magenta (7 508 habitants) à Nouméa ainsi que Koutio (7 287 habitants) à Dumbéa puis Robinson (4 901 habitants) au Mont-Dore.

Pour comprendre les déséquilibres au sein de l'agglomération, il est intéressant de regrouper ces quartiers en grands secteurs géographiques : deux sur Dumbéa, deux sur Mont-Dore, cinq sur Nouméa et un sur Païta⁴ (cf carte ci-contre). Le tableau suivant donne la population par secteur.

³ Les quartiers utilisés dans la représentation ont été définis pas l'ISEE dans le cadre de l'analyse du recensement et n'ont pas de caractère officiel.

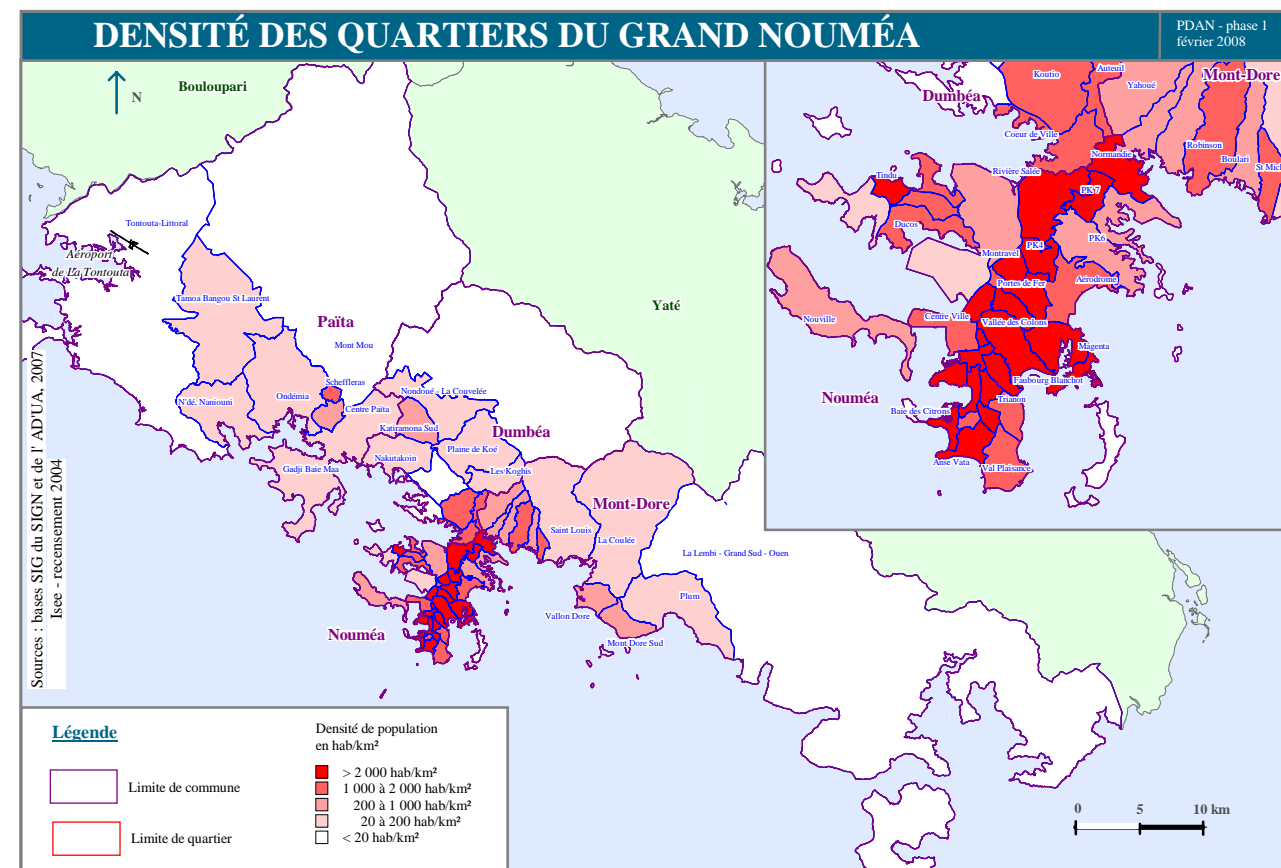
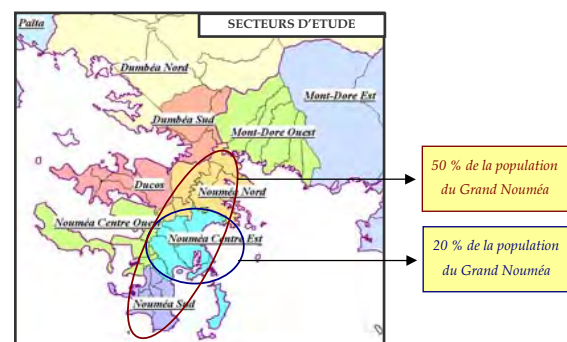
⁴ Ces secteurs n'ont pas de cohérence en termes de caractéristiques urbaines, il s'agit simplement d'un découpage géographique.

Tableau 1 : Population par secteur géographique

	Population	Part de la population totale
Nouméa Centre Est	30 500	21 %
Nouméa Nord	24 400	17 %
Nouméa Sud	17 200	12 %
Dumbéa Sud	13 000	9 %
Mont Dore Ouest	12 900	9 %
Païta	12 100	8 %
Mont Dore Est	11 300	8 %
Nouméa Centre Ouest	10 400	7 %
Ducos	8 800	6 %
Dumbéa Nord	5 600	4 %

Source : ISEE - recensement 2004

Le Centre Est de Nouméa, qui compte les quartiers très peuplés de Vallée des Colons, Magenta, Faubourg Blanchot, Aéroport, Portes de Fer est le secteur le plus peuplé du Grand Nouméa. Un habitant de l'agglomération sur cinq y réside. Plus généralement, trois secteurs concentrent la moitié des résidents du Grand Nouméa : les secteurs Nord, Sud et Centre Est de Nouméa.



Densité de population

La densité moyenne sur le Grand Nouméa est de **89 habitants/km²**. Cette densité est faible pour une agglomération de cette importance.

Cela s'explique à la fois par l'étendue du territoire concerné (1 650 km²) dont une grande partie non aménageable (relief, zones inondables) et par les **caractéristiques d'urbanisation** de la ville centre notamment et des communes périphériques.



La forme urbaine prédominante est le lotissement composé dans la majorité des cas de maisons individuelles de plein pied.

Quelques immeubles se détachent de cet ensemble dans le Nord de Nouméa (Saint Quentin, Rivière Salée), le centre-ville et sur les baies dans le Sud.

La densité moyenne sur la surface aménageable⁵ s'élève à **252 habitants/km²**, ce qui est trois fois moins élevé que la moyenne des agglomérations françaises de même taille mais n'est pas totalement atypique puisque d'autres agglomérations françaises ont une densité de moins de 500 hab/km²: Chambéry Métropole, Salon Etang de Berre Durance, La Porte du Hainaut, Grand Besançon.

La densité des différentes communes du Grand Nouméa est de :

- **Nouméa : 1 802 habitants/km²**
- **Dumbéa : 73 habitants/km²**
- **Mont-Dore : 38 habitants/km²**
- **Païta : 17 habitants/km²**

La ville-centre présente une densité de population proche de certaines villes métropolitaines (Besançon, Poitiers, Limoges) bien qu'inférieure à la moyenne.

Ces chiffres moyens masquent des disparités importantes au sein des territoires, comme l'illustre la carte ci-contre.

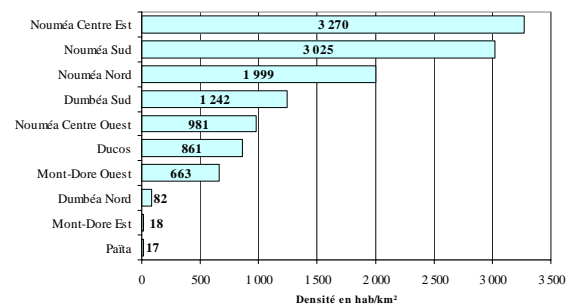
Les quartiers **les moins densément peuplés** se trouvent sur les trois communes périphériques avec des densités moyennes parfois inférieures à 20 hab/km² et

⁵ Surface de 580km² le long de la mer, délimitée par la courbe des 100 m.

dans la majorité des cas inférieure à 200 hab/km², qui s'expliquent par la présence de grandes surfaces non urbanisables, à cause du relief, des zones inondables, des surfaces agricoles ou d'exploitation minière.

Les quartiers **les plus densément peuplés**, à savoir plus de 2 000 hab/km², sont situés sur un axe Nord-Sud de Normandie à l'Anse Vata. Sur cet axe, deux quartiers ont une densité qui dépasse 5 000 hab/km²: Motor Pool (6 501hab/km²) et Trianon (5 438 hab/km²).

Il est important de souligner que le **centre-ville de Nouméa présente une densité de population plus faible que la moyenne de la commune** (de l'ordre de 1 700 hab/km²), ce qui est tout à fait atypique par rapport aux villes métropolitaines.



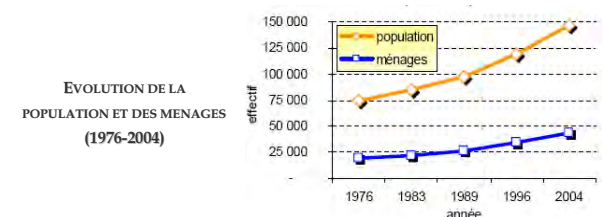
Ce graphique illustre la **forte densité de l'axe central qui concerne les trois secteurs de Nouméa Centre Est, Nouméa Sud et Nouméa Nord** alors que le **Centre Ouest (yc centre-ville) et Ducos sont moins densément peuplés**.

Dumbéa Sud apparaît également clairement comme un secteur à caractère « urbain », ainsi que, dans une moindre mesure Mont Dore Ouest.

La contrainte du relief et le caractère de presqu'île a jusqu'à présent plutôt permis de **limiter la dispersion** des habitants.

2.2.2 CROISSANCE DE LA POPULATION

Les données du recensement montrent une progression conséquente de la population et du nombre de ménages sur le Grand Nouméa.



Source : Observatoire urbain du Grand Nouméa - ADUA - décembre 2006

Depuis 1996 les communes du Grand Nouméa accueillent **près de 3 300 habitants de plus chaque année**, soit un taux de croissance de **2,5 %/an**. Le taux de croissance du nombre de ménage s'élève à **+3,0 %/an**.

La **croissance tend à ralentir** puisque le taux de croissance annuel de la population était de **+2,8 %/an** entre 1989 et 1996. La progression du nombre de ménages ralentit également par rapport à la période précédente mais de façon plus nuancée puisque parallèlement, on assiste à une diminution de la taille moyenne des ménages (dessalement des familles, évolution des modes de vie).

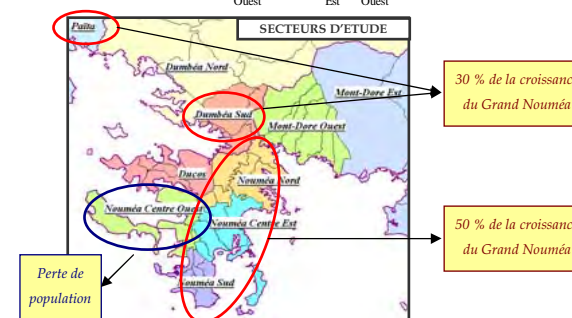
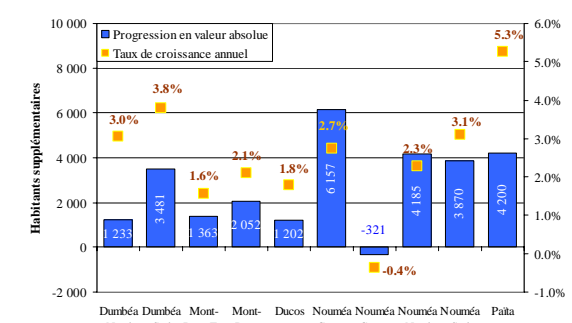
La progression de la population de 1996 à 2004 se répartit sur le Grand Nouméa :

- **Nouméa : + 15 093 habitants, soit +2,2 %/an**
- **Dumbéa : + 4 714 habitants, soit +3,6 %/an**
- **Païta : + 4 200 habitants soit +5,3 %/an**
- **Mont-Dore : + 3 415 habitants soit +1,9 %/an**

Le développement démographique de l'agglomération s'est effectué, en volume **majoritairement sur Nouméa**. En revanche, **les taux de croissance les plus forts sont enregistrés à Dumbéa et à Païta**, traduisant une attractivité forte de ces communes depuis quelques années.

Cinq secteurs géographiques absorbent 80 % de la croissance entre 1996 et 2004 : Nouméa Centre Est, Nouméa Nord et Nouméa Sud (les trois secteurs les plus peuplés du Grand Nouméa) ainsi que Païta et Dumbéa Sud. En taux de croissance, la progression sur Dumbéa Nord est également importante.

EVOLUTION DE LA POPULATION PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE DE 1996 A 2004



Source : Observatoire urbain du Grand Nouméa - ADUA - décembre 2006

La croissance des différents secteurs s'explique principalement par la réalisation de lotissements de grande taille, faisant doubler la population de certains quartiers : Scheffleras (Païta), Nakutakoin (Dumbéa Nord), Tina (Nouméa Nord), PK4 (Nouméa Nord), Cœur de Ville (Dumbéa Sud), Aéroport (Nouméa Centre Est).

La raréfaction du foncier aménageable au Mont-Dore a limité la réalisation de lotissements.

Le centre-ville de Nouméa est le seul secteur où la population diminue.

La question de la fiabilité des données

L'exactitude des informations issues du recensement est remise en cause compte tenu des problèmes rencontrés lors de sa réalisation (boycott, réponses erronées,...). Divers redressements ont été effectués par l'ISEE pour obtenir des résultats cohérents et fiables. Les résultats présentés ci-dessus restituent correctement les ordres de grandeurs de la répartition de la population par secteur géographique ainsi que les différences de taux de croissance ou de caractéristiques démographiques.

> En quelques mots : la démographie

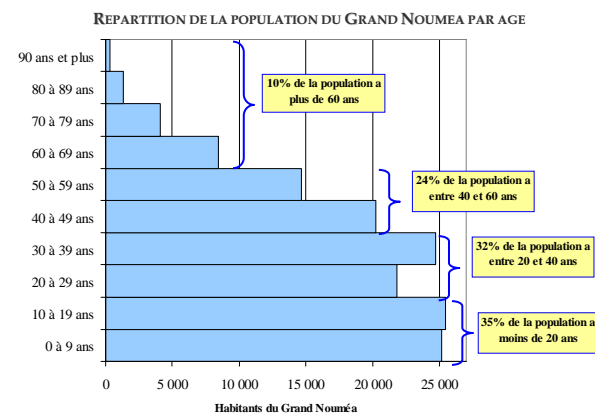
Le Grand Nouméa concentre plus de 60 % de la population de l'île dont près des 2/3 dans la ville de Nouméa. La densité de population est relativement faible avec toutefois des quartiers fortement urbanisés dans Nouméa sur un axe central jusqu'à Koutio (Dumbéa).

La croissance de la population du Grand Nouméa et la géographie contraignante entraînent une forte pression foncière sur les secteurs urbanisés. Cette pression se traduit par d'importants développements dans les communes périphériques sous forme de lotissements mais également par une densification de la ville-centre. Le quartier du centre-ville de Nouméa, déjà peu densément peuplé par rapport au reste de la commune, perd de la population.

2.2.3 CARACTERISATION DE LA POPULATION

A Répartition de la population par âge

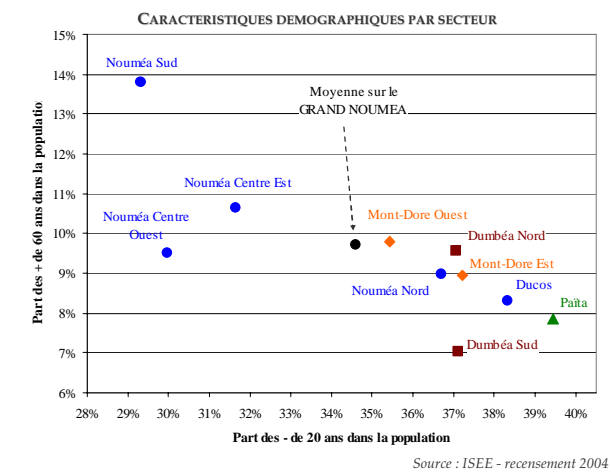
La population du Grand Nouméa, comme la population Calédonienne de manière générale est une population jeune. Une personne sur deux a moins de 30 ans (âge médian) et plus d'une personne sur trois a moins de 20 ans.



	Population Française au 1 ^{er} janvier 2008	Grand Nouméa
< 20 ans	25 %	35 %
20 à 40 ans	27 %	32 %
40 à 60 ans	28 %	24 %
> 60 ans	21 %	10 %

A titre de comparaison, le tableau ci-contre donne la répartition par tranche d'âge de la population de France Métropolitaine. L'âge moyen en France est de 40 ans.

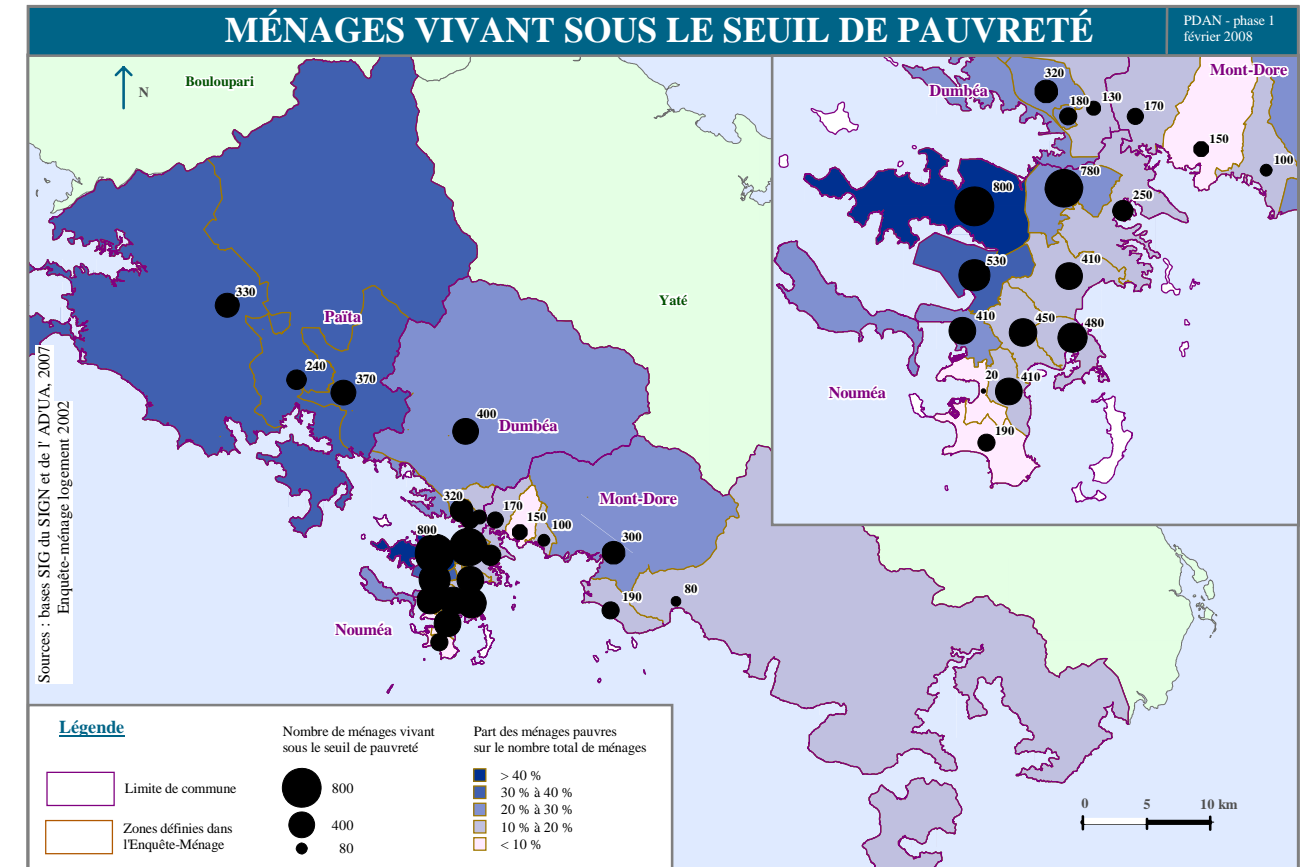
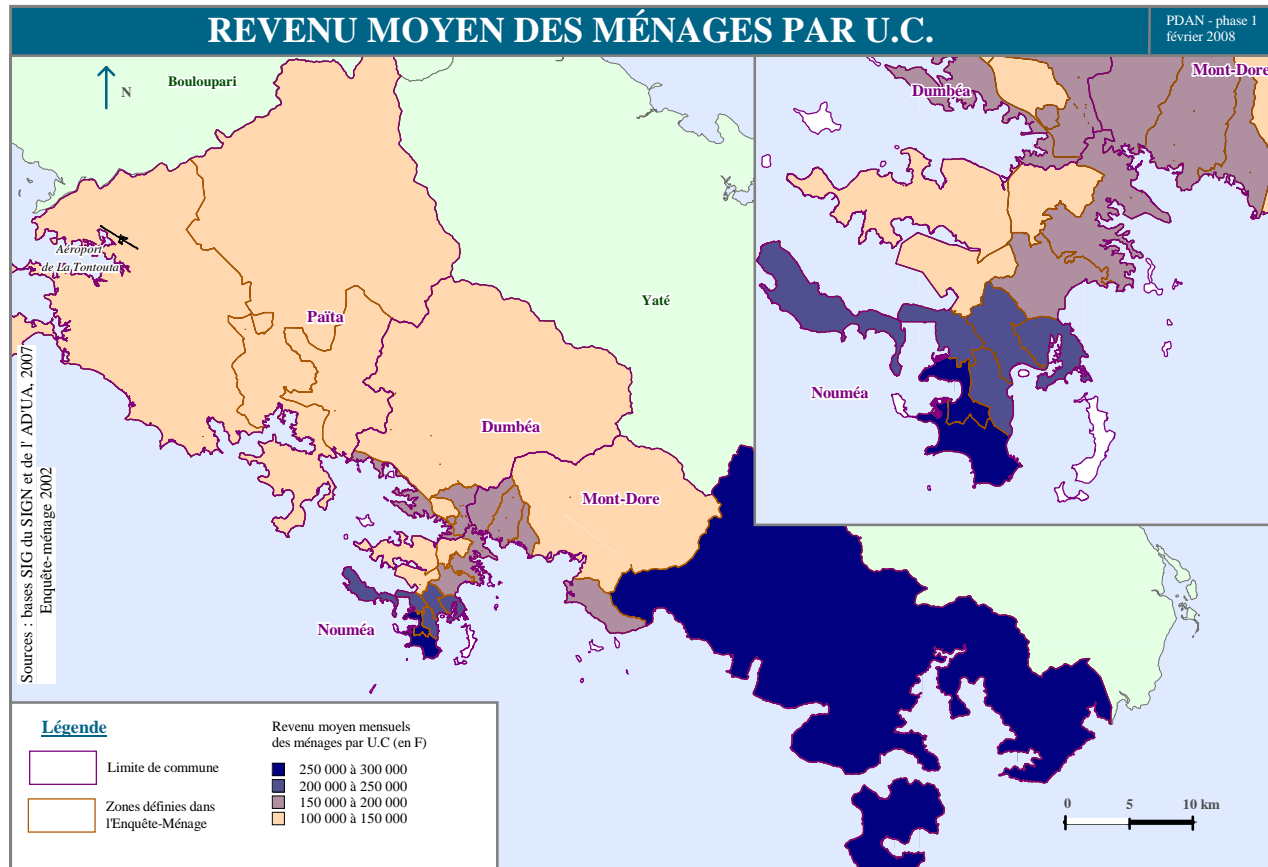
Le graphique suivant présente la part de la population dans les deux catégories les plus caractéristiques (moins de 20 ans et plus de 60 ans) par secteur géographique.



Dans la répartition des personnes âgées, la dispersion est relativement importante : le secteur de Nouméa Sud apparaît nettement atypique puisqu'il présente une part de personnes âgées dans l'ensemble près de deux fois supérieure à certains autres secteurs de l'agglomération, notamment Dumbéa Sud, Païta et Ducos. Les autres secteurs se situent dans la moyenne. La répartition des jeunes est plus homogène, entre 30 % et 40 %. Cette part est importante même dans le secteur de Nouméa Sud. Les trois communes périphériques ainsi que les secteurs Nord de Nouméa (Nouméa Nord et Ducos) comptent une part plus élevée de jeunes.

> En quelques mots : la répartition par âge

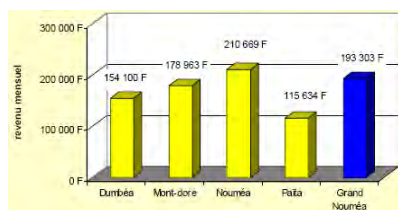
La population du Grand Nouméa est particulièrement jeune : une personne sur deux a moins de 30 ans et une personne sur trois a moins de 20 ans, entraînant d'importants besoins de mobilité tant pour les déplacements scolaires que pour le travail. Certains quartiers du Sud de Nouméa concentrent une forte proportion de personnes âgées par rapport à la moyenne.



B Niveaux de revenus

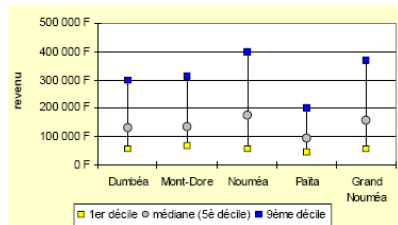
Un indicateur pertinent dans l'analyse du niveau de vie des résidents est le revenu des ménages par unité de consommation⁶.

REVENU MENSUEL MOYEN DES MENAGES PAR UNITE DE CONSOMMATION



Les ménages de Nouméa sont les plus favorisés alors que les communes périphériques sont sous la moyenne de l'agglomération, notamment Païta.

REPARTITION DES REVENUS PAR DECILE⁷



Le graphique ci-contre illustre les inégalités entre les ménages les plus aisés et les plus pauvres. Le rapport inter-décile est de 6,5 sur le Grand Nouméa contre 5,5 en France Métropolitaine.

Source : Enquête-ménage logement, 2002

⁶ L'unité de consommation est calculée en affectant un coefficient de consommation à chaque individu. La personne de référence compte pour 1, chaque personne de 14 ans ou plus pour 0,5 et chaque enfant pour 0,3. Rapporté au nombre d'unités de consommation, le revenu du ménage constitue un bon indicateur du niveau de vie du ménage.

⁷ Le 1^{er} décile correspond aux 10 % des ménages les plus aisés, le 9^{ème} décile aux 10 % des ménages les plus pauvres. Le rapport inter-décile est le rapport du revenu moyen des 10 % des ménages les plus riches sur le revenu moyen des 10 % les plus pauvres.

L'analyse des revenus par quartier montre une spatialisation des inégalités de revenus. La première carte met en lumière la **richesse moyenne des quartiers Sud de Nouméa** et la **pauvreté moyenne des quartiers Nord-Ouest de Nouméa** ainsi que des communes périphériques notamment Païta. Ce constat est à nuancer sur Dumbéa et Mont-Dore. Sur le secteur de Plum le niveau de revenu moyen est proche du niveau des quartiers de Nouméa Sud.

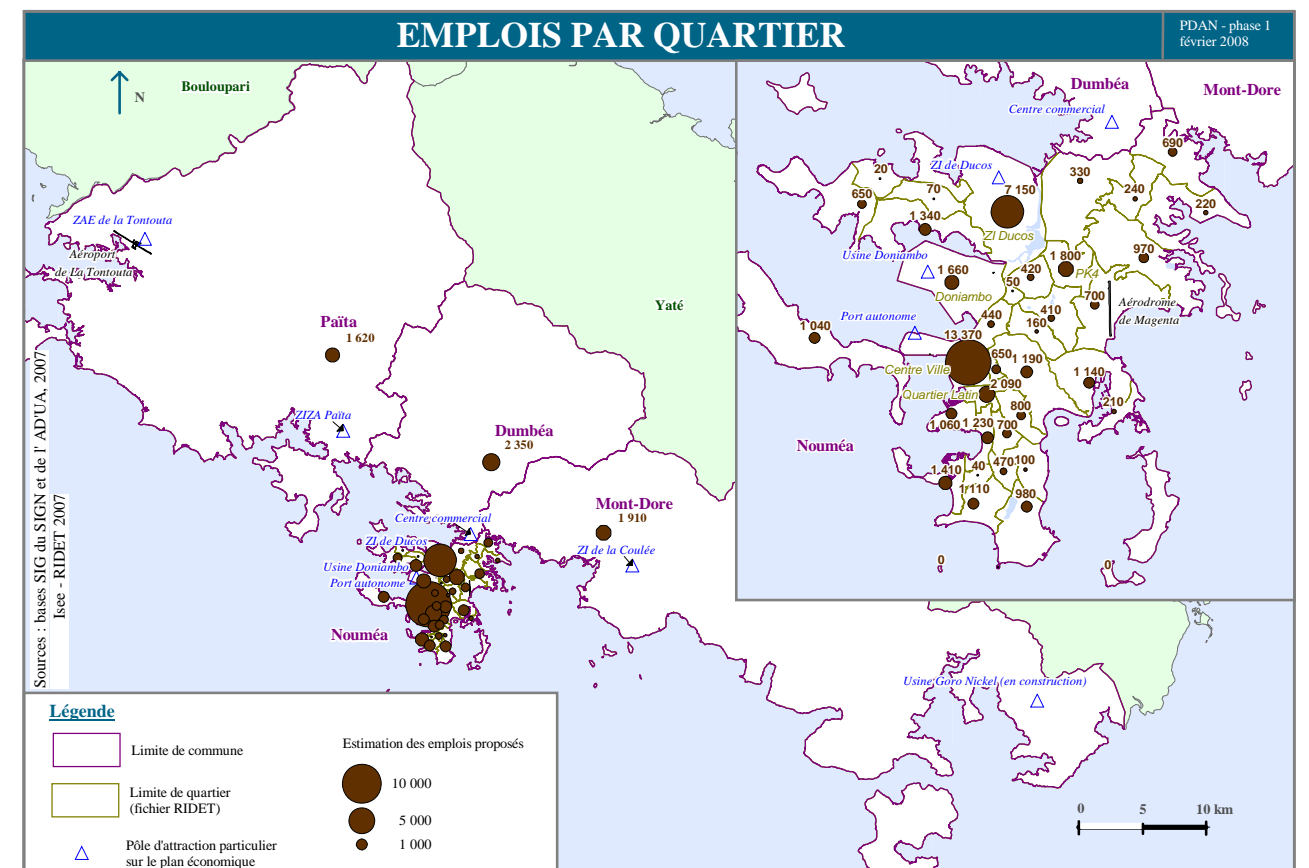
La seconde carte présente le nombre de ménages « sous le seuil de pauvreté » au sens de l'INSEE⁸ ainsi que la part dans l'ensemble des ménages de la zone. Les zones concentrant le plus de pauvreté sont la **presqu'île de Ducos**, (**plus de 40% des ménages sont pauvres**), la zone « Vallée du Tyr-Doniambo-Montagne Coupée-Montravel » à Nouméa ainsi que Païta où un ménage sur trois vit sous le seuil de pauvreté. En volume, certains autres quartiers comptent également un nombre important de ménages pauvres : **près de 800 sur Rivière Salée-PK7**, plus de 400 sur divers quartiers centraux de Nouméa et à Dumbéa.

Ces chiffres illustrent également les disparités au sein des zones. Par exemple, la zone « Magenta-Ouémo » présente un revenu moyen mensuel par ménage par u.c de 245 000 F mais compte près de 500 ménages pauvres (15% de l'ensemble des ménages). C'est le cas de la plupart des quartiers centraux de Nouméa.

N.B: l'enquête-ménage s'appuie sur des secteurs géographiques étendus regroupant des quartiers très différents sur le plan social d'où certaines limites dans l'interprétation des chiffres résultats. Sur le secteur du centre-ville de Nouméa par exemple, la part de ménages pauvres est supérieure à 20% (410 ménages) mais il n'est pas possible de conclure à la paupérisation de centre-ville en particulier car le secteur regroupe également le quartier Latin, Nouville et la Vallée du Génie.

> En quelques mots : les niveaux de revenus
La dispersion des revenus illustre les inégalités au sein de l'agglomération. Les quartiers du Nord-Ouest de Nouméa ainsi que Païta concentrent la pauvreté.

⁸ Ménages dont le revenu par u.c est inférieur à 50% du revenu moyen des ménages de l'agglomération, soit inférieur à 77 857F.



2.3 LES POLES D'ATTRACTION

2.3.1 ACTIVITES ET EMPLOIS

A L'économie Calédonienne

En 2006, le PIB/hab de la Nouvelle-Calédonie était de 2 713 milliers de FCFP/habitants, niveau très proche de la Nouvelle-Zélande et supérieur de plus de 25 % à celui de la moyenne des DOM-TOM.

L'économie Calédonienne est dominée par le secteur tertiaire, qui contribue à la hauteur de 65 % du PIB, situation comparable à celle de la France métropolitaine. Les ressources proviennent du commerce, des services et de l'administration (salaires des fonctionnaires).

L'exploitation du Nickel est l'activité industrielle principale du territoire. Elle permet de créer de l'emploi et d'équilibrer la balance des paiements grâce aux revenus issus des exportations. Les secteurs de l'artisanat, de l'agriculture et du tourisme participent également à l'économie et au marché de l'emploi.

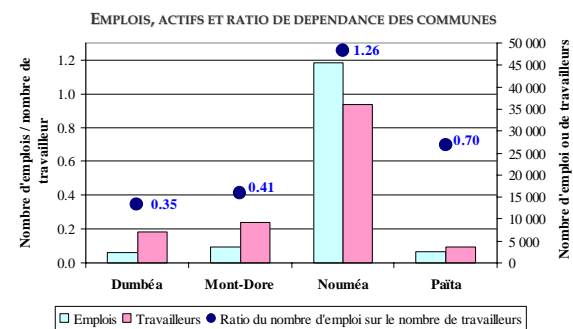
Le Grand Nouméa concentre une grande partie de cette activité économique, par la présence de :

- La majorité des administrations et établissements employant des fonctionnaires,
- Le port autonome et l'aéroport,
- L'unique usine de traitement du Nickel et de toute l'activité artisanale et industrielle qu'elle génère,
- Les activités touristiques : hôtels, accueil des croisiéristes, départs d'excursions, sites culturels et touristiques.

B Localisation des activités au sein du Grand Nouméa

L'exploitation des données de l'enquête-ménage logement de 2002 met en évidence un déséquilibre entre l'offre et la demande : **84 % des emplois sont sur la commune de Nouméa alors qu'elle ne compte que 65 % des actifs.**

Le graphique suivant présente le nombre d'emploi fournis sur chaque commune, le nombre d'actifs ainsi que le ratio emplois/actifs⁹.



La commune de Nouméa a un fort potentiel d'attraction car elle offre plus d'emplois qu'elle n'a d'actifs. Inversement, les communes de Dumbéa et du Mont-Dore apparaissent comme particulièrement dépendantes. Ces analyses seront affinées dans le paragraphe sur les migrations Domicile-Travail).

La carte ci-contre présente le nombre de salariés inscrit au fichier RIDET par quartier. N.B : les effectifs salariés sont inscrits au niveau du siège de l'entreprise d'où une légère surreprésentation du centre-ville par rapport à la réalité.

Au sein de la ville de Nouméa, les pôles d'emploi sont concentrés sur quelques quartiers. La zone industrielle de Ducos, le Centre-Ville et le quartier Latin attirent la majorité des actifs. Le Centre-ville concentre près de 10 000 emplois contre moins de 4 000 actifs. On y trouve toutes les administrations, les commerces, les services (banques, assurance, services publics, ...). Le principal employeur de l'île est l'usine Doniambo (1 600 salariés), jouxtant le centre-ville.

⁹ Plus ce ratio est faible, plus la zone est dépendante d'autres territoires pour satisfaire aux besoins de travail de sa population active.

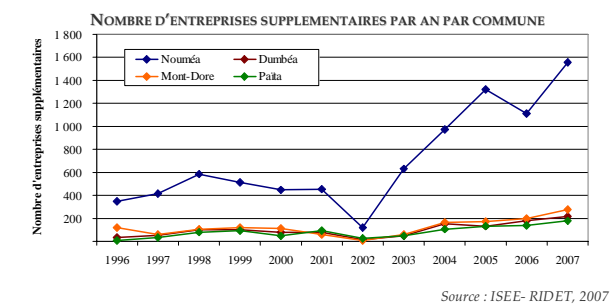
C Dynamique d'évolution depuis 10 ans

La progression du nombre d'entreprises est très forte sur le Grand Nouméa. En dix ans, 11 000 entreprises ont été créées, soit une hausse de 6,4 %/an¹⁰. La part de chaque commune n'a pas beaucoup évolué depuis 1995

	Septembre 1995	Septembre 2007
Dumbéa :	7 %	8 %
Mont-Dore :	12 %	12 %
Nouméa :	76 %	74 %
Païta :	5 %	6 %

Depuis 10 ans, le taux de croissance du nombre d'entreprises est, dans l'ordre des communes les plus dynamiques, de : **+11 %/an à Païta, +9 %/an à Dumbéa, +6 %/an au Mont-Dore et +6 %/an à Nouméa.**

Toutefois, en volume, **Nouméa continue à absorber les 3/4 de la croissance de l'activité : 7 700 entreprises supplémentaires en 10 ans contre 3 300 sur les trois autres communes réunies.**



Source : ISEE- RIDET, 2007

¹⁰ Taux linéaire

D Chômage

La définition du taux de chômage porte toujours à débat. Les taux donnés ci-dessous sont calculés sur la base des données du recensement de 2004¹¹.

Selon cette méthode, le taux de chômage est le suivant :

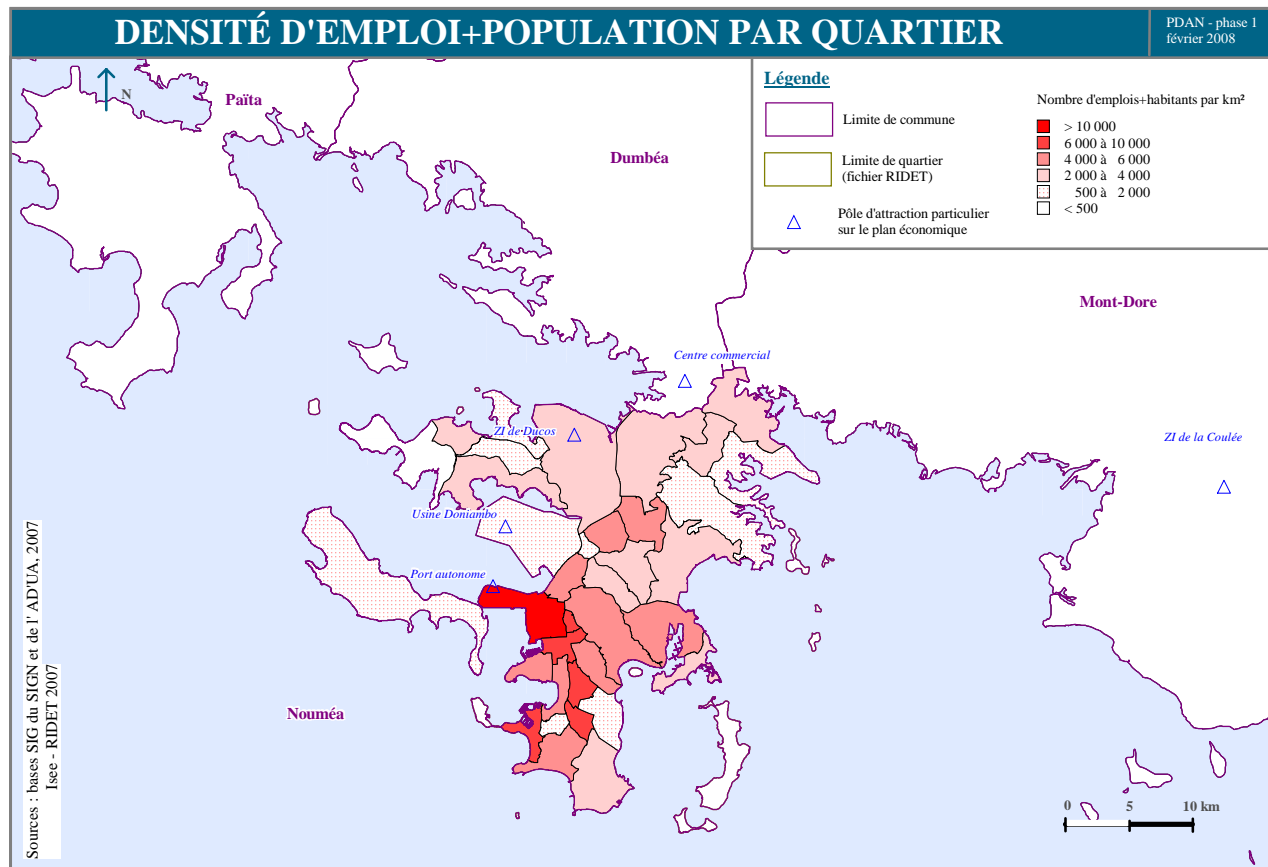
- Dumbéa : 12 %
- Mont-Dore : 11 %
- Nouméa : 8 %
- Païta : 14 %

Les différences ne sont pas importantes mais illustrent la difficulté d'accès à l'emploi pour les populations des communes périphériques notamment à Païta.

> En quelques mots : les emplois

Les emplois sont fortement concentrés sur Nouméa et plus particulièrement sur certains quartiers de Nouméa tels que le centre-ville/quartier Latin et Ducos. Les communes périphériques sont dépendantes de la ville-centre.

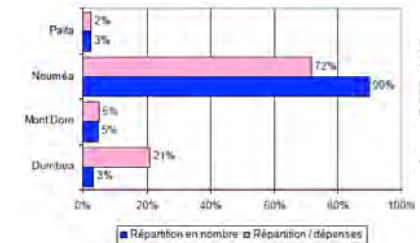
¹¹ Ratio du nombre de chômeurs sur la somme des personnes « ayant travaillé », « saisonniers » et « chômeurs ». Ainsi, les personnes au foyer ne sont pas comptabilisées dans ce calcul.



2.3.2 FONCTION COMMERCIALE

Selon une étude réalisée en 2007 par la DEFE de la Province Sud¹², le Grand Nouméa compte environ 1 810 commerces. Ces commerces se trouvent en majorité sur Nouméa (90 %). En revanche, la part des dépenses effectuées par les ménages du Grand Nouméa sur la ville-centre (en F) est moins importante compte-tenu de la concurrence du centre commercial de Dumbéa.

REPARTITION DES COMMERCES ET DES DEPENSES DES MENAGES DU GRAND NOUMEA



Les commerces et les dépenses sont en fait concentrés sur quelques zones, citées dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Répartition des commerces et des dépenses par quartiers

	Nombre de commerces	%	% des dépenses
Centre-ville/Quartier Latin	681	40 %	29 %
ZI de Ducos	277	16 %	8 %
Vallée des Colons	65	4 %	13 %
Cœur de ville/Koutio	26	2 %	18 %
Reste du Grand Nouméa	669	38 %	32 %

¹² Etude sur l'urbanisme commerciale, DEFE, TNS Sofres, 2007. Les cartes qui sont présentées dans ce paragraphe sont issues de cette étude.

En nombre de commerces, le centre-ville et le quartier latin est de loin la première zone de concentration commerciale. On trouve ensuite des zones de moindre importance : ZI Ducos, Vallée des Colons. En revanche, pour le centre-ville et la ZI de Ducos, il y a un décalage entre leur poids dans le nombre de commerces et leur importance dans les dépenses réalisées par les habitants du Grand Nouméa.

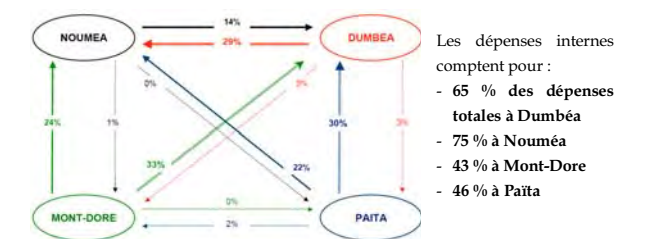
Ce phénomène peut être relié directement à la localisation des deux hypermarchés :

- sur la zone commerciale de Kenu In dans le quartier Cœur de Ville à Dumbéa (Carrefour),
- à Sainte-Marie dans le quartier de la Vallée des Colons (Géant).

Dépenses alimentaires

Le schéma ci-dessous présente la part des dépenses alimentaires réalisées par les résidents d'une commune dans les autres communes du Grand Nouméa. Les dépenses alimentaires représentent 45 % de l'ensemble des dépenses.

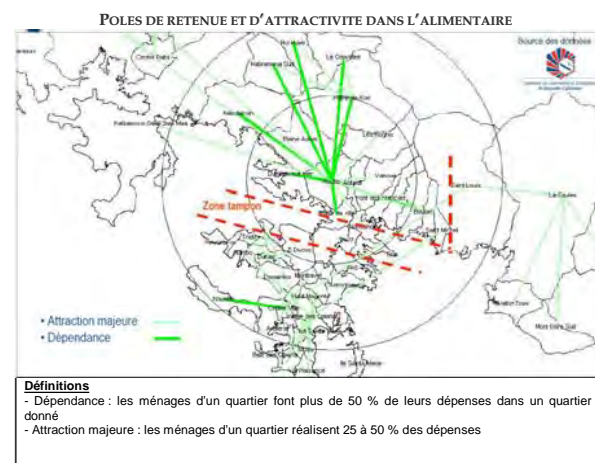
EVASION INTER-COMMUNALE - DEPENSES ALIMENTAIRES



Nouméa n'a pas la prédominance du marché puisque Dumbéa attire plus de flux de Mont-Dore et Païta que Nouméa.

En valeur absolue, les échanges de Nouméa vers Dumbéa sont en fait plus importants que les échanges de Dumbéa vers Nouméa car les Nouméens réalisent la majorité des dépenses de l'agglomération.

Le schéma suivant présente les pôles d'attractivité dans le domaine de l'alimentaire.

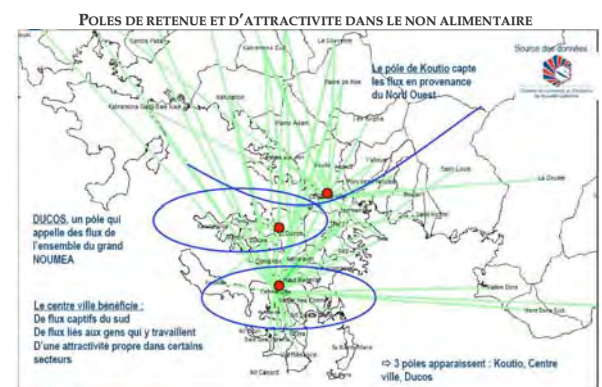
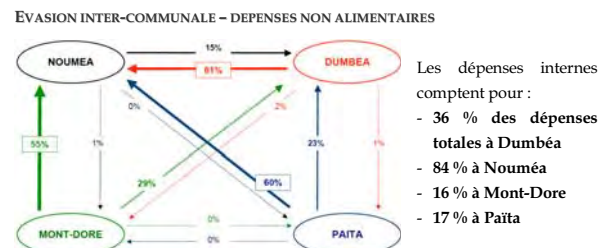


Koutio apparaît comme un pôle majeur. Puis, on note l'existence de nombreux pôles d'attraction plus locaux notamment à Nouméa : Centre-Ville, Vallée des Colons, Ducos, Haut-Magenta, La Coulée, Centre de Païta,...

Dépenses non alimentaires

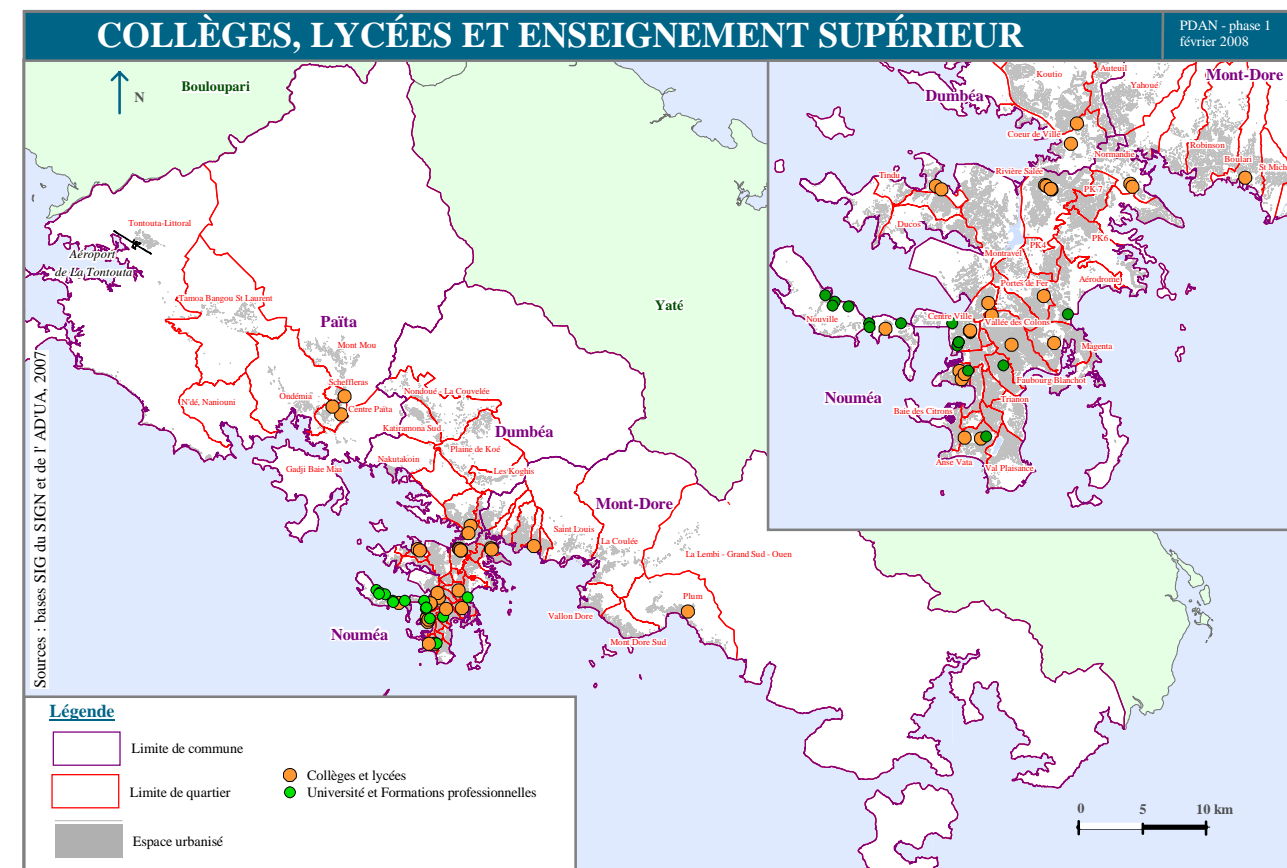
Pour les dépenses non alimentaires, Nouméa retrouve une position de pôle d'attraction principal, bien que Dumbéa continue à exercer une influence non négligeable sur les trois autres communes. C'est surtout la part des dépenses effectuées en interne à chaque commune périphérique qui diminue fortement.

Les différents quartiers ne se retrouvent plus dans une situation de dépendance envers un pôle unique mais d'attraction forte envers les trois pôles.



L'influence des pôles s'étend plus largement que dans le domaine alimentaire compte-tenu de leur spécialisation.

> En quelques mots : les commerces
Les commerces sont très concentrés sur quelques secteurs de Nouméa (centre-ville/quartier latin, Ducos) et de Dumbéa (centre commercial de Kenu In). Ces trois pôles exercent des forces d'attraction importantes sur toute l'agglomération.



2.3.3 ENSEIGNEMENT

Les établissements scolaires se répartissent de la manière suivante.

Tableau 3 : Nombre d'établissements scolaires et effectifs en 2007

	1 ^{er} degré		Collège		Lycée		Dont général	
	Nbr	Effectif	Nbr	Effectif	Nbr	Effectif	Nbr	Effectif
Dumbéa	13	2 762	3	1 632	1	1 440	1	1 440
Mont-Dore	20	3 599	3	1 400	1	332		0
Nouméa	63	13 657	9	7 157	9	6 854	4	3 879
Païta	10	2 157	2	1 058	3	1 680	1	459
Total	106	22 175	17	11 247	14	10 306	6	5 778

Source : Vice-Rectorat de Nouvelle-Calédonie, 2007

Le graphique ci-contre compare les effectifs scolaires à la population des différentes communes¹³.

Les établissements du 1^{er} degré ainsi que les collèges sont équitablement répartis sur le territoire et ne génèrent pas ou peu d'échanges entre communes.

Pour les lycées en revanche, **la commune du Mont-Dore apparaît comme particulièrement mal équipée** puisqu'elle ne possède qu'un seul lycée technique avec peu de places et pas de lycée général. La majorité des jeunes du Mont-Dore doivent se rendre soit à Nouméa, soit au lycée du Grand Nouméa à Dumbéa.

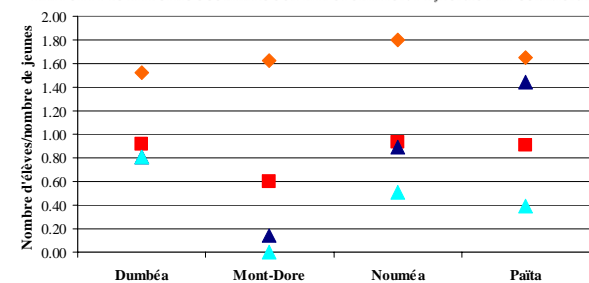
La commune de Dumbéa offre beaucoup de places en lycée général par rapport aux autres communes et attire probablement des élèves de toutes les communes proches, y compris du Nord de Nouméa.

Ces chiffres ne permettent toutefois pas de tirer des conclusions sur les flux scolaires entre les communes car nous ne connaissons pas les chiffres des élèves en internat (en provenance des Iles ou de la Province Nord) ni l'origine

¹³ Ces ratios doivent être pris avec précaution dans la mesure où le recensement par tranche d'âge porte certaines incertitudes. Selon les données collectées sur la commune de Païta, la population en âge d'être scolarisée est en effet fortement sous-estimée par le recensement.

géographique des élèves qui peuvent bénéficier de dérogations sur leurs parents travaillent sur une autre commune.

RAPPORT DES EFFECTIFS SCOLAIRES SUR LA POPULATION DE JEUNES PAR COMMUNE



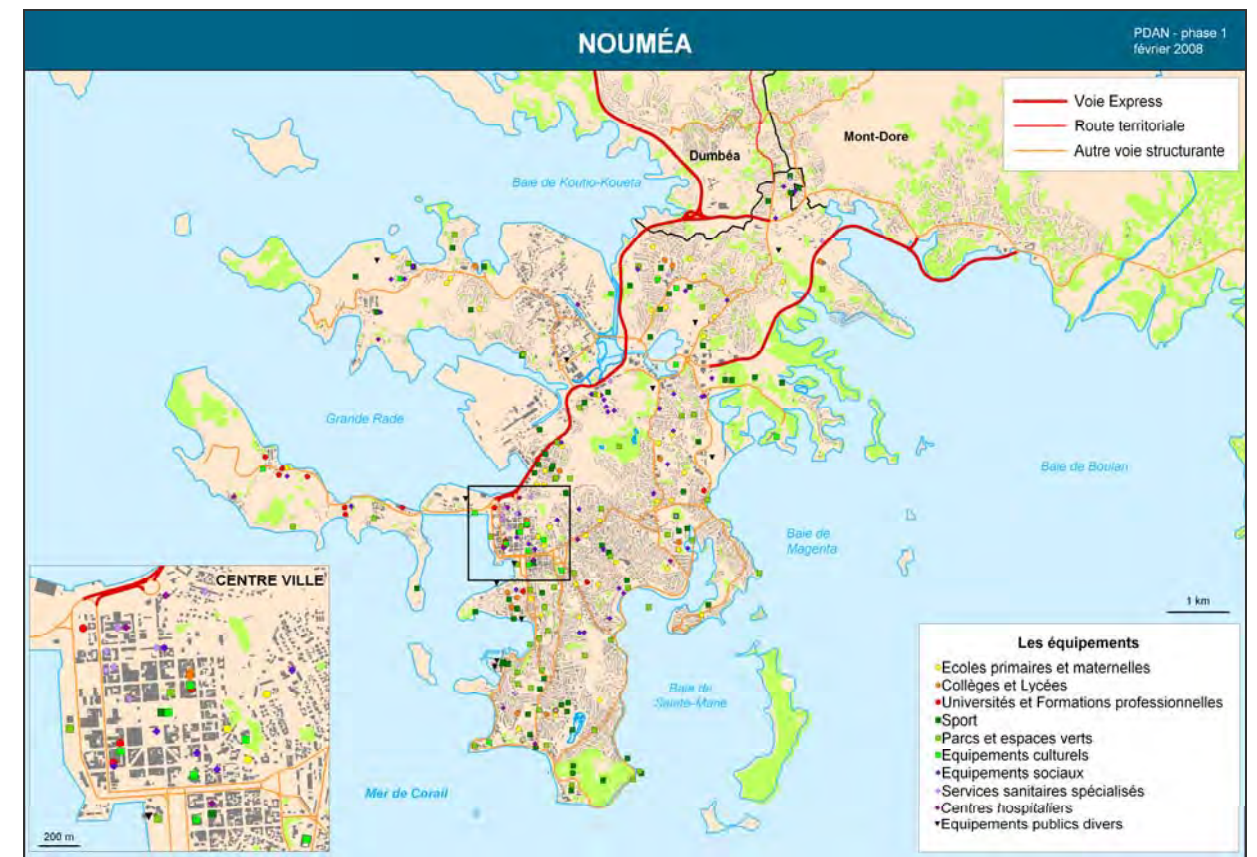
- ◆ Effectifs des établissements du 1^{er} degré par rapport à la population de 0 à 9 ans de la commune
- Effectifs des collèges par rapport à la population de 10 à 19 ans de la commune
- ▲ Effectifs des lycées par rapport à la population de 10 à 19 ans de la commune
- ▲ dont effectifs des lycées généraux ou polyvalents

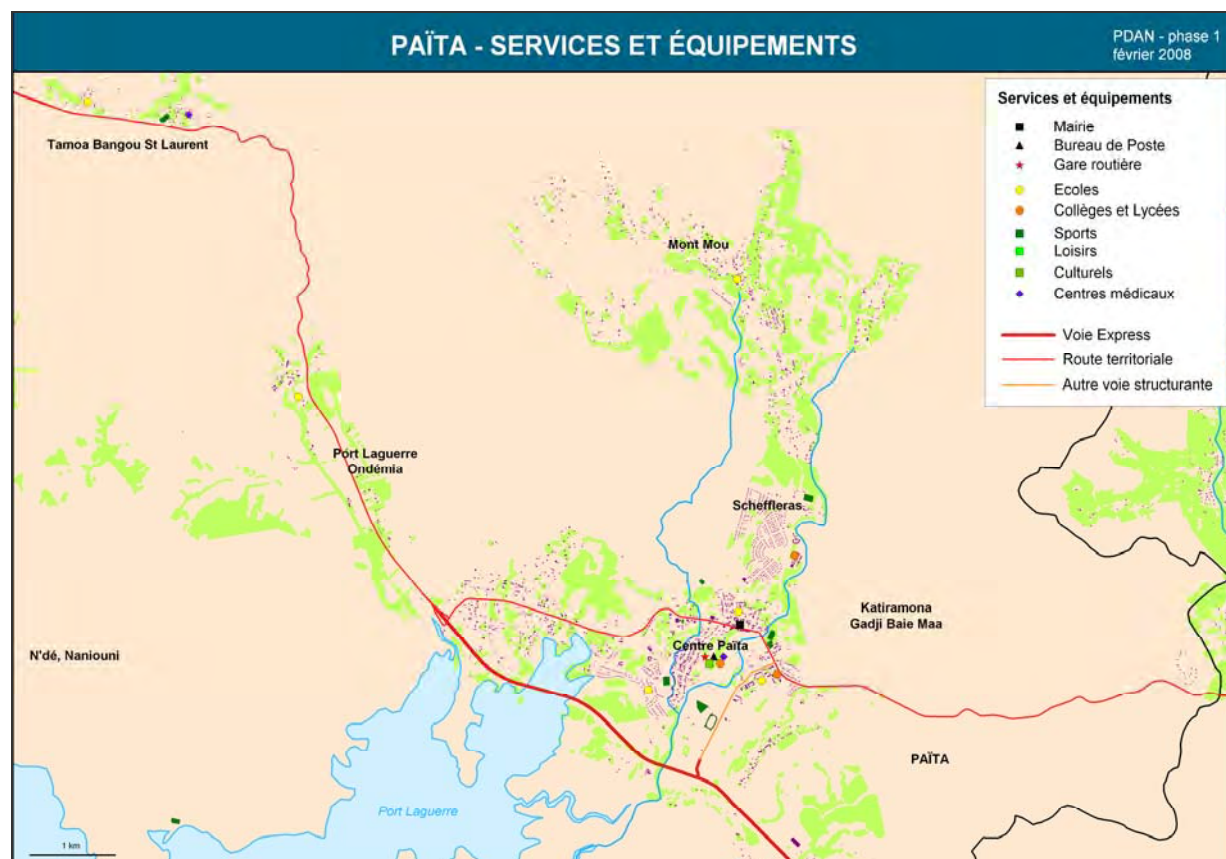
Source : Vice-Rectorat de Nouvelle-Calédonie, 2007 et ISEE-recensement général de 2004

Différents établissements publics sont en projet pour répondre à la croissance de la population dans toutes les communes, notamment périphériques : deux collèges à Dumbéa et à Païta, un lycée public au Mont-Dore.

L'enseignement supérieur se concentre à Nouméa, avec notamment l'université de Nouvelle-Calédonie en partie sur Nouville et en partie sur Magenta.







2.3.4 AUTRES EQUIPEMENTS

Voir cartes précédentes pour la localisation des équipements sur le territoire.

A Les aéroports

L'agglomération du Grand Nouméa compte deux aéroports, la Tontouta et Magenta, localisés sur les cartes précédentes.

L'aéroport de la Tontouta, situé à 50 km au Nord de Nouméa (sur la commune de Païta) est un aéroport international, qui génère de l'ordre de 410 000 passagers/an soit une moyenne de plus de 1 000 passagers par jour. Ce trafic est stable depuis plusieurs années. L'origine des passagers est en premier lieu le Japon puis la Métropole.

L'aéroport de Magenta, situé à Nouméa, à l'est du centre-ville, accueille des vols internes à destination des îles (Lifou, Îles des Pins, Ouvéa, Maré) et génère près de 300 000 passages/an. Il s'agit à la fois d'îliens et de touristes.

Sur ces deux aéroports, on trouve très peu de fret car l'essentiel du fret arrive ou part de la Nouvelle-Calédonie par la mer.

B Tourisme et loisirs

Des équipements culturels concentrés à Nouméa

Le développement des équipements culturels municipaux est récent sur l'agglomération et principalement localisé à Nouméa, bien que les communes de Mont Dore, Dumbéa, Païta disposent chacune d'un centre socioculturel et d'une bibliothèque.

A Nouméa, on y trouve différents musées, la bibliothèque Bernheim, l'école territoriale de musique et le centre J.M Tjibaou qui est à la fois musée du Pacifique, médiathèque et salle de spectacle, des théâtres, l'aquarium. Des animations, telles que les « jeudi du centre-ville », qui ont lieu toutes les semaines sur la place des Cocotiers à Nouméa attirent des habitants de tout le Grand Nouméa.

Équipements sportifs

Toutes les communes disposent d'équipements sportifs de proximité.

En revanche, Nouméa concentre les principaux équipements sportifs d'importance à l'échelle territoriale : stade de Magenta, Terrain de Cricket de N'Du, stade du PLGC, école de voile, hippodrome Herni Milliard, golf de Tina.

A l'opposé, les trois autres communes offrent des zones de loisirs « nature » attractives pour les Nouméens : parc naturel provincial de la Rivière Bleue et de la Thi au Mont-Dore, diverses plages du littoral de Païta, mont Koghis et gorges de la Dumbéa.

Les activités de soirée à Nouméa Sud

Les bars, discothèques, restaurants qui font vivre la ville en soirée sont tous localisés sur la Baie des Citrons et l'Anse-Vata à proximité des plages les plus prisées par les touristes. Cette concentration s'explique par la volonté politique depuis plusieurs années de sécuriser le centre-ville autrefois vivant en déplaçant tous les lieux de loisirs sur les baies.

Le centre-ville de Nouméa, pôle d'attraction principal et lieu de centralité en journée, devient désertique en soirée, excepté lors des jeudis du centre-ville. Seul le multiplex Ciné City fait exception puisqu'il se trouve au Sud du centre-ville. Mais le cinéma est une activité peu pratiquée en Nouvelle-Calédonie.

Très peu d'activités de soirée dans les communes périphériques, tous les jeunes se déplaçant jusqu'au Sud de Nouméa pour sortir, ce qui pose des problèmes de transport et de sécurité routière.

L'attractivité touristique

L'activité touristique est très fortement concentrée sur les quartiers Sud de Nouméa. Les touristes arrivent soit par avion à la Tontouta, soit par bateau de croisière au niveau du quai Ferry soit en bateau de plaisance dans les différentes baies. En revanche, la grande majorité des hôtels et des lieux de départ d'excursion ou des sites touristiques (aquarium ouvert en 2007) se trouvent dans les quartiers Sud.

C Équipements sanitaires et sociaux

Sur ce thème également, toutes les communes disposent d'équipements de proximité mais les établissements hospitaliers sont concentrés à Nouméa.

Le CHT (Centre Hospitalier Territorial) se trouve à Nouméa, à l'entrée Nord du centre-ville, de même que le CHS (Centre Hospitalier Spécialisé) à Nouville, la clinique de Magenta ainsi que les deux cliniques privées (Magnin, Baie des Citrons) et la polyclinique de l'Anse Vata.

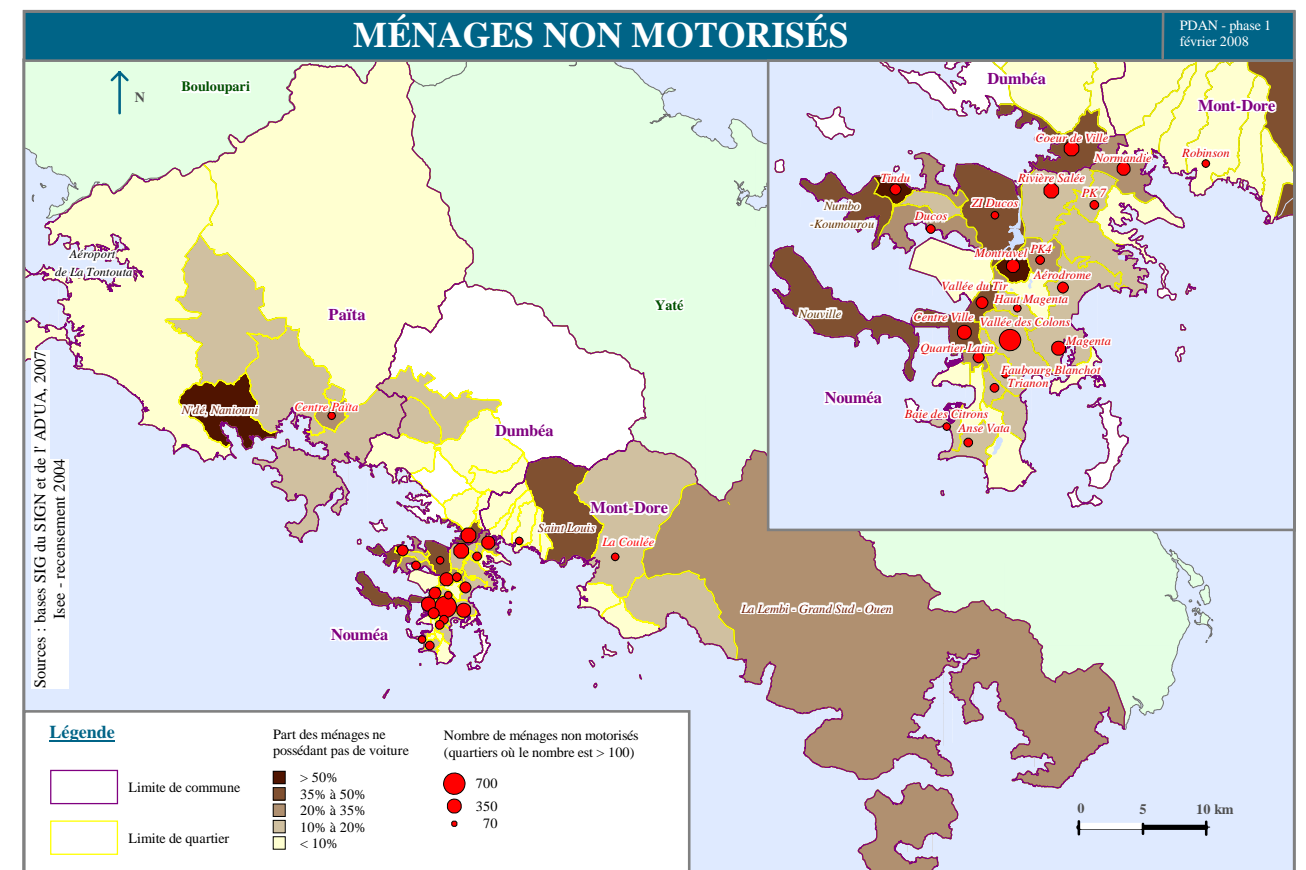
La plupart des dispositifs socio-éducatifs et d'action sociale n'existent qu'à Nouméa (maisons de quartier, foyers).

> En quelques mots : les équipements

En tant que capitale et ville la plus peuplée de l'agglomération et de la Nouvelle-Calédonie, Nouméa concentre les équipements publics d'importance territoriale, principalement sur ses quartiers centraux (centre-ville, quartier latin, magenta) ainsi que les pôles d'attractions liés au tourisme (quartiers Sud). Nouméa est une ville multipolaire avec des espaces très spécialisés.

Les communes extérieures comptent quelques pôles d'attraction importants dans le domaine des loisirs « nature » ainsi que l'aéroport de la Tontouta.

Toutes les communes du Grand Nouméa possèdent toutefois des équipements publics de proximité permettant de répondre à certains besoins. Ces équipements sont concentrés : dans le centre-ville à Païta a proximité de la mairie, à Koutio à Dumbéa, à Boulari au Mont-Dore. La notion de « centre-ville » sur ces deux communes est à l'heure actuelle inexistante. Par rapport à sa population, la commune de Mont-Dore apparaît comme moins bien équipée et probablement plus dépendante de Nouméa sur différents aspects, notamment l'enseignement.



2.4 MOBILITE

Absence d'enquête-ménage déplacement

La connaissance fine de la mobilité des résidents du Grand Nouméa demanderait de disposer d'une base de données issue d'une enquête-ménage déplacement (EMD), telle qu'elle existe dans la plupart des agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants. En l'absence d'EMD, il n'est pas possible d'avoir une vision exacte et fiable des pratiques. Le travail de recueil qui a été réalisé dans le cadre du PDAN permet cependant de dégager quelques indicateurs.

2.4.1 MOTORISATION DES MENAGES

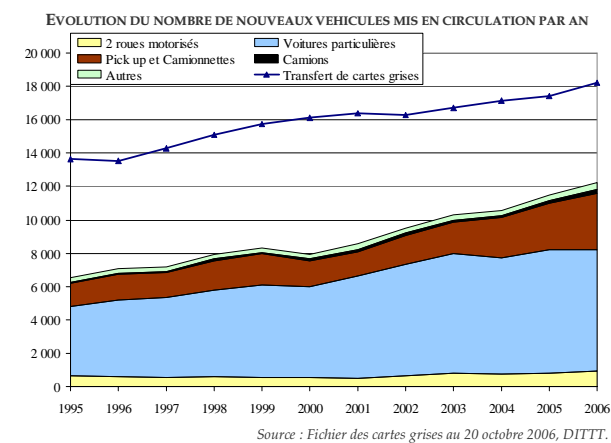
On entend souvent que les Calédoniens ont une relation « particulière » avec la voiture. **L'accès à la voiture est en réalité moins développé qu'en métropole.** Le diagnostic du plan de circulation de Nouméa (2006) donne un taux de motorisation de **1,19 voitures/ménage soit 0,38 voitures/personnes**. Le taux de motorisation par ménage dans des villes métropolitaines de taille équivalente est de plus faible qu'à Nouméa : de 0,96 voitures/ménage à Nancy à 1,08 voitures/ménage à Orléans. En revanche, le taux de motorisation par personne est plus fort en métropole qu'à Nouméa : de 0,41 voitures/personne à Nancy à 0,43 voitures/personne à Orléans. Ces résultats s'expliquent par la taille des ménages : plus de 3 personnes en moyenne dans un ménage Nouméens contre 2,5 environ dans un ménage de ville métropolitaine.

La part importante de ménages non motorisés (**16 % des ménages du Grand Nouméa**) vient contrebalancer le fait qu'une partie de la population est fortement multimotorisée et que la culture de la voiture est dans les mœurs.

La part des ménages non motorisés varie peu entre les communes (11 % au Mont-Dore, 14 % à Dumbéa, 15 % à Païta, 18 % à Nouméa), contrairement à ce qu'on observe dans les agglomérations métropolitaines où la ville-centre est plus favorable aux modes doux. Les quartiers qui comptent le plus de ménages non motorisés sont les **quartiers paupérisés tels que Ducos, Montravel**. La non motorisation concerne **jusqu'à un ménage sur deux** dans certains quartiers (carte ci-contre).

Le taux de motorisation a progressé depuis 1996 (18 % des ménages étaient non motorisés) et continuera à progresser compte-tenu de la croissance économique mais également du contexte urbanistique favorable à ce mode.

Le graphique suivant présente le nombre de véhicules neufs mis en circulation chaque année sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie.



La progression du nombre de véhicules hors camions est constante depuis 1995, de l'ordre de **5 %/an**. Cette forte croissance ne permet pas de conclure à la croissance du parc automobile global¹⁴.

Depuis 2004, on note une **rupture dans la tendance entre la répartition voiture / pick up+camionnettes** parmi les véhicules neufs achetés. En effet, jusqu'en 2004 le nombre de voitures particulières neuves vendues par an progressait chaque année de +8%/an et le nombre de pick-up+camionnettes également de +8%/an. Entre 2004 et 2006, le nombre de voitures particulières neuves vendues n'a

progressé que de +2%/an alors que le nombre de pick-up+camionnettes a progressé de +20%/an.

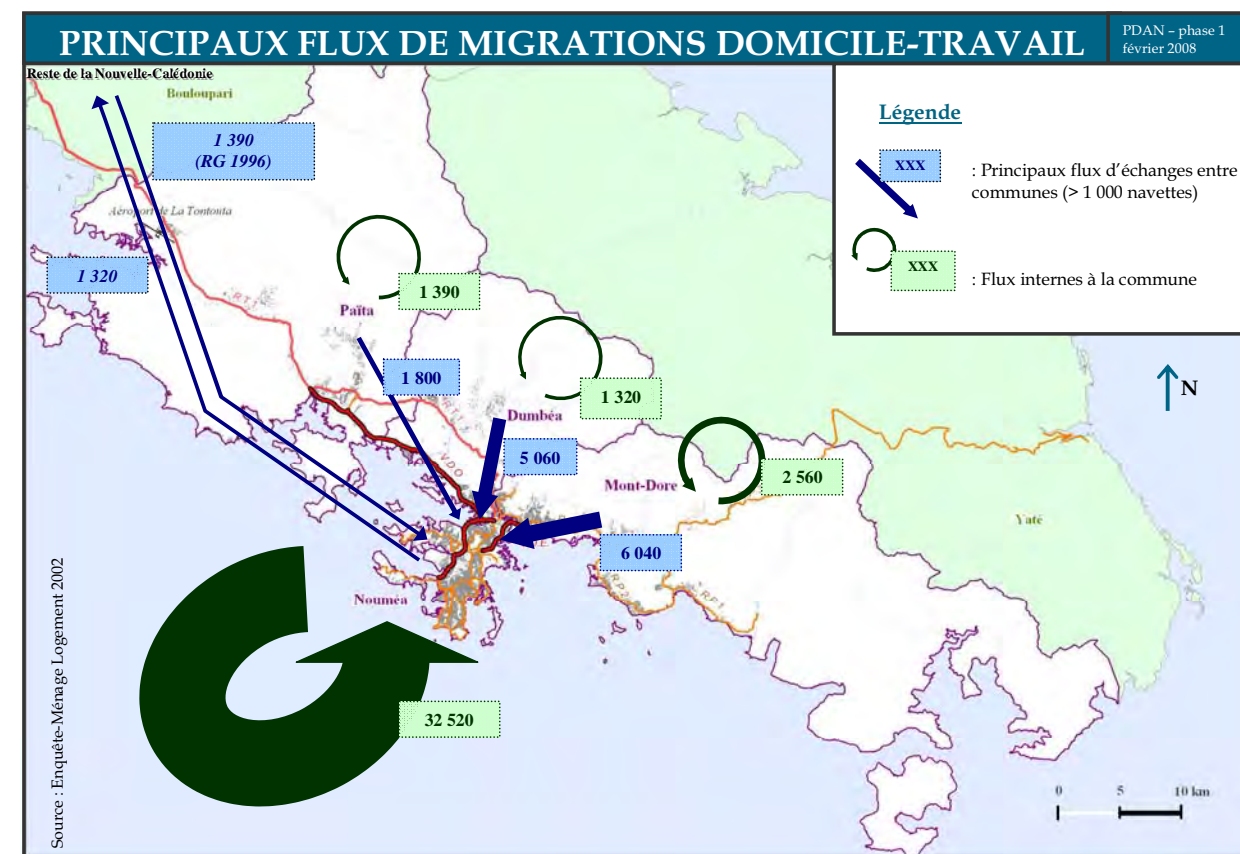
Il s'est vendu en 2006 plus de 3 400 véhicules de cette catégorie contre 1 700 véhicules en 2002 soit moitié moins.

Cette rupture peut s'expliquer en partie par la politique de défiscalisation mise en place en faveur des pick-up double cabine. Cette politique de défiscalisation accompagnait la mise en œuvre de la loi sur l'interdiction de transporter des personnes dans les bennes en incitant les familles à investir dans un pick-up double cabine pour remplacer les pick-up simple cabine. Les chiffres présentés ci-contre montrent qu'elle a également incité une partie des Calédoniens à investir dans un pick-up au lieu d'investir dans une voiture particulière.

Plus généralement, la publicité massive effectuée par les concessionnaires automobiles et l'effet de mode qui en découle contribuent également à cette envolée des ventes de véhicules et plus particulièrement des pick-up.

Ces évolutions ne sont pas sans conséquences sur l'utilisation du réseau viaire : un pick-up est plus consommateur d'espace qu'une voiture particulière, plus nuisible pour l'environnement (pollution olfactive, sonore, émission de gaz à effet de serre), s'intègre moins bien dans un espace urbain contraint et multimodal notamment par rapport aux piétons et aux deux roues en général.

¹⁴ Le nombre de voitures sortant du circuit n'est pas connu.



2.4.2 MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL

Etat des lieux

La majorité des navettes sont internes à Nouméa : 32 500 navettes soit 58% du total. Puis, près d'un quart des navettes sont des communes périphériques vers Nouméa : 12 900 navettes soit 23 % du total.

Ainsi, plus de 80% des navettes domicile-travail générés par les quatre communes du Grand Nouméa sont à destination de Nouméa.

Comme l'illustre le tableau suivant, 90 % des nouméens travaillent à Nouméa de même que 72 % des actifs de Dumbéa, 66 % des actifs du Mont-Dore et 50 % des actifs de Païta.

Tableau 4 : Migrations Domicile-Travail ayant pour origine le Grand Nouméa

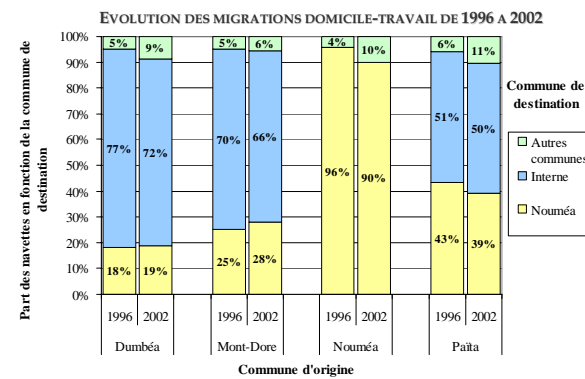
Lieu de résidence	Lieu de travail					TOTAL
	Dumbéa	Mont-Dore	Nouméa	Païta	Hors Agglo	
<i>En nombre de navettes domicile-travail</i>						
Dumbéa	1 320	310	5 060	230	70	6 980
Mont-Dore	80	2 570	6 040	90	350	9 130
Nouméa	650	850	32 520	790	1 320	36 130
Païta	360	20	1 800	1 390	0	3 570
Grand Nouméa	2 410	3 750	45 400	2 500	1 740	55 800
<i>En % des migrations émises par la commune</i>						
Dumbéa	19 %	4 %	72 %	3 %	1 %	100%
Mont-Dore	1 %	28 %	66 %	1 %	4 %	100%
Nouméa	2 %	2 %	90 %	2 %	4 %	100%
Païta	10 %	1 %	50 %	39 %	0 %	100%

Sur l'ensemble du Grand Nouméa, la part des flux internes aux communes est importante : 73 %. Cela s'explique par l'importance des flux Nouméa-Nouméa. La commune de Païta arrive à conserver 40 % de ses actifs sur son territoire.

Evolution depuis 1996

Les trois évolutions remarquables depuis le recensement de 1996 sont :

- La croissance du nombre de navettes : de 48 000 à 55 800, soit +16 %,
- La diminution relative de l'attractivité de Nouméa : en 1996 87 % des flux étaient à destination de la ville-centre contre 81 % en 2002,
- La diminution de la part des habitants travaillant sur leur propre commune de résidence (de 73 % à 68 %), du fait notamment du nombre croissant de Nouméens allant travailler à l'extérieur.



La diminution de l'attraction de Nouméa ne se traduit pas directement par une augmentation des flux internes à chaque commune de périphérie mais plutôt par un accroissement des échanges entre communes, notamment à Dumbéa et Païta. A Dumbéa par exemple, la part des actifs travaillant à Nouméa a diminué de 5 points (de 77% à 72%) mais la part de navettes internes n'a augmenté que de 1 point (de 18% à 19%).

A Nouméa également, les actifs sont de plus en plus attirés par les communes extérieures, la part d'actifs travaillant à l'extérieur est passé de 4% à 10%.

2.4.3 PRATIQUES DE MOBILITE

A Taux de mobilité

Selon l'étude sur l'urbanisme commercial réalisée en 2007, le nombre de déplacements motorisés moyens par personne est de 2,1. Ce chiffre apparaît plus faible que la moyenne des agglomérations métropolitaines (autour de 2,5) bien que cette comparaison doit être faite avec prudence compte-tenu des divergences possibles dans les méthodes d'enquête.

Un quart des personnes interrogées n'avait pas effectué de déplacement motorisé au cours des deux jours précédant l'enquête.

B Motifs de déplacements

L'enquête fournit des résultats partiels sur les motifs de déplacement pour les déplacements motorisés :

- Vers Travail : 23 % des trajets
- Vers Ecole : 12 % des trajets
- Vers Courses : 15 % des trajets
- Autres : 50 % des trajets

Dans la catégorie « Autres » on trouve les loisirs, la santé mais également les personnes qui déposent leur conjoint au travail.

Par ailleurs, une enquête réalisée auprès des chaland dans le centre-ville de Nouméa en 2007 renseigne également sur le motif de déplacement :

Raisons de fréquentation du centre-ville	Total	
	Nombre	%
Pour mes loisirs (cinéma, bibliothèque)	92	30,7%
Pour effectuer mes achats	82	27,3%
J'y travaille	77	25,7%
J'y habite	28	9,3%
Pour prendre le bus	12	4%
Tâches administratives	9	1,7%
Total	300	100%

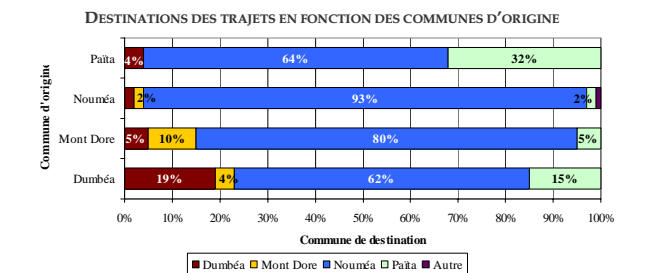
Source : Enquête de satisfaction commerçants et chaland, Nouméa Grand Centre, 2007

Une même enquête réalisée en 2003 dans le centre-ville donnait comme premier motif de déplacement le travail puis les achats, les démarches administratives avant les loisirs.

Cette évolution de la mobilité peut se rapprocher de ce qui se passe en métropole où la part des déplacements liés au travail diminue au détriment des achats et de loisirs qui comptent aujourd'hui pour plus de 50% des déplacements effectués.

C Destinations des trajets

Le graphique suivant concerne uniquement les déplacements motorisés. Nouméa représente 85 % des destinations des trajets.



Source : Etude sur l'urbanisme commercial, DEFE, 2007

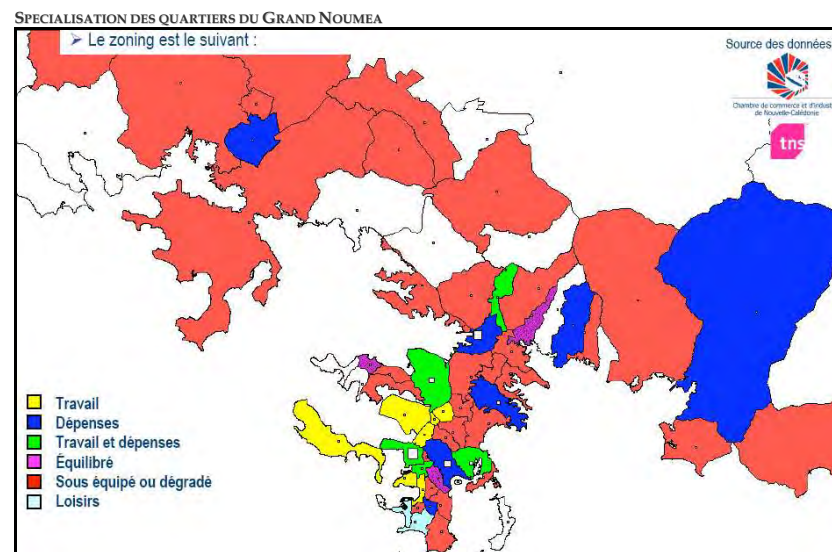
Plus précisément, les quartiers de destination principaux des trajets sont : Centre-Ville (16 %), Magenta (13 %), Vallée des Colons (9 %), Koutio (8 %), ZI de Ducos (6 %), Anse Vata (5 %), Rivière Salée (5 %).

A l'aide d'une analyse croisée par motif et d'une mise en relation avec deux autres variables que sont l'importance du quartier en nombre de ménages et la place du quartier dans les dépenses des ménages, l'étude sur l'urbanisme commercial conclue à la spécialisation de certains quartiers, qui est représenté sur la carte suivante.

Les quartiers sous équipés sont ceux qui comptent une forte population mais peu d'équipements au regard de cette population. C'est le cas notamment des

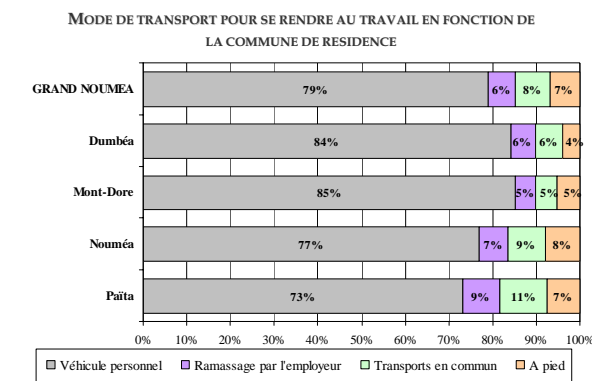
quartiers de Koutio, Rivière Salée, Vallon Dore, Aéroport, Val Plaisance. Ceux-ci sont souvent proches de quartiers à fonction commerciale très forte (« dépenses » ou « travail et dépenses ») : Cœur de Ville à Dumbéa, La Coulée au Mont-Dore, Vallée des Colons.

De manière générale, cette analyse illustre la forte spécialisation des quartiers, qui sont dépendants les uns des autres.



D Part modales

Les seules données récentes en matière de mode de déplacement sont les données de l'enquête-ménage 2002, qui ne porte que sur les déplacements liés au travail.



La grande majorité des déplacements sont effectués en véhicule personnel. A titre de comparaison, sur l'agglomération de Poitiers, qui a une population comparable à l'agglomération du Grand Nouméa, la part des déplacements domicile-travail effectués en voiture particulière est de 64%.

La part des TC est plus faible que dans les agglomérations métropolitaines de taille équivalente mais surtout la part de la marche à pied est très largement inférieure aux niveaux habituellement rencontrés. Même sur la ville-centre, la part de la marche à pied reste inférieure à 10%, de même que la part des TC.

> Les véhicules particuliers dominent largement les autres modes.

E Les temps de l'agglomération

La vie Calédonienne commence tôt le matin. Les entreprises et bureaux ouvrent leurs portes pour la majorité d'entre elles vers 7h/7h30. Les établissements scolaires ouvrent également leurs portes entre 7h et 7h30.

On assiste donc à une concentration des flux sur les secteurs attractifs à ces horaires.

En soirée, les sorties de bureaux commencent dès 16h et s'étalent jusqu'à 18h.

L'usine de Doniambo, principal employeur du Grand Nouméa (1 400 employés) fonctionne d'une façon particulière :

- 800 employés sont au quart : 3h-11h, 11h-19h et 19h-3h.
- 600 employés sont là la journée, de 6h à 13h30

La vie sociale, sportive et les loisirs sont particulièrement développés le week-end et moins en soirée car la nuit tombe tôt (entre 17h et 18h en fonction des saisons).

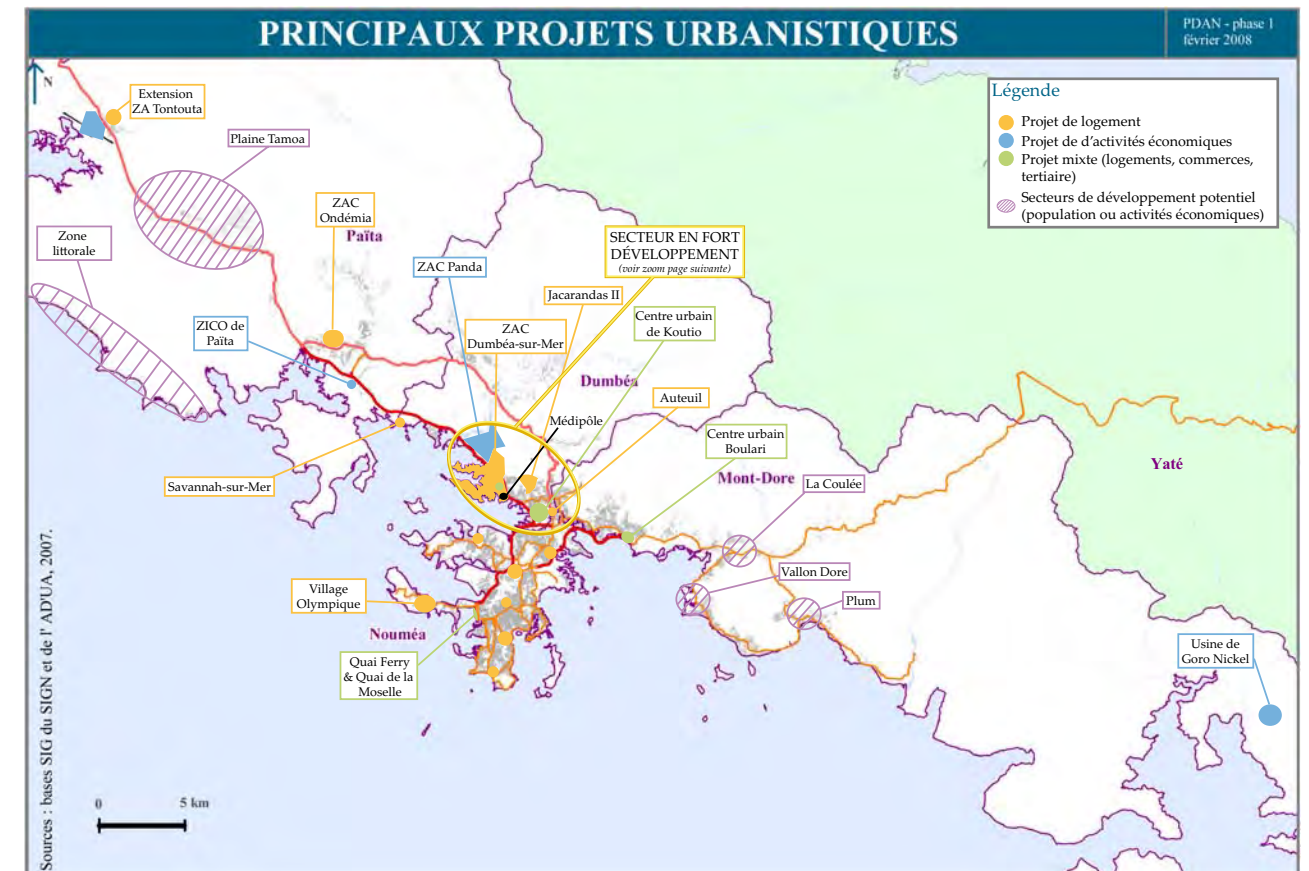
> En quelques mots

Les pratiques de mobilité sont peu connues et l'interprétation des données disponibles doit être menée avec certaines précautions.

La mobilité des résidents du Grand Nouméens est très fortement orientée vers la voiture particulière avec des parts modales faibles pour les transports collectifs et la marche à pied, même dans le centre de Nouméa.

Ces modes alternatifs sont toutefois utilisés par une population captive qui n'a pas accès à la voiture particulière.

Les flux des migrations domicile-travail et des autres motifs de déplacements sont très fortement concentrés sur Nouméa et plus précisément quelques quartiers centraux de Nouméa.



Le tableau ci-dessous fait la synthèse des projets envisagés¹⁵.

Tableau 5 : Synthèse des projets de développement par commune

	Surfaces de projets	Population		Projet de développement		
		Nombre de logements	Population à terme	Commerces	Emplois	Services et équipements divers
Dumbéa	570 ha	8 500	25 000	- Centre Commercial - Commerces de proximité	- 50 ha d'activité économique et industrielle - 10 000 m ² de bureaux	- Services de proximité - Médipôle - Médiathèque
Mont-Dore	~100 ha	1 000	2 500	- 10 000 m ² de commerces de proximité	- Usine Goro Nickel (2000 emplois) - 10 000 m ² de bureaux	- Lycée
Nouméa	205 ha	4 500	10 000 à 15 000	- 10 000 à 20 000 m ² de commerces de proximité	- 18 000 m ² de bureaux	- Village olympique/cité universitaire
Païta	400 ha	5 300	15 000 à 20 000	- commerces de proximité	- Zone artisanale et industrielle (~100 lots)	- Pôle sanitaire - Pôle de loisirs : salle de sport et de spectacle

Les données de population fournies dans ce tableau sont des estimations à long terme (2015-2020). A titre indicatif, l'horizon de remplissage de la ZAC de Dumbéa-sur-Mer est estimé autour de 2018 où la population totale accueillie atteindra près de 20 000 habitants.

Excepté le village olympique à Nouville, les projets d'importance, notamment les ZAC, sont tous prévus pour une commercialisation entre 2008 et 2010.

A cette échéance c'est Dumbéa qui compte le plus de projets à la fois en matière de logements, de commerces et d'activité économique. La commune de Mont-Dore devrait également voir des projets se monter avec l'ouverture de l'usine de Goro Nickel bien qu'à l'heure actuelle aucun projet d'importance ne soit en cours, excepté le centre urbain de Boulari dont les travaux sont presque finis.

Païta et Nouméa ne sont pas en reste et comptent également des projets d'importance.

Compte-tenu de la multitude de projets, la question de leur remplissage et de leur réussite se pose. Le développement en dehors de Nouméa notamment est difficile à prévoir et peut donner lieu à plusieurs scénarios de développement.

¹⁵ Seuls les projets cités précédemment pour lesquels nous disposons de données ont été intégrés dans cette synthèse.

2.5.2 LES HYPOTHESES D'EVOLUTION

A En termes de population

Scénario 1 - Poursuite des tendances ?

Un premier scénario peut être construit par la poursuite des tendances passées.

Extraits de Principales évolutions démographiques dans le Grand Nouméa (1996-2004).

Observatoire urbain, AD'UA, 2006

« Malgré un léger fléchissement, l'évolution démographique observée durant la période intercensitaire ne remet pas en cause fondamentalement les estimations réalisées dans les études prospectives de ces dernières années [...]. Les projections réalisées en se basant sur la prolongation des tendances observées entre 1996 et 2004 donneraient :

- En 2010 : près de 51.500 ménages (soit 1.350 ménages supplémentaires par an) et une population proche de 170.000 habitants (soit une moyenne de 4.000 personnes supplémentaires chaque année) ;
- En 2015 : près de 62.000 ménages et une population proche de 192.000 habitants. »

Selon ces hypothèses, la population des communes du Grand Nouméa aux différents horizons de travail du PDAN (5 ans, 10 ans) sera la suivante :

	2007	2012	2017
Dumbéa	20 600	24 500	29 000
Mont-Dore	25 500	27 800	30 300
Nouméa	97 400	108 100	119 700
Païta	14 100	18 100	23 200
Grand Nouméa	157 600	178 500	202 200

EVOLUTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR COMMUNE

	Situation actuelle 2007	Situation en 2017
Dumbéa :	13 %	14 %
Mont-Dore :	16 %	15 %
Nouméa :	62 %	59 %
Païta :	9 %	11 %

Il y a peu d'évolution dans la part de chaque commune dans l'ensemble. Ainsi, en 2017, 59% de la population habite Nouméa contre 62 % aujourd'hui. Cette évolution se fait au profit principalement de Païta qui passe de 8 % à 11 %.

Scénario 2 -Rééquilibrage par le remplissage des ZAC

Un second scénario peut être construit en considérant les projets actuels sur le Grand Nouméa. Les réflexions dans l'encadre ci-dessous ont été menées par l'AD'UA et définissent ce scénario de développement.

Extraits de La production de logements neufs dans le Grand Nouméa, Observatoire

urbain du Grand Nouméa, AD'UA, 2006

« En conclusion.

La construction de logements neufs n'a jamais connu un tel niveau de production dans l'agglomération. Si cette production concerne toujours essentiellement la commune de Nouméa (59 % des logements autorisés pour la dernière décennie), un phénomène d'étalement urbain s'observe dans l'espace périurbain, en même temps qu'une densification des espaces urbanisés par le développement de l'habitat collectif. [...]

Nouméa reste la principale commune pourvoyeuse de logements neufs car l'habitat collectif y connaît une forte progression, augmentant la densité urbaine de la commune. Si les prévisions de production restent élevées, la chute des logements autorisés dure depuis le mois de juin 2005. Le développement

immobilier marque une pause, plus qu'un affaiblissement, car nous observons un délai plus important pour la réalisation des permis collectifs. Le développement de l'urbanisation dans les communes périphériques, avec des coûts moins élevés, impacte sur la production de Nouméa et amorce un rééquilibrage dans l'ensemble de l'agglomération.

La commune du Mont-Dore apparaît comme la moins soumise à la pression immobilière : le nombre de logements conformes a nettement diminué depuis 2002 et les logements autorisés restent relativement stables. La réalisation de la ZAC de Boulari va permettre de garder une certaine stabilité dans la production et l'impact de l'usine métallurgique de Goro Nickel pourrait créer une forte demande à proximité dans le sud de la commune.

Dumbéa est devenue la commune où le développement immobilier est le plus marqué. La localisation du sud de la commune au cœur géographique de l'agglomération et au contact de Nouméa et du Mont-Dore en font un lieu stratégique du développement du Grand Nouméa. **S'il ne fait pas de doute que Dumbéa est la commune qui progressera le plus sur le plan démographique et urbain** au cours des prochaines années, seuls les délais de réalisation sont encore imprécis. La réalisation de ces grands projets de développement que sont les ZAC devrait s'étaler sur plus d'une décennie.

La commune de Païta connaît, depuis quelques années, un bouleversement de son urbanisation car les lotissements ont modifié la répartition spatiale de ses logements. La demande immobilière connaît une très forte croissance principalement tournée vers de l'habitat individuel grâce à un coût du foncier plus abordable. Les orientations prises lors de la réflexion en cours sur le développement futur de la commune (ZAC Ondémia), qui doit permettre une gestion plus équilibrée de l'espace communal et de la construction neuve, influera sur le volume de la production au cours des prochaines années. »

Ainsi, si on considère que tous les projets cités précédemment se réalisent et se remplissent progressivement d'ici 10 ans, la population des communes du Grand Nouméa aux différents horizons de travail du PDAN (5 ans, 10 ans) sera la suivante :

Tableau 7 : Estimation de la population par commune à différents horizons

	2007	2012	2017
Dumbéa	20 600	32 600	45 600
Mont-Dore	25 500	28 000	32 500
Nouméa	97 400	104 500	112 400
Païta	14 100	24 100	34 100
Grand Nouméa	157 600	189 200	224 600

Dans ce scénario, la part de chaque commune dans l'ensemble évolue plus fortement que dans le précédent. D'ici 10 ans, Nouméa conserve toutefois la moitié de la population de l'agglomération.

EVOLUTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR COMMUNE

	Situation actuelle 2007	Situation en 2017
Dumbéa :	13 %	20 %
Mont-Dore :	16 %	15 %
Nouméa :	62 %	50 %
Païta :	9 %	15 %

Le scénario le plus plausible est peut-être intermédiaire entre les deux scénarios cités ci-dessus. Cette réflexion sera affinée dans le cadre du SCAN.

B En termes d'activités

Les projets de ZAC vont inciter les entreprises et commerces à s'implanter en dehors de Nouméa d'autant que les problèmes de place et de circulation dans la ville-centre sont un argument fort pour la décentralisation des entreprises.

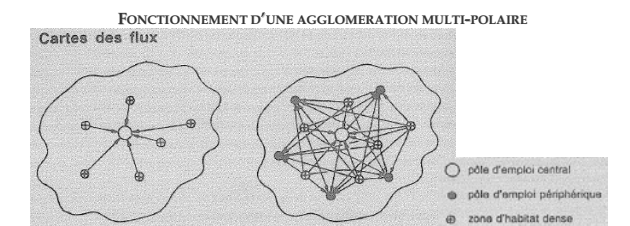
Toutefois, à l'heure actuelle les créations d'entreprises continuent à se concentrer majoritairement à Nouméa. La ville-centre présente d'énormes avantages pour les entrepreneurs : la présence du port autonome, de l'usine Doniambo, de la majorité des entreprises et des artisans à Ducos ou dans d'autres quartiers de Nouméa. Les distances de déplacement pour rencontrer clients et fournisseurs sont courtes et tous les services nécessaires au bon fonctionnement d'une entreprise sont à proximité. Le rattrapage économique ne se fera que si ces zones en projet présentent des avantages soit fiscaux, soit sur le plan des infrastructures dont infrastructures de transport et des services.

Dans tous les cas le rattrapage économique sera plus complexe et plus lent à se mettre en place que le rattrapage démographique.

C Vers un accroissement des échanges entre communes

Le rééquilibrage démographique et économique, élément essentiel inscrit dans le contrat d'agglomération 2006-2010, permettra un équilibrage des flux au sein de l'agglomération et contribuera à freiner la croissance de certains flux orientés vers Nouméa en heure de pointe du matin.

En revanche, il est illusoire de croire que ces projets vont contribuer à fixer les populations dans leur commune de résidence et à diminuer les échanges. Cela correspond à une vision très fonctionnaliste de l'urbanisme qui n'a plus cours dans les sociétés modernes, axées sur la mobilité. Les échanges entre les pôles vont s'accroître, sur le modèle de fonctionnement d'une agglomération multipolaire : de Nouméa vers la périphérie et entre pôles périphériques.



Source : SCOT et déplacements, Problématiques et méthodes, CERTU, ADEME, 2004

Le Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne, en cours de réalisation, devrait permettre d'affiner la connaissance des perspectives de développement de l'agglomération. Ces éléments seront pris en compte dans la phase de construction des scénarios du PDAN.

2.6 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DU TERRITOIRE

Une tache urbaine dessinée par les contraintes géographiques

Les 146 000 habitants du Grand Nouméa se concentrent à 80 % sur une petite partie du territoire sur et autour de la presqu'île de Nouméa. Le tissu urbain est continu entre Nouméa, le Sud de Dumbéa et l'Ouest du Mont-Dore. Le reste de la population se répartit le long du littoral ou dans les plaines. L'axe central de la presqu'île est particulièrement dense (Vallée des Colons, Magenta, Rivière Salée et Koutio).

Une démographie galopante

La population du Grand Nouméa est une population jeune. L'agglomération connaît une forte croissance démographique (+2.5 %/an) dont la pression s'exerce sur les quatre communes.

D'importantes inégalités sur le plan social

La disparité de niveau de vie entre les résidents du Grand Nouméa est importante et la ségrégation spatiale particulièrement marquée : des quartiers aisés (Sud de Nouméa), des quartiers qui concentrent la pauvreté (Nord-Ouest de Nouméa, Païta, certains quartiers de Dumbéa). Cette population paupérisée a plus difficilement accès à la mobilité.

Des espaces monofonctionnels avec une forte concentration de pôles d'attraction sur quelques quartiers de Nouméa

Les activités et les emplois sont concentrés sur quelques secteurs de Nouméa. Les communes périphériques sont fortement dépendantes de Nouméa, engendrant des migrations pendulaires importantes. En interne à Nouméa, les migrations alternantes sont également particulièrement développées car les secteurs d'activités sont éloignés des secteurs de population (ZI de Ducos, Centre-Ville, Doniambo à l'Ouest de la ville).

Des pratiques de mobilité orientées vers la voiture particulière

Au niveau commercial la concentration est similaire, à l'exception du centre commercial de Kenu In à Dumbéa qui attire des flux de Nouméa. Les activités de tourisme et de loisirs se concentrent dans les quartiers Sud de Nouméa. Les espaces sont spécialisés et les populations éloignées des pôles de vie, à la fois dans le domaine des emplois, des commerces, et de loisirs.

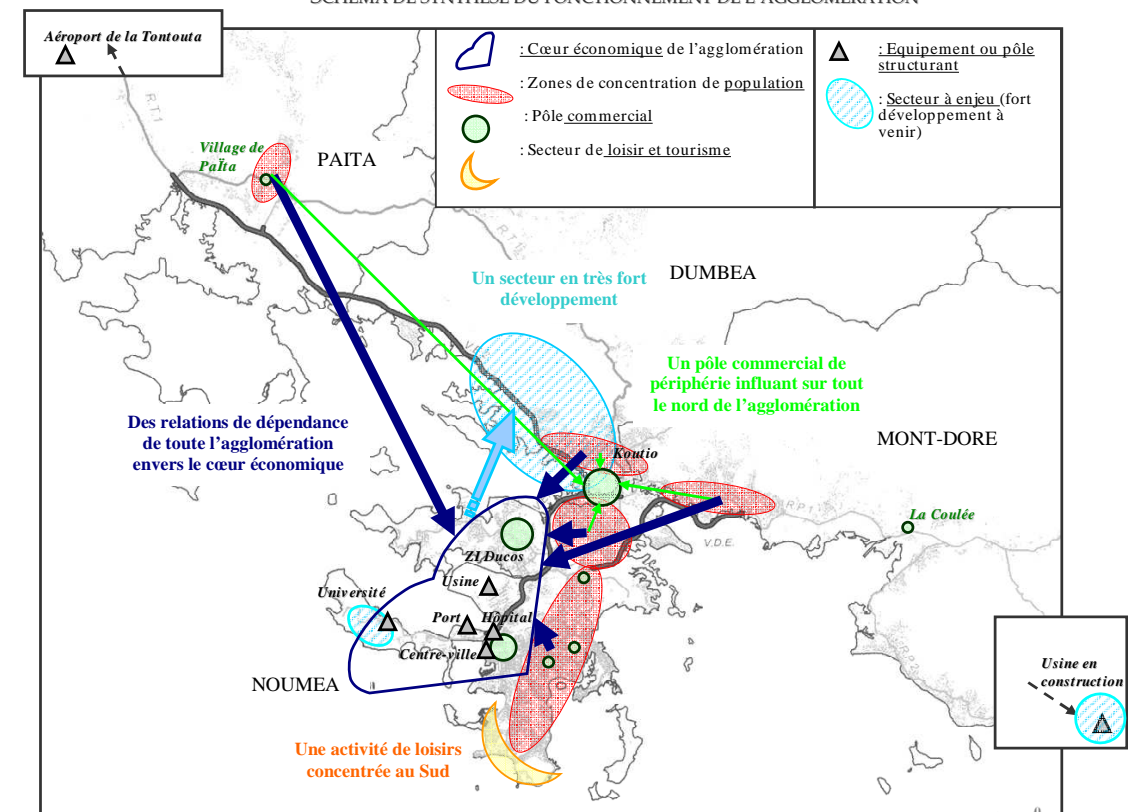
Les pratiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération sont peu connues. Les moyennes sont peu significatives dans la mesure où l'agglomération semble fonctionner à deux vitesses : d'un côté les ménages multimotorisés et d'un autre côté les captifs des transports collectifs. Cette part de captifs tend à diminuer en relation étroite avec la croissance du niveau de vie moyen des ménages (contexte de croissance économique) et l'attrait pour la voiture en Calédonie.

L'urbanisation et le fonctionnement de l'agglomération sont nettement favorables à la voiture particulière au détriment des autres modes. La ville ne présente pas les caractéristiques essentielles d'une ville des déplacements de proximité (mixité des fonctions, densité).

Entre poursuite des tendances et développement d'une agglomération multipolaire

Les hypothèses de croissance de l'agglomération sont impressionnantes. Deux scénarios de développement peuvent être envisagés : poursuite des tendances ou enclenchement du rééquilibrage annoncé et programmé au travers des projets de ZAC notamment. Ce rééquilibrage des emplois et de la population conduira, à long terme, à la constitution d'une agglomération multipolaire où les échanges seront plus diffus mais surtout plus importants.

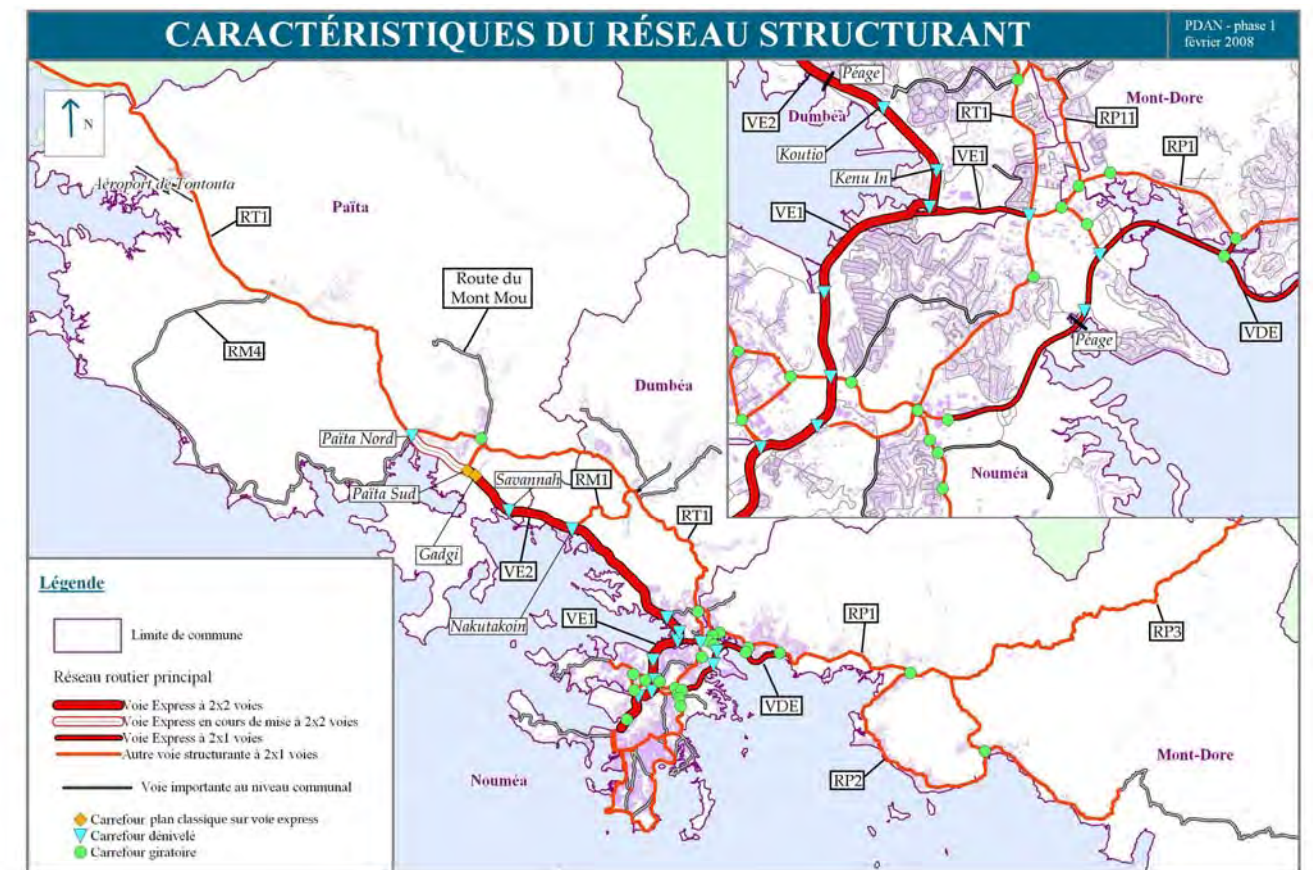
SCHEMA DE SYNTHÈSE DU FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION



3 Diagnostic du système de déplacement

L'objet de ce chapitre est de dresser un état des lieux exhaustif du système de déplacements sur l'agglomération, tous modes confondus. Il s'agit, pour chaque thème, de détailler l'offre de transport, la demande, les évolutions prévisibles et les dysfonctionnements éventuels à la fois en situation actuelle mais également aux différents horizons du PDAN.

Les points clés de ce diagnostic seront repris dans le chapitre 4 de synthèse.



3.1 CIRCULATION GENERALE

3.1.1 OFFRE DE TRANSPORT

La carte ci-contre présente l'offre de transport à l'échelle du Grand Nouméa. Les cartes qui suivent présentent un zoom sur la ville de Nouméa et le centre-ville de Nouméa.

A Réseau structurant à l'échelle interurbaine

Le réseau interurbain s'organise autour de quatre voies principales dont trois gérées par la Province Nord (deux voies express la VDO et la VDE concédées en partie à la SavExpress et la RP1) et une par le Territoire de la Nouvelle-Calédonie (RT1).

La **Voie de Dégagement Ouest**, composée de la VE1 et la VE2, est l'axe majeur de l'agglomération. Elle relie le centre-ville de Nouméa à Païta en traversant plusieurs quartiers du Nord de Nouméa ainsi que Koutio à Dumbéa. Elle est à **2*2 voies** presque dans sa totalité ; le tronçon manquant au Nord étant en cours d'élargissement. La vitesse autorisée est de **70 km/h en agglomération** puis de **80km/h hors agglomération jusqu'au péage** et **90km/h** jusqu'à Tontouta. La Voie Express débouche directement en centre-ville au niveau de l'entrée de la SLN sur le rond-point Berthelot puis le giratoire Patch au Nord du centre-ville de Nouméa.

La **Voie de Dégagement Est**, plus récente, relie Nouméa à Mont-Dore sans desserte intermédiaire. Bien que classée en tant que voie express, elle est aménagée à **2*1 voies** sans séparation centrale et est limitée à **90 km/h** à partir du péage vers Mont-Dore. Elle débouche également sur deux giratoires à l'est de Nouméa : rond-point de Pentecôte puis à l'intersection avec la rue Jacques Iékawé, le rond-point de Rabot, encore nommé Belle Vie.

Une partie de la VE2 (au Nord de l'échangeur de Koutio) et la VDE sont payantes.

Tableau 8 : Tarif des péages

en F.CFP	VE2	VDE
VL	150	100
PL < 2 essieux	300	200
PL < 2 essieux	450	300
Motos	75	50

La **RT1**, ancien axe routier principal de l'agglomération, tend à devenir une **voie de trafic local** compte-tenu de la concurrence de la VDO et de l'urbanisation du secteur. Elle est à **2*1 voies** avec un profil très interurbain et fait actuellement l'objet d'aménagements sur sa partie urbaine visant à la transformer en boulevard urbain. La vitesse autorisée est **50km/h en agglomération, 70km/h** entre Auteuil et Dumbéa Rivière ainsi qu'entre Dumbéa Rivière et Païta puis **70km/h, 90km/h** ou **110km/h** en fonction des sections au Nord de Païta.

La **RP1** est l'épine dorsale du Mont-Dore. Il s'agit d'une infrastructure de **2*1 voies** dont le profil alterne entre des sections de type boulevard urbain (nombreux giratoires, TPC, trottoirs, bande cyclable) et des sections plus interurbaines au-delà de St Michel.

D'autres routes provinciales complètent le réseau : la RP11 qui double la RT1 dans la liaison Mont-Dore/Dumbéa, la RP2 qui dessert les lotissements de Vallon Dore et Mont Dore Sud, la RP3 qui relie l'agglomération au Grand Sud et à Yaté (route de Goro Nickel pour les poids lourds). Par ailleurs, la Route de Nakutakoin (RM1) et la route de liaison entre RT1 et VDO à Païta jouent un rôle important également dans le réseau.

Le reste du réseau routier est composé de nombreuses routes communales ou privées qui rabattent les résidents des différents quartiers sur les axes principaux.



Source : Plan de circulation de Nouméa, Via Comnea, 2007. Cartographie : ARCADIS-2008



Source : Plan de circulation de Nouméa, Via Comnea, 2007

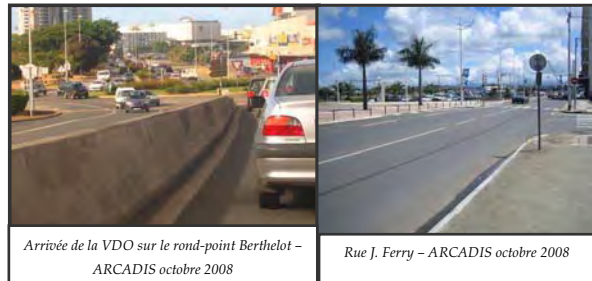
B Réseau viaire à l'échelle de chaque commune

Nouméa

Bien développé, le réseau viaire de Nouméa est caractérisé par (source : plan de circulation, Nouméa, 2006) :

- de **nombreux virages**, dessinés par le relief et le découpage des côtes (sauf centre-ville),
- une **faible emprise des voies** hors centre-ville (2x1 voies) liée au développement de l'urbanisation sans anticipation des besoins routiers,
- une **capacité de circulation relativement importante** malgré l'emprise réduite des voies au prix d'aménagements spécifiques favorisant exclusivement l'automobile (nombreux carrefours giratoires, sens uniques, ...),
- un **maillage régulier du centre-ville** constitué de voies perpendiculaires de forte capacité (2 à 3 voies de circulation) en sens unique avec des intersections gérées par carrefours à feux pour les plus importantes.

Le seul véritable axe fort, structurant et lisible est un axe Nord-Sud constitué de la VDO et des avenues qui la prolongent : les rues Jules Ferry (3 voies en sens unique) et Gallieni puis l'avenue de la Victoire et l'avenue Henri Lafleur et enfin avenue de Gaulle et avenue Foch.



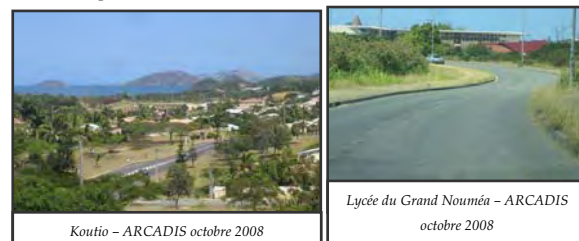
Dumbéa

La commune de Dumbéa est desservie par deux axes structurants, la RT1 et la VDO.

Sur la partie Nord de la commune, (nord du col de Tonghoué), l'habitat est très diffus. Différentes voies locales relient les habitations à la RT1.

L'accès à la voie express n'est pas évident. La route de Nakutakoin, relie les quartiers de Dumbéa Rivière, La Couvelée, Katiramona, Nondoué à la VE2 en même temps qu'elle permet la liaison entre le quartier de la pointe à la Luzerne et la RT1. Le quartier de la pointe à la Luzerne a en effet la particularité d'être situé en bord de la VE2 (côté mer) et d'être isolé du reste de la commune.

Sur la partie Sud de la commune, la plus peuplée, l'urbanisation s'est faite de façon assez aléatoire dans tout l'espace compris entre la RT1 et la VE2. Ce secteur ne présente pas d'axe routier structurant au niveau local, les flux se répartissant notamment entre les deux voies reliant les deux échangeurs de Koutio et de Kenu In au rond-point d'Auteuil sur la RT1.



Mont-Dore

Le Mont-Dore est desservi par les deux axes structurants que sont la RP1 et la VDE. Le développement urbain s'est fait en arête de poisson le long de la RP1 qui va de l'entrée de Pont-des-Françaises à Plum et de la RP2 qui fait le tour du Mont-Dore¹⁶ en desservant Vallon-Dore, le Mont-Dore. De nombreuses voies de lotissements débouchent directement sur l'une de ces deux routes provinciales sans maillage complémentaire par l'arrière.



Enfin, la RP3 dessert l'Est du territoire et fait la liaison avec la commune de Yaté.

L'accès à l'usine de Goro Nickel peut se faire par deux routes : la plus courte est la route de Plum (par la RP1) mais elle ne peut être empruntée par les PL qui prennent la route de Yaté (par la RP3).

¹⁶ Terme désignant ici le Mont et non la commune.

Païta

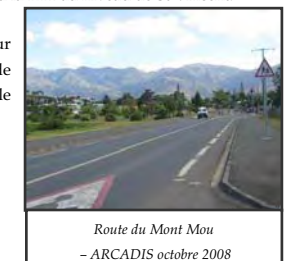
Païta est desservi par les mêmes axes structurants que Dumbéa : la VDO et la RT1 qui se rejoignent au niveau du village de Païta où s'arrête la voie Express. La RT1 traverse le village et dessert les secteurs d'habitations situés au Nord ainsi que l'aéroport de la Tontouta et le reste de l'île vers le Nord.

Les principaux quartiers d'habitations et les activités se sont développés autour du village, principalement en bord de RT1, ou à proximité de la voie express. La portion de la RT1 situées dans le centre du village a fait l'objet d'aménagements urbains.



Le littoral est desservi par la RM3 qui longe la côte depuis la sortie du village de Païta jusqu'à Tongouin et rejoint à nouveau la RT1 au niveau de St Vincent.

La route du Mont Mou dessert un secteur d'habitation important composé en grande partie de logements sociaux situé sur le Mont Mou.



C Hiérarchisation théorique du réseau de Nouméa

La carte ci-contre présente la hiérarchisation du réseau telle qu'elle est inscrite dans le nouveau PUD de Nouméa.

Les voies classées en niveau 1 dessinent deux axes Nord-Sud.

Le premier, sur le côté Ouest de la presqu'île est composé de :

- La VDO (VE1 et VE2)
- Rues J.Ferry/ Galliéni et Victoire/H.Lafleur dans le centre-ville

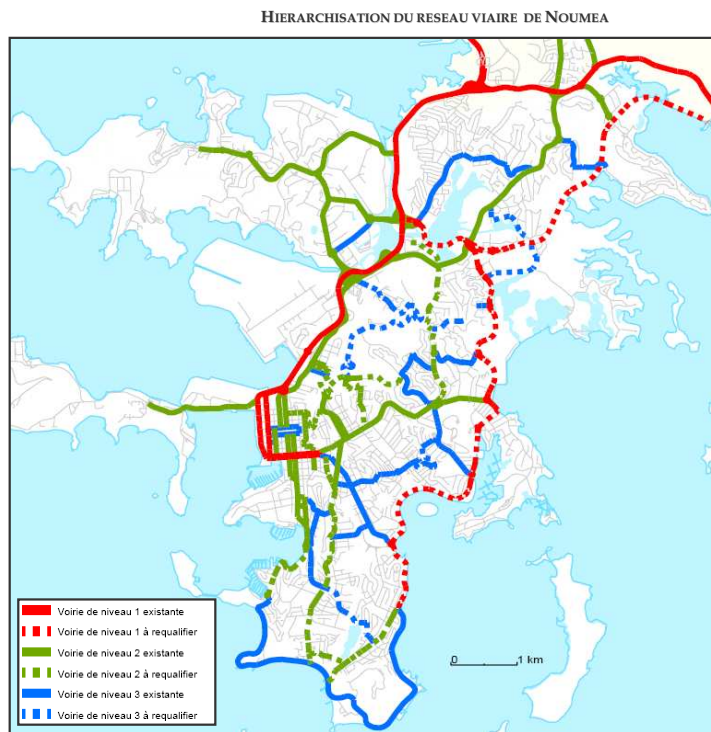
Le second, sur le côté Est est composé de :

- La VDE sur sa section payante (au nord du péage) et sur sa section urbaine gratuite (au sud de Magenta)
- Rue R.Gervolino
- Une partie de la promenade P.Vernier qui fait le tour des baies

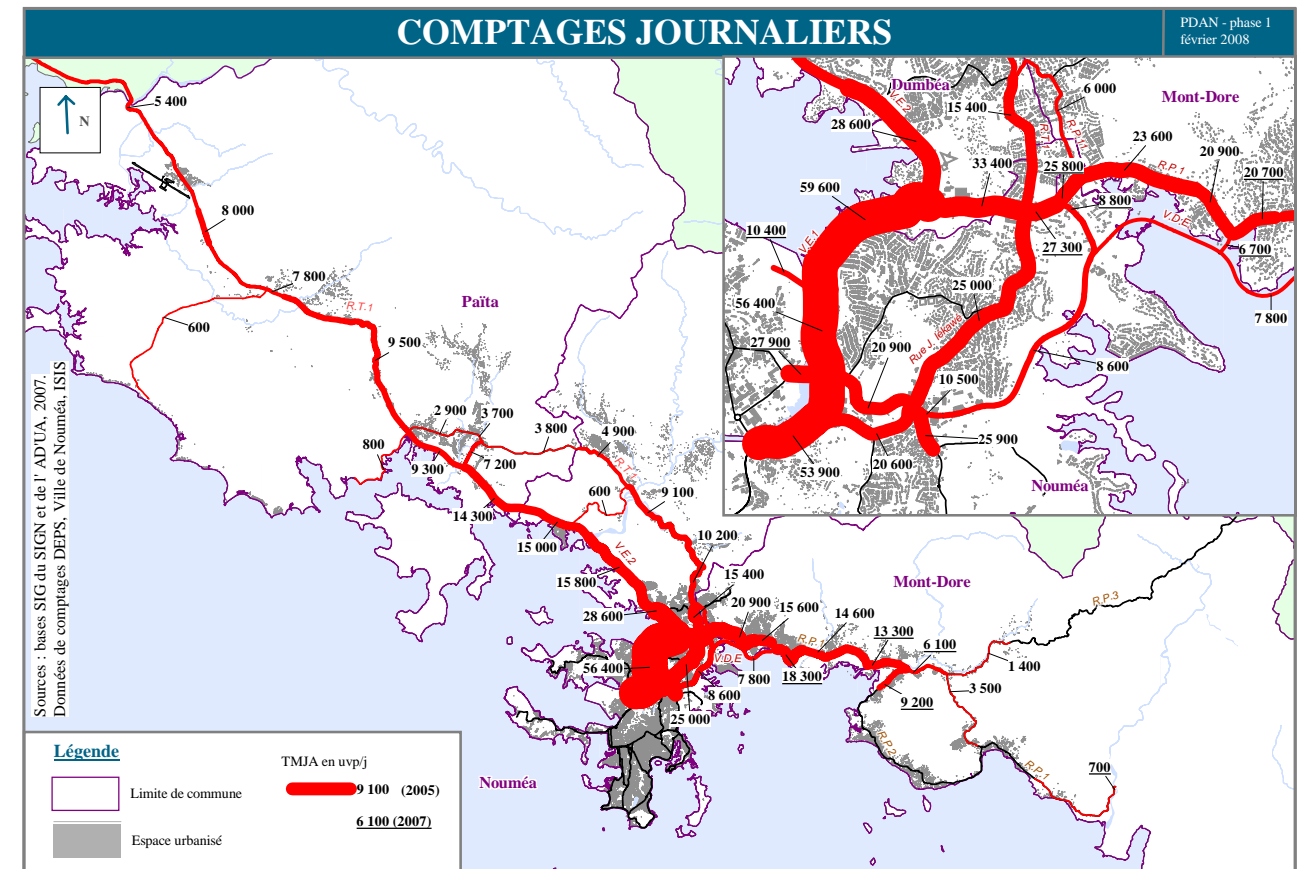
La RP1 ainsi que le barreau reliant la VDE à l'échangeur de Ducos complètent ce réseau de voies structurantes.

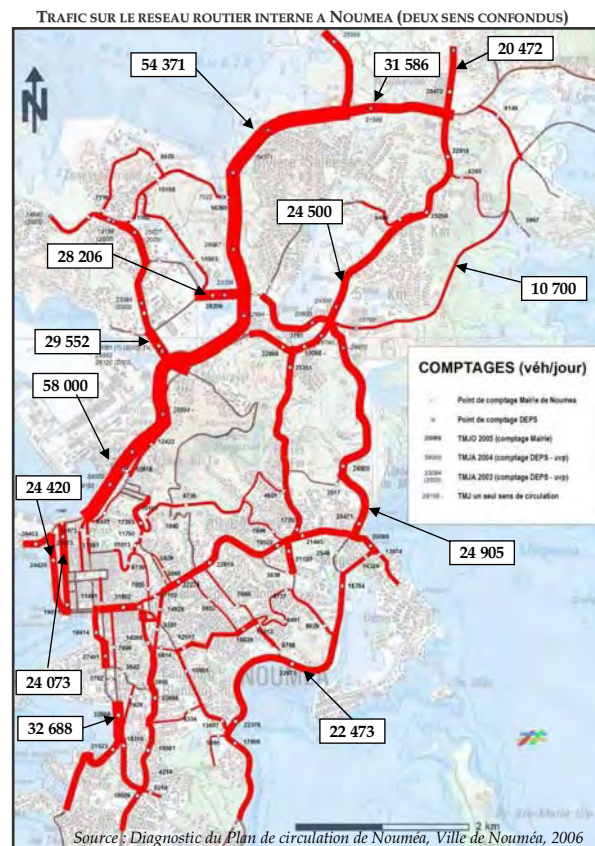
Les voies de niveau 2 sont réparties de manière inégale sur le territoire. On en trouve beaucoup autour du centre-ville.

L'adéquation de cette hiérarchisation aux besoins est analysée par la suite pour en faire ressortir les dysfonctionnements.



Source : Plan de hiérarchisation du réseau viaire (révision du PUD), Ville de Nouméa, 2008





3.1.2 DEMANDE DE DEPLACEMENT

A Comptages journaliers

Les cartes ci-contre présentent les comptages journaliers, **deux sens confondus**¹⁷. Ces cartes mettent en évidence le déséquilibre dans la répartition des trafics par rapport à la hiérarchisation théorique. Certaines voies supportent à la fois des trafics locaux et des trafics d'échange entre les communes périphériques et Nouméa ainsi que les échanges entre les quartiers de Nouméa.

La VDO concentre le plus de trafic : de 50 000 à 60 000 uvp/j du rond-point Patch jusqu'à l'échangeur de Normandie. Ce trafic se diffuse dans le centre-ville de Nouméa, où il se répartit entre la rue Jules Ferry et la rue Gallieni, rues parallèles en sens unique. Au Nord, le flux se répartit entre la VE1 puis RP1 et RT1 et la VE2 (environ 30 000 uvp/j dans chaque direction).

Les autres axes principaux en matière de desserte sont :

- La RP1 : 20 000 à 30 000 uvp/j de la fin de la VE1 jusqu'à Robinson,
- Les voies urbaines au Sud du centre-ville : Clémenceau, de Gaulle, Victoire-Lafleur par lesquelles passent des flux internes à Nouméa (entre centre-ville/Ducos et quartiers Sud) mais également des flux de transit issus du Nord de l'agglomération et de la VDO
- Les deux entrées Sud de Ducos : 30 000 uvp/j sur les rues Forest et Papeete
- La rue Jacques Iékawé : 25 000 uvp/j de Normandie jusqu'au rond-point avec la VDE
- La rue Gervolino prolongée par la VDE au Sud : 25 000 uvp/j

Le trafic de la VDE en 2005 est peu élevé : 8 600 uvp/j sur sa partie payante. La part de marché de cette voie de dégagement est très faible par rapport à

¹⁷ Des différences de comptages entre les deux cartes sur les axes communs car exploitation de données issues de deux sources différentes. 1^{ère} carte : données de trafic de la Province Sud en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de 2005 et 2007. 2^{ème} carte : diagnostic du plan de circulation qui fournit des TMJO (trafic Moyen Jour Ouvrable) de 2005.

l'itinéraire « historique » par la RP1 malgré son statut d'axe structurant. Cela peut s'expliquer par sa faible qualité de service (2*1 voie sans séparation centrale) ainsi que par l'absence de desserte de certains quartiers.

B Croissance du trafic

Les données de trafic disponibles ne permettent pas de reconstituer la croissance des trafics sur une longue période et se limitent à quelques voies. De plus, les comptages ayant été effectués sur des périodes courtes (1 à 2 semaines), les TMJA reconstitués sont des approximations.

L'exercice est tout de même intéressant et donne des **taux de croissance des trafics très importants** sur les différents axes de l'aire d'étude :

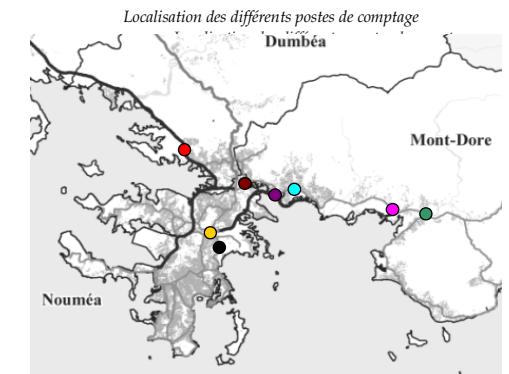
- +11 %/an sur la VE2 entre 2000 et 2005
- +6 %/an sur la liaison VDEI-RP1 entre 2003 et 2007
- +6 %/an sur la RP14-Route de Magenta entre 2001 et 2004
- +5 %/an pour le trafic entrant sur le giratoire « Belle-Vie » jusqu'en 2004
- +4 %/an sur la RP1 au niveau de La Coulée entre 2001 et 2007
- +3 %/an sur la RP2 au giratoire Caillard
- +2 %/an sur la RP1 au giratoire de Normandie entre 2002 et 2007

Seul le poste du centre culturel du Mont-Dore a perdu du trafic, probablement à cause de la concurrence de la VDE qui est gratuite à cet endroit-là.

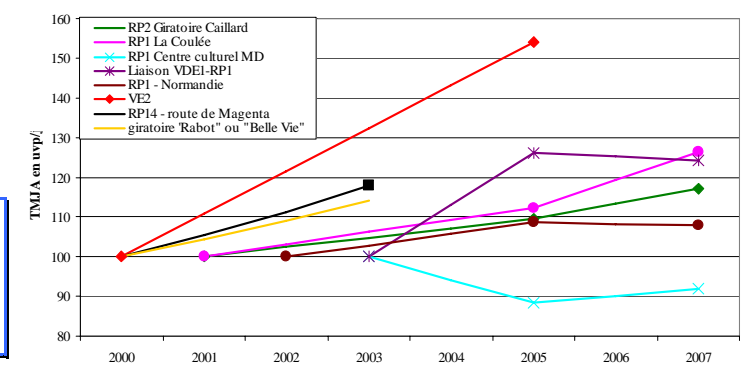
Les données les plus récentes montrent une stagnation des trafics sur la majorité des postes entre 2005 et 2007 excepté sur les postes situés les plus à l'Est du Mont-Dore (RP1-La Coulée, RP2 Caillard).

> En quelques mots

Cette croissance **particulièrement soutenue** s'explique à la fois par le dynamisme démographique de l'agglomération, la croissance de la motorisation des ménages et le développement des échanges. Le réseau routier existant **ne pourra pas supporter longtemps cette augmentation**. Il se pose un véritable enjeu de planification.

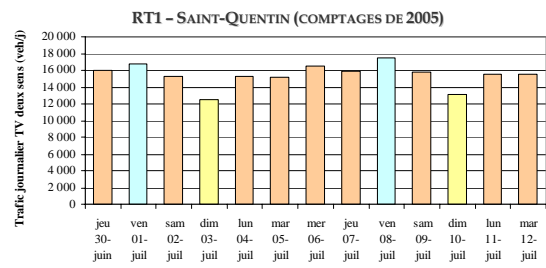
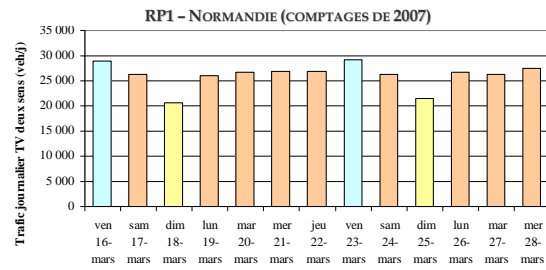


CROISSANCE DES TRAFICS (BASE 100 A LA DATE DU PREMIER COMPTAGE DISPONIBLE SUR CHAQUE POSTE)

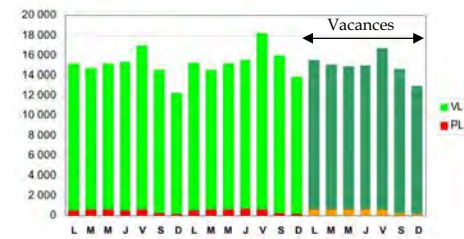


C Variations journalières

Les variations journalières des trafics sur différents axes mettent en évidence une pointe de trafic le vendredi et un jour creux le dimanche. Les différences ne sont toutefois pas très marquées, les niveaux de trafic étant quasiment constants tout au long des jours ouvrés de la semaine.

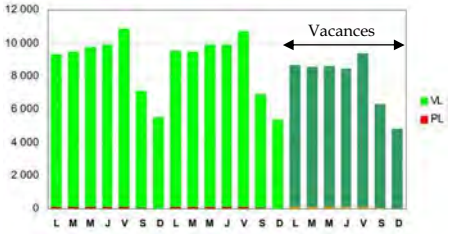


VE2 – BARRIÈRE DE PÉAGE (COMPTAGES DU 28/08/2006 AU 18/09/2006)



La pointe du vendredi soir est particulièrement marquée sur la VE2. Elle peut s'expliquer à la fois par le nombre de travailleurs ou d'étudiants qui rentrent en brousse après une semaine sur Nouméa et par le nombre de Nouméens qui partent en weekend.

VDE – BARRIÈRE DE PÉAGE (COMPTAGES DU 28/08/2006 AU 18/09/2006)



La VDE présente une répartition des trafics propre à une infrastructure périurbaine à péage avec des trafics plus faibles le week-end. Cela s'explique, d'une part par la baisse de la demande sur les OD concernées. D'autre part, les usagers l'empruntent moins dans la mesure où la RP1 offre une alternative gratuite plus intéressante car moins saturée qu'en semaine.

D Concentration du trafic en heure de pointe

Le réseau routier du Grand Nouméa fait face à des pointes particulièrement marquées en fonction du sens de circulation :

- Le matin : entre 6h et 7h hors de Nouméa, entre 7h et 8h dans Nouméa, avec une concentration très forte du trafic en direction de Nouméa,
- L'après-midi entre 16h et 18h depuis Nouméa : pointe moins élevée mais plus étalée dans le temps qui dépend des jours (météo, actualité,...) et des lieux.

La forte pointe du matin dans l'accès à Nouméa, illustrée par les trois graphiques ci-dessous s'explique par la concentration des emplois et l'importance des migrations pendulaires depuis les communes périphériques vers Nouméa. La pointe est particulièrement marquée sur les deux voies Express, ce qui est caractéristique des grandes infrastructures de transit et d'échange.

Ainsi, sur la VDE au niveau de la barrière de péage :

$$\text{Trafic}_{HPM-2sens} = 15\% \times TMJA_{2sens}$$

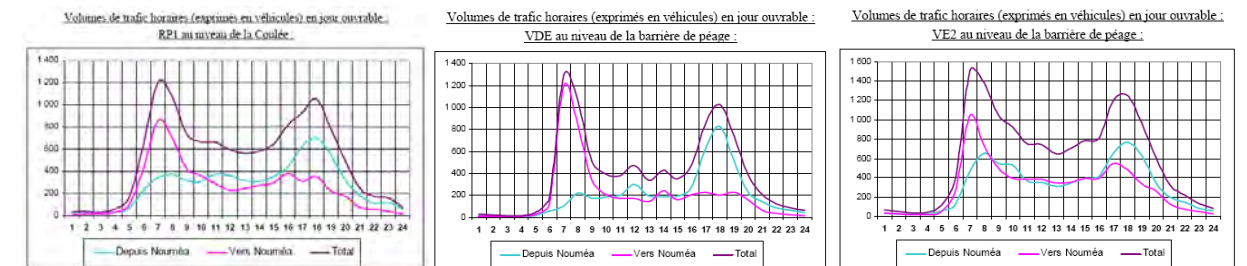
Sur la RP1 au niveau de la Coulée :

$$\text{Trafic}_{HPM-2sens} = 9\% \times TMJA_{2sens}$$

Sur le réseau interne à Nouméa, les pointes de trafic, notamment celle du matin, sont également marquées. Compte-tenu de la spécialisation des différents quartiers, la ville est affectée par d'importantes migrations pendulaires d'un quartier à l'autre. A ce trafic lié au travail s'ajoute le trafic lié à l'enseignement. Les établissements scolaires ouvrent leurs portes entre 7h et 7h30 et la majorité des parents déposent ses enfants à l'école. L'ensemble de ces trafics s'additionnant, il en résulte un trafic très important sur toutes les voies de liaison de Nouméa identifiées précédemment par l'analyse des comptages journaliers. Du ressenti des acteurs locaux et résidents du Grand Nouméa, la circulation dans Nouméa devient beaucoup plus facile en période de vacances scolaires.

Les voies les plus chargées en heure de pointe du matin sont la **rue Jules Ferry** et **début de la rue du G. Galliéni** (1 900 veh/h en HPM sur chacune) puis des voies reliant le centre-ville aux quartiers Sud de Nouméa ainsi qu'à la VDO telles que Av. du G. de Gaulle, route de l'Anse Vata, Av de la Victoire.

Nous ne disposons pas de données de trafic en heure de pointe sur la VE1. La courbe de répartition du trafic en fonction de la période horaire montrerait probablement un plateau entre 6h et 8h, signe de la saturation des voies.

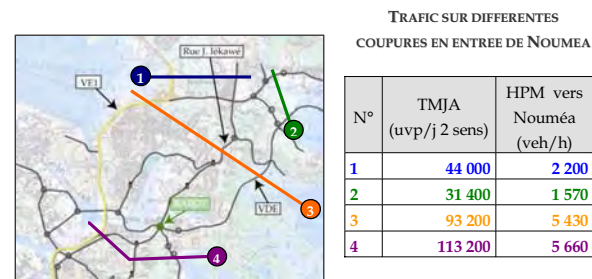


E Identification des Origines-Destinations

En l'absence d'enquête-ménage déplacement il n'est pas possible de reconstituer les flux OD sur l'ensemble de l'agglomération. Certaines informations peuvent toutefois être extraites des données de trafic en travaillant sur des coupures.

Ce travail a été effectué dans le cadre du diagnostic du plan de circulation de Nouméa pour les flux internes et est présenté sur la carte ci-contre. Certains secteurs apparaissent comme fortement **générateurs de trafic** en HPM : **Nouméa Sud, Ouéamo**. D'autres quartiers tels que **Ducos, Nouville, Centre-Ville, Artillerie** sont **attracteurs**.

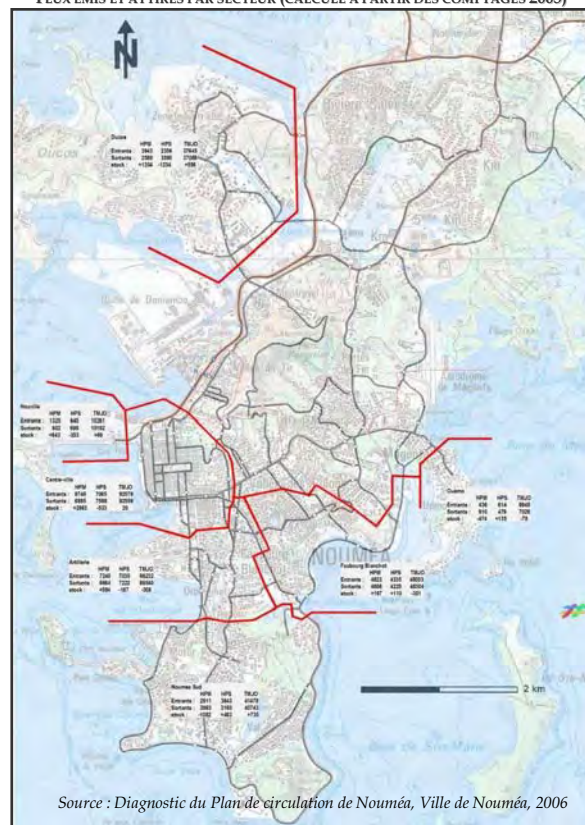
Le tableau ci-dessous présente le trafic journalier et horaire sur différentes coupures en entrée de Nouméa¹⁸.



Le débit est de plus en plus élevé au fur et à mesure qu'on s'approche du centre de Nouméa. Des trafics issus des quartiers Nord de Nouméa viennent s'ajouter aux flux issus des communes périphériques.

¹⁸ Sur les postes où la valeur en HPM n'est pas connue, nous considérons que ce trafic vaut 10 % du TMJA.

FLUX EMIS ET ATTIRÉS PAR SECTEUR (CALCULÉ À PARTIR DES COMPTAGES 2005)



3.1.3 PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS

A Les problèmes dans la structure du réseau

Des problèmes de maillage dans Nouméa

Le réseau routier dans Nouméa est relativement important en terme d'emprise mais constitué de **nombreuses impasses** et de **voies de faibles capacités**. Il souffre d'un **manque de lisibilité** et de **hiérarchie** et son **maillage est incomplet**. Ces faiblesses ont été mises en évidence dans le diagnostic du plan de circulation réalisé en 2006. Il est utile de les rappeler ici car elles concernent toute l'agglomération du Grand Nouméa dans la mesure où elles affectent les conditions d'accès à la ville-centre.

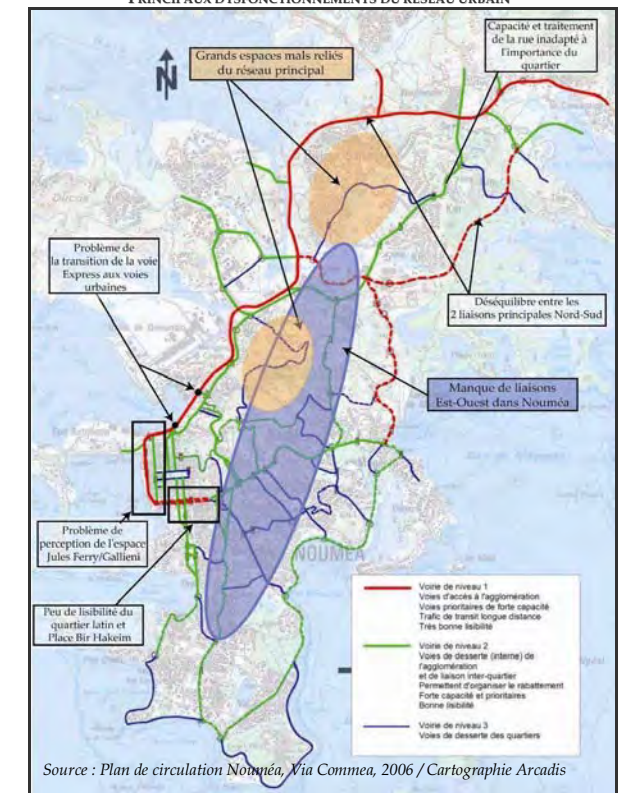
- La **VDO est le seul axe fort de desserte de l'agglomération et n'a pas d'équivalent sur la rive opposée**. La VDE n'offre une alternative intéressante que sur une partie de l'axe et débouche sur des secteurs très urbanisés avec des voies qui ne se prêtent pas à la fonction de transit.
- Le réseau présente **très peu d'axes structurants d'orientation Est-Ouest**. La seule liaison lisible est la VE1 au Nord de Nouméa. Plus au Sud, il n'existe pas de liaison à forte capacité reliant la rive Est à la rive Ouest. La rue Bénébig joue en partie ce rôle mais n'est pas adaptée aux besoins.

↳ Il en résulte une concentration des flux sur le seul axe de transit existant : flux Païta-Dumbéa-Mont-Dore/Centre-Ville de Nouméa, ZI de Ducos/Quartiers Sud, Doniambo/Rivière Salée se retrouvent tous sur la VDO. Tout le transit entre les quartiers Sud et les quartiers Nord de Nouméa passe par le centre-ville.

- Le **plan de circulation actuel du centre-ville et du quartier Latin présente des dysfonctionnements** : peu de lisibilité, conflits piétons-véhicules, attraction du trafic vers la place des Cocotiers, moins de capacité d'entrée que de sortie.

↳ Ces problèmes ont été identifiés et traités dans le cadre d'un nouveau plan de circulation (cf chapitre 3.1.4 - Projets d'infrastructures) dont la première phase est déjà entrée en vigueur dans le quartier Latin en fin d'année 2007.

PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS DU RESEAU URBAIN



Dysfonctionnements sur le réseau interurbain

Face aux problèmes d'accès à Nouméa, les dysfonctionnements sur le réseau interurbain sont moins problématiques. Les perspectives d'évolution de l'agglomération justifient toutefois qu'on s'y intéresse tout particulièrement.

La VDE est sous-utilisée : elle offre une qualité de service insuffisante par rapport au coût du péage, notamment à cause des difficultés d'insertion dans le réseau urbain au niveau du rond-point Rabot et des voies qui s'y raccordent.

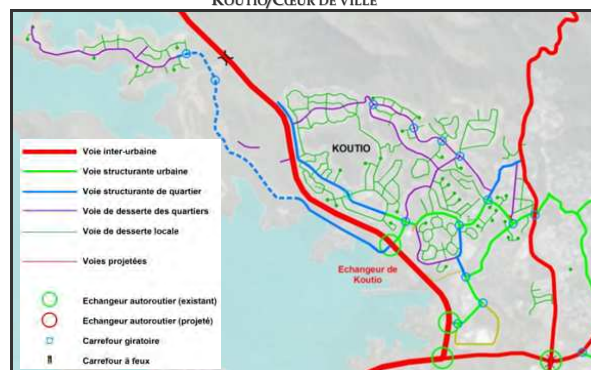
La relation entre Mont-Dore et les autres communes (Dumbéa et Païta) n'est pas évidente et peu lisible. La liaison entre VDE et VE1 ou RT1 est impossible car l'échangeur du collège de Normandie n'est pas complet.

L'urbanisation récente à laquelle sont confrontées les communes périphériques a conduit à la construction de logements et plus généralement de lotissements en bordure des routes structurantes sans prise en considération du fonctionnement du système de déplacement. Ainsi :

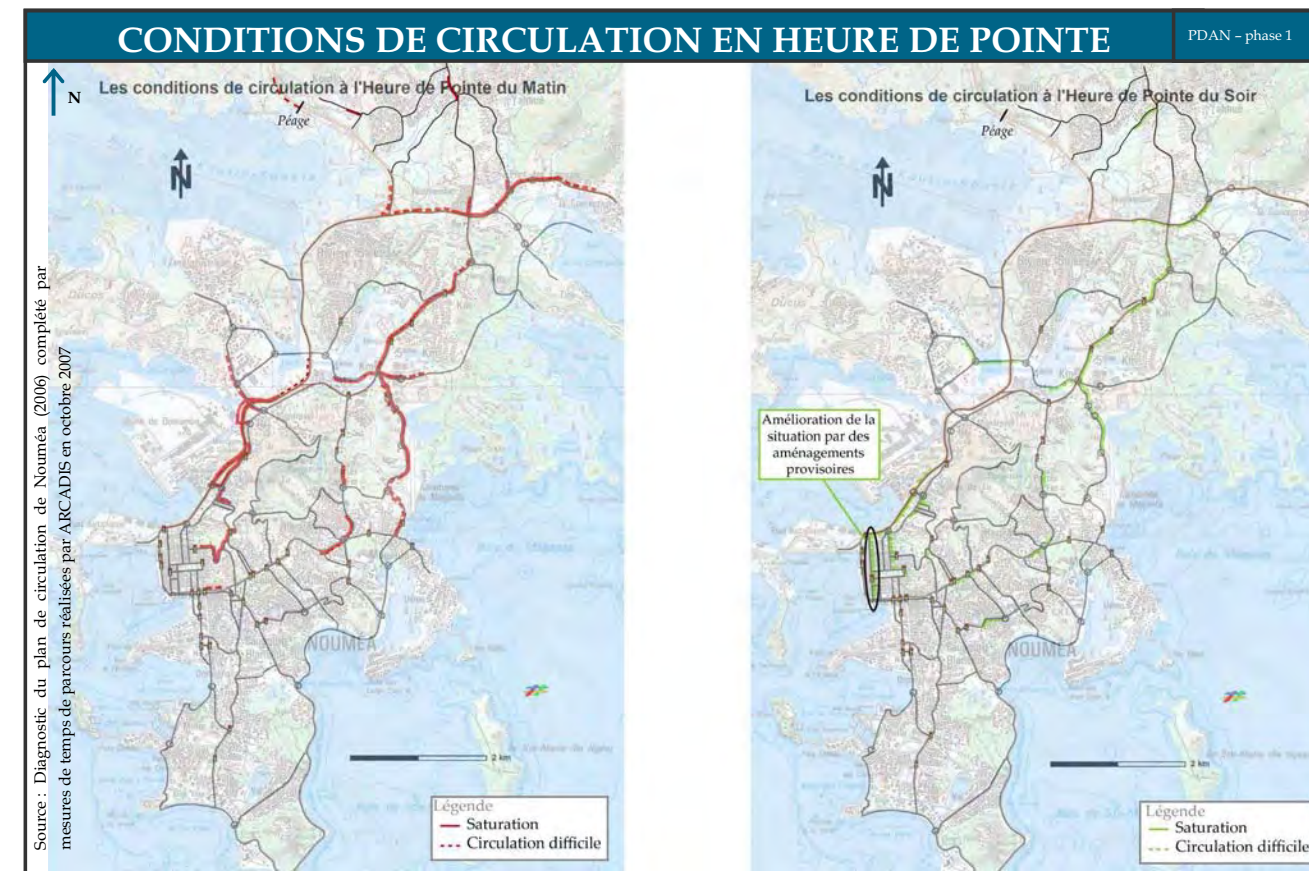
- La structure en « arrête de poisson » avec des lotissements qui s'accrochent directement sur la RP1 au Mont-Dore ou la RT1 à Païta ou à Dumbéa sans raccordement de ces lotissements par des voiries structurantes interne implique que tout le trafic local se retrouve sur l'axe principal, conduisant à des saturations ponctuelles au niveau des carrefours notamment (voir point B sur la saturation)
- La desserte des lotissements en bord de la SavExpress pose certaines questions majeures : les résidents de Savannah (Païta) n'ont pas d'autre alternative que la VDO tant que le lotissement Savannah-sur-Mer n'est pas réalisé ; les résidents de la pointe à la Luzerne (Dumbéa) n'ont qu'une alternative par la RMI puis la RT1. Le développement de ce type d'urbanisation le long de la voie Express remet en question le rôle de cette voie et sa pertinence dans son fonctionnement actuel.

- Le réseau routier du secteur Sud de Dumbéa (Koutio, Cœur de Ville, Auteuil) manque de hiérarchisation et d'axes structurants. Il s'agit d'un secteur générant et attirant des flux importants (centre commercial de Kenu In, lycée du Grand Nouméa), bien desservi par les infrastructures structurantes (trois échangeurs sur la VDO, plusieurs accès à la RT1) mais dont le fonctionnement n'est pas lisible.

HIERARCHISATION ACTUELLE DU RESEAU SUR LE SECTEUR DE KOUTIO/CŒUR DE VILLE



Source : Etude d'impact des projets de la SECAL à Dumbéa-sur-Mer, Via Comma, 2006



B Points de saturation

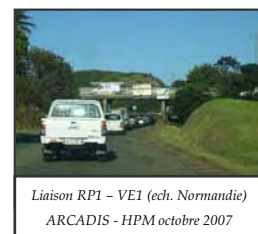
Les problèmes de saturation du réseau, qui sont liés en grande partie aux dysfonctionnements cités ci-dessus, se posent principalement sur le réseau urbain et s'étendent jusqu'à Dumbéa et Mont-Dore.

Les cartes ci-contre sont issues du diagnostic du plan de circulation de la ville de Nouméa de 2006 et ont été mises à jour grâce à un travail de terrain avec mesure de temps de parcours et recueil du ressenti des acteurs¹⁹.

Saturation des voies d'accès et de desserte de Nouméa (cf cartes ci-contre)

Le matin, la saturation a lieu :

- Au nord : la RPI est embouteillée jusqu'à la tribu de la Conception tandis que la VE1 est embouteillée sur la section reliant la RPI à la VDO. Les embouteillages remontent sur la RT1, la VE2 et la RP11 sur quelques centaines de mètres. En cas de situation exceptionnelle (pluie, accident), les encombrements peuvent remonter jusqu'au péage de Koutio sur la voie Express,
- A l'Est : saturation du carrefour « Rabot » (ou Belle Vie), point de passage de nombreuses voies très circulées. La Rue J. Iekawé est embouteillée sur toute sa longueur de même que la rue Gervolino sur la rive Est de la presqu'île,
- Saturation des accès au centre-ville par le Nord : les véhicules sont à l'arrêt sur la VDO depuis le rond-point Berthelot jusqu'à l'échangeur de l'Impérial, ainsi que sur la rue Unger parallèle. L'accès par l'Est (rue d'Orly) connaît également une forte saturation,
- Saturation de l'accès au centre-ville par la rue d'Orly à l'Est,
- Saturation du rond-point de Magenta.



Le soir, la saturation est plus ponctuelle car la pointe de trafic est plus étalée :

- Saturation du rond-point « Rabot » et des voies qui s'y raccordent. La circulation reste par exemple très forte sur la rue J.Iekawé,
- Très forte circulation en sortie de Ducos,
- Les difficultés de circulation dans le centre-ville en heure de pointe du soir sont partiellement résolues par des aménagements spécifiques des ronds-points Patch et Berthelot visant à favoriser l'écoulement des flux vers l'extérieur. A Patch les mouvements sont régulés par les forces de police, à Berthelot les mouvements transversaux sont interdits à l'aide

de barrières. Les conditions de circulation en sortie du centre-ville se trouvent effectivement améliorées.

Saturation du réseau routier interurbain

Sur les communes périphériques, des problèmes de saturation se posent sur les accès au réseau routier principal pour certains lotissements ou quartiers le matin :

- A Païta : l'accès à la voie Express se fait par une route municipale qui passe devant le collège générant ainsi beaucoup d'encombrement aux heures de rentrée et de sortie des classes et des problèmes de sécurité.
- A Païta : la route du Mont Mou est embouteillée sur quelques dizaines de mètres. Cette route dessert un quartier de plus de 500 logements et elle débouche sur le rond-point d'entrée de Païta où il y a conflit avec le flux principal de la RT1.
- A Dumbéa : saturation au niveau du rond-point de la piscine de Koutio compte-tenu des conflits entre les flux sortant de Koutio et les flux principaux allant vers l'échangeur.
- Au Mont-Dore : les conditions de circulation sur la RPI sont particulièrement difficiles, mêmes au-delà de la Conception. Le trafic est soutenu et l'insertion depuis les voies perpendiculaires difficile.

Le soir, la pointe étant plus étalée, les problèmes sont moins importants. A Dumbéa des difficultés se posent uniquement sur la route d'accès à la RT1 au rond-point d'Auteuil : le flux de véhicules en provenance du secteur de cœur de ville (échangeur de Kenu In, centre commercial ou lycée du Grand Nouméa), qui cherche à rejoindre la RT1 rentre en conflit avec le trafic important sur la RT1 à cette période horaire.

¹⁹ Voir annexe : analyse des données de traces GPS réalisées au cours d'une semaine de travail de terrain sur les principaux axes.

C Analyse des temps de parcours

Pour compléter et confirmer les informations existantes sur la saturation et le ressenti des acteurs, des temps de parcours ont été effectués en octobre 2007 à l'aide de GPS. Les mesures effectuées concernent surtout les secteurs congestionnés et permettent d'illustrer les phénomènes²⁰ de saturation. Les fiches complètes réalisées à différentes périodes de la journée sur différents axes ont été reportées annexe.

Premier point noir : la VDO

Tronçon analysé : de l'échangeur de Kenu In (Dumbéa) au début de la rue Jules Ferry soit 7 km.

	Temps de parcours	Vitesse
<i>Sens vers Nouméa</i>		
HPM - lundi à 7h30	22 min 40s	19 km/h
Heure creuse - mardi à 17h30	5 min 50s	73 km/h
<i>Sens vers Dumbéa</i>		
HPS - jeudi à 16h	8 min 20s	63 km/h
Heure creuse - mardi à 19h	7 min	65 km/h

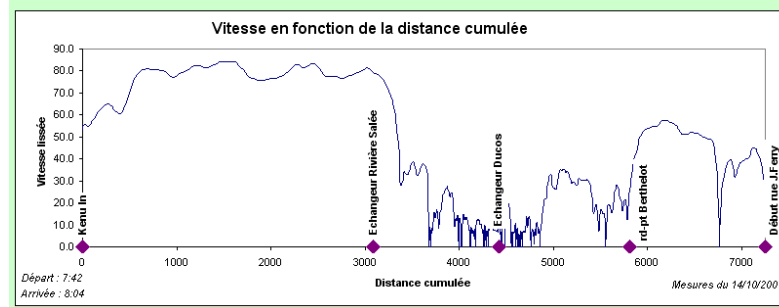
A titre de comparaison, la vitesse moyenne pratiquée sur la suite du parcours vers Païta depuis Kenu In est de l'ordre de 85 km/h.

En HPM, la **dégradation des temps de parcours est de près de 20 minutes**. La vitesse moyenne sur l'ensemble de l'itinéraire chute de plus de 50 km/h. Dans le sens opposé ces temps de parcours ne mettent pas de saturation en évidence. Les aménagements partiels mis en place sur les ronds-points Patch et Berthelot permettent d'écouler correctement les flux.

²⁰ Il s'agit de temps de parcours effectués ponctuellement à une période donnée et des données de circulation données. La représentativité statistique n'a pas été recherchée.

PREMIER POINT NOIR : LA VOIE DE DEGAGEMENT OUEST EN HPM

Evolution de la vitesse de Kenu In à Début rue J.Ferry



Comme l'illustre le graphique ci-dessus, directement issu du traitement des données GPS, la vitesse **diminue à partir de l'échangeur de Rivière Salée et reste très basse jusqu'au rond-point Berthelot** avec des moments à l'arrêt. Entre ces deux points, on met plus de 17 minutes pour faire 2,7 kilomètres soit une vitesse moyenne inférieure à 10km/h.

Deuxième point noir : la RP1

Tronçon analysé : de Saint Michel (Mont-Dore) à l'échangeur de Normandie sur la VDO (Dumbéa) soit 7,9 kilomètres

	Temps de parcours	Vitesse
<i>Sens vers Nouméa</i>		
HPM - vendredi à 6h30	16 min 40s	28 km/h
Heure creuse - lundi à 12h	9 min 25s	50 km/h

Les conditions de circulation sont bonnes sur le premier tronçon notamment sur la VDE2 qui est gratuite. Dès la sortie de la VDE2 sur la RP1 la vitesse moyenne baisse autour de 40km/h. La chute des vitesses se fait très forte plus d'un kilomètre avant l'intersection avec la RT1. Sur ce dernier tronçon, l'usager est à un tiers de son temps à moins de 10km/h.

Troisième point noir : la rue J.Iékawé

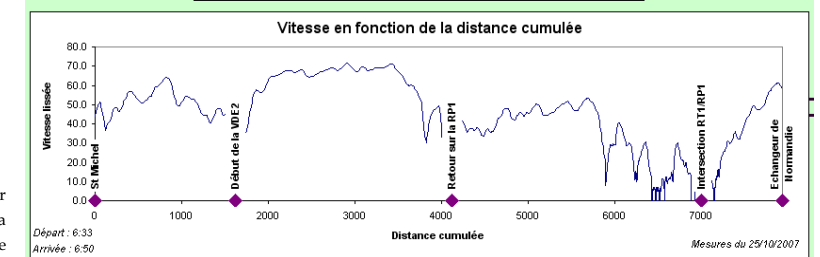
Tronçon analysé : du début de la rue (Dumbéa) au rond-point VDE/J.Iékawé (Nouméa) soit 2,9 kilomètres

	Temps de parcours	Vitesse
<i>Sens vers Nouméa</i>		
HPM - vendredi à 7h	8 min 20s	17 km/h
Heure creuse - lundi à 12h	4 min 10s	42 km/h

Sur cette voie, très urbanisée, la vitesse est irrégulière avec de nombreux moments de freinage et de ralentissement.

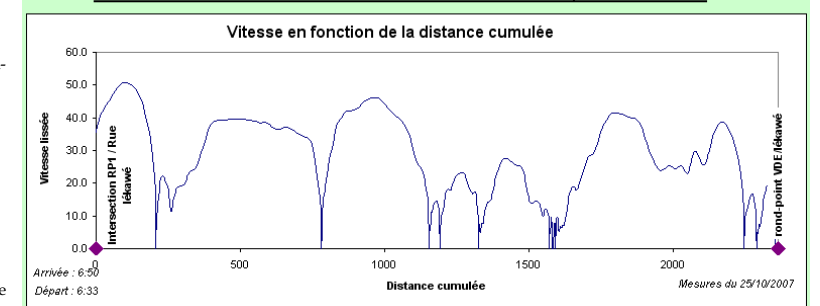
DEUXIEME POINT NOIR : LA RP1 EN HPM

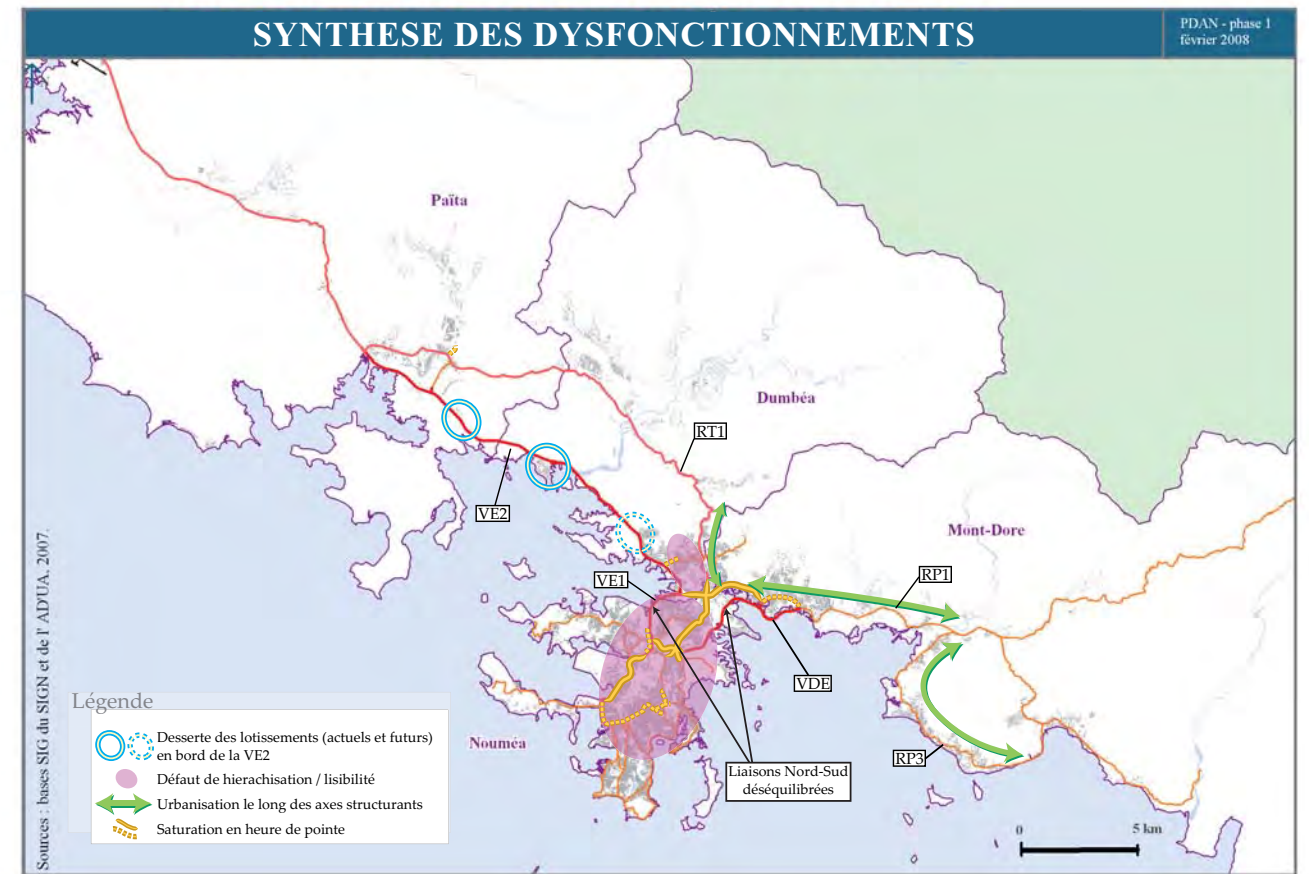
Evolution de la vitesse de St Michel à Echangeur de Normandie



TROISIEME POINT : LA RUE J. IEKAWÉ EN HPM

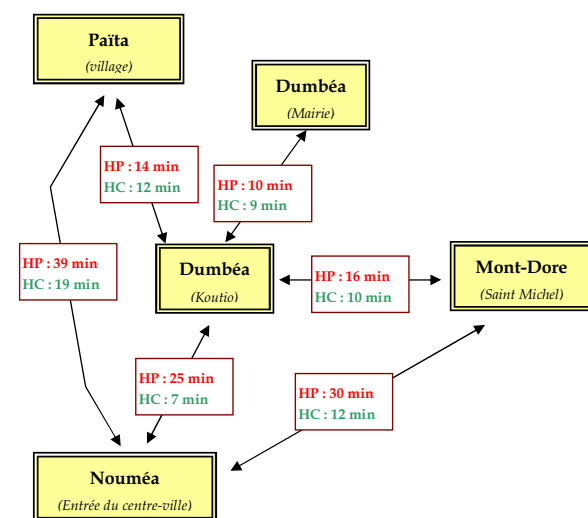
Evolution de la vitesse de Intersection RP1/Rue Iékawé à rond-point VDE/Iékawé





Il en résulte les temps de parcours suivants en fonction de l'heure.

ESTIMATION DES TEMPS DE PARCOURS ENTRE LES DIFFÉRENTES COMMUNES EN HEURE DE POINTE ET EN HEURE CREUSE



En heure creuse, l'existence de voies express permet de relier toutes les communes à Nouméa en moins de 20 minutes (à partir du centre de chaque commune).

En revanche, en heure de pointe, les temps de parcours étant considérablement dégradés en entrée de Nouméa, seuls les résidents du Sud de Dumbéa mettent moins d'une demi-heure pour arriver au centre-ville de Nouméa.

La carte ci-contre synthétise les principaux dysfonctionnements rencontrés sur le réseau routier du Grand Nouméa.

> **En quelques mots**

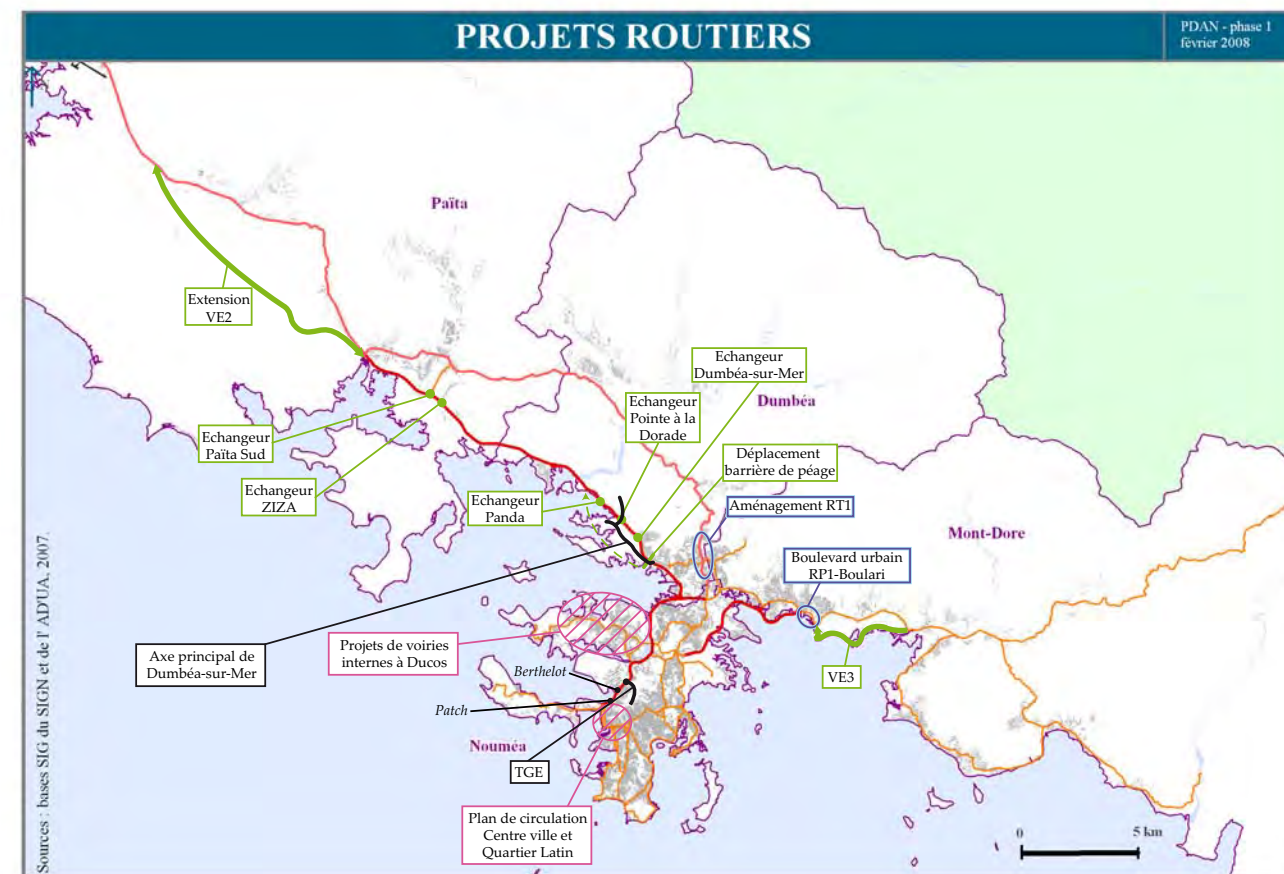
Le système de déplacement de l'agglomération Nouméenne est surtout orienté en faveur d'une mobilité en véhicule particulier, par le développement d'infrastructures purement routières. Le réseau routier souffre néanmoins d'un manque de hiérarchisation des voies et d'un manque de liaisons structurantes à forte emprise dans Nouméa au regard des besoins de déplacements entre secteurs.

La VDO est le seul axe Nord-Sud véritablement structurant à l'échelle intercommunale. Les difficultés de circulation sur les voies d'accès à Nouméa (embouteillages de plusieurs centaines de mètres sur la VDO), sont d'autant mal perçues par les usagers qu'ils sont apparus brutalement.

Les conflits entre les flux sont nombreux, à la fois sur des voies qui cumulent plusieurs fonctions (transit intercommunal, liaisons interquartiers, desserte locale) et au niveau des carrefours giratoires qui ne permettent pas de réguler les flux et constituent des points de passage obligés (carrefour Berthelot, carrefour Rabot).

A l'extérieur de Nouméa le réseau également manque de lisibilité et de maillage. Les voies structurantes mêlent plusieurs fonctions et très peu de voies secondaires permettent de faire le lien entre elles.

La croissance des trafics est très soutenue contribuant au renforcement des problèmes de circulation d'année en année.



3.1.4 PROJETS D'INFRASTRUCTURE

A Présentation des différents projets

Le tableau ci-dessous liste les différents projets envisagés à l'heure actuelle (voir carte ci-contre pour leur localisation), leur horizon de réalisation, leur justification eu regard des besoins ainsi qu'une analyse critique sur les problématiques soulevées par ces projets au regard de l'état des lieux et des perspectives de développement de l'agglomération.

Une analyse plus globale est menée dans le paragraphe suivant.

Projet	Horizon (estimation)	Justification du projet (affichage des collectivités concernées)	Problématiques posées et cohérence dans le cadre du PDAN
Prolongement de la VE2 jusqu'à Tontouta Voie Express à 2*2 voies en concession	2010	- Desserte de l'aéroport - Insécurité de la RT1 - Coût trop important d'un aménagement sur place de la RT1	Incitation à l'étalement urbain ?
Prolongement de la VDE du rond-point de Boulari au lieu dit de La Coulée Voie Express en 2*1 voies en concession	2010-2015	- Liaison rapide vers les quartiers Est du Mont-Dore et Goro Nickel	Capacité de la RP1 suffisante à cet endroit ?
Aménagement de nouveaux échangeurs sur la VE2 1. ZIZA de Païta (en remplacement de l'échangeur Gadji) 2. Réaménagement de l'échangeur de Païta Sud 3. Echangeurs Dumbéa-sur-Mer (avec la réalisation de la ZAC) 4. Echangeur Panda (avec la réalisation de la ZAC) + Relocalisation de la barrière de péage plus au Nord	2008 2010-2015 2010	- Développement économique et meilleur accès aux différents secteurs de l'agglomération - Assurer une alternative gratuite	Fonction de la Voie Express : voie de transit/voie local ?
Aménagement de la RP1 en boulevard urbain à 2*2 voies en traversée du centre urbain de Boulari	<2010	- Permettre une meilleure fluidité du trafic - Cohérence avec le projet de centre urbain de Boulari : desserte locale, modes doux,...	Conflit entre les usages (transit, desserte locale) et entre les modes ?
Aménagement progressif de la RT1 à Dumbéa (profil urbain) De l'échangeur de Normandie à Tonghoué : réalisation de cinq giratoires, insertion d'une bande cyclable, de trottoirs et d'un TPC.	<2010	- Baisse des vitesses : sécurité et aménagement - Développement des modes doux	Ecoulement des flux sur la RT1 ?

Projet	Horizon (estimation)	Justification du projet (affichage des collectivités concernées)	Problématiques posées et cohérence dans le cadre du PDAN
Aménagement des giratoires Patch et Berthelot Aménagement de Patch en carrefour à feu : proposé dans le plan de circulation de Nouméa de 2006 Aménagement de Berthelot en cours de réflexion : proposition d'un autopont qui fait l'objet d'analyses.	2009 2010	- Volonté de mieux contrôler les flux - Optimisation des flux tous modes et suppression d'un nœud d'encombrement	Désengorgement du centre ville à l'HPS mais effet d'appel en faveur de la voiture particulière à l'HPM ?
Tangentielle Est 2*2 voies à terme. Avant Projet détaillé en mars 2005. Projet non inscrit au contrat Etat donc suspendu pour l'instant	Non défini	- Contournement du centre-ville par l'Est : - Alternative au centre-ville pour les liaisons quartiers Sud/Sud-Est et Nord de l'agglomération	Pertinence du projet, de son positionnement ? → Pas inscrit dans le PUD de Nouméa
Scénario de desserte proposé dans le cadre de l'étude « Vers un projet d'Agglomération » 2004-2005 d'Adefrance 1. Voie de Piémont 2. Boucle de Dumbéa 3. Nouvelles voie d'accès à Nouméa 4. Requalification VE2 en boulevard urbain dans Dumbéa	Non défini	- Anticiper les besoins futurs de l'agglomération - Réponse aux incohérences dans les fonctions de la VE2 avec les projets de ZAC	Réalisme financier des propositions ? Pertinence des propositions ? Approche principalement routière ?
Projets internes à Nouméa en centre-ville et à Ducos - Plan de circulation du centre-ville et du quartier latin : renforcement des axes de contournement, création de 5 axes structurants Est-Ouest, - Projets de voirie sur la presqu'île de Ducos	2010	- Meilleure dissociation des flux - Meilleure hiérarchisation - Meilleure maillage du réseau.	Approche tous modes Approche très sectorialisée à l'échelle de quartiers ?

B Analyse critique et cohérence au regard des besoins

Un plan de circulation visant à améliorer la situation dans le centre-ville de Nouméa

Le plan de circulation de Nouméa, qui a été validé par la ville de Nouméa en 2007, est en cours de mise en place. La première phase concerne le quartier Latin, la deuxième phase le centre-ville et la troisième phase la liaison vers Nouville.

Il vise à répondre aux dysfonctionnements mis en évidence dans le diagnostic avec pour objectifs :

- Une meilleure lisibilité du réseau viaire
- Une meilleure répartition de l'espace pour les différents modes (VP, TC, piétons...)
- Une suppression des axes de transit Nord-Sud dans l'hyper-centre au profit des voies périphériques,
- Une meilleure gestion des embouteillages et files d'attente,
- Une amélioration des sorties du centre-ville.

L'approche est multimodale et les réponses apportées permettront effectivement de mieux organiser le transit dans le centre-ville en même temps que d'améliorer les cheminements piétons. Un axe de site propre TCSP est également proposé.

Pas de réponse aux problèmes de maillage clairement identifiés au niveau de l'agglomération

Si le secteur du centre-ville a effectivement des défaillances au niveau routier, d'autres dysfonctionnements ont été mis en évidence dans le diagnostic du plan de circulation ainsi que dans le présent diagnostic et ne seront pas résolus par les projets envisagés aujourd'hui, notamment :

- Le déséquilibre entre les deux liaisons Nord-Sud
- Le manque de liaisons Est-Ouest

En ce sens, la TGE vise à compléter le maillage du réseau mais elle ne constituera en aucun cas un véritable axe Est-Ouest structurant.

L'axe Nord-Sud formé par la VDO puis les axes de transit du centre-ville constitue **le seul axe fort et il n'est pas suffisant.**

La saturation y est déjà très importante et s'explique en partie par le verrou que constitue le giratoire Berthelot. Le projet de faire sauter ce verrou permet d'éviter qu'à l'heure de pointe du soir le centre ville ne se transforme en espace de stockage des véhicules bloqués au rond point. Cet aménagement permet également de favoriser l'accessibilité au centre ville à l'heure de pointe du matin, freinant le phénomène de ghettoïsation qui guette les secteurs nord de Nouméa qui se retrouvent coupés du centre ville.

La résorption de ce point noir est indispensable mais elle doit absolument être envisagée dans le cadre d'une politique globale avec une meilleure redistribution des flux dès l'entrée de Nouméa et une politique de régulation en amont. A titre d'exemple, sans axe structurant venant rééquilibrer les flux sur la rive Est de la presqu'île, la fluidification de la VDO inciterait les usagers du Mont Dore à transiter par le centre ville de Nouméa.

La VDO débite ainsi au maximum 2 600 véh/h et par sens, soit environ 3 200 personnes. Au prix d'aménagements coûteux tel que le réaménagement du carrefour Berthelot, elle peut débiter au maximum 3 600 personnes/h et par sens, ce qui est bien peu en regard de la population Nouméenne et de ses besoins en termes de mobilité.

Le réseau routier présente donc des faiblesses de maillage et de capacité qu'il faut travailler à corriger. Mais dans le même temps, les investissements doivent être mieux répartis entre les modes car la politique « tout voiture » ne pourra pas solutionner à elle seule ces dysfonctionnements.

Peu de prise en compte du système de déplacement tous modes confondus

Les projets d'infrastructures routières importantes sur des secteurs en développement doivent être accompagnés d'une politique de régulation de l'urbanisation visant à limiter l'effet sur l'étalement et le mitage urbain. En dépit de quoi il en résultera des lotissements similaires à ceux qui se développent le long de la VE2 et le développement de la voiture particulière au détriment des autres modes et au détriment de la qualité de vie des résidents du Grand Nouméa.

Or les déplacements dans l'agglomération ne pourront se faire dans de meilleures conditions sans impliquer tous les modes, notamment la voiture particulière, **mais aussi les TC les 2 roues et les piétons.**

Anticipation partielle des besoins

Si certains projets ont le mérite d'anticiper sur les besoins futurs (voies express), il y a peu de prise en considération des perspectives de développement de l'agglomération.

Les projets de ZAC sur Dumbéa vont conduire à un accroissement important des trafics émis et reçus par la commune qui ne pourront être supportés par le réseau viaire actuel comme l'illustre une étude de trafic menée par Via Commea en 2006²¹.

C'est surtout en milieu urbain qu'il est nécessaire d'anticiper les évolutions afin de réserver les emprises nécessaires à la réalisation d'infrastructures structurantes. Or les plans d'aménagement des différentes ZAC (Dumbéa-sur-Mer, Panda, Koutio) n'intègrent pas une réflexion très poussée sur les aspects déplacements : on y trouve essentiellement des voies de desserte de lotissement à faible capacité

²¹ Selon cette étude, le trafic VP généré par Dumbéa aux heures de pointe devrait doubler d'ici 2015 (scénario central). L'étude conclut à la nécessité de réaliser des aménagements viaires importants et d'améliorer l'offre de transports collectifs ainsi que les itinéraires piétons.

Approche financière

Estimation du coût des différents projets sur lesquels nous disposons d'éléments :

- Extension des voies express : l'ensemble du projet est chiffré à **21 milliards de F.Cfp** environ dont 10 milliards pour le prolongement vers Tontouta, 7 milliards pour le prolongement vers Mont-Dore et 4 milliard pour la liaison entre les deux voies Express,
- Tangentielle Est : **2 milliard de F.cfp.**
- Le plan de circulation est chiffré à **123 millions de FCfp.**

Les prolongements de voies express sont envisagés dans le cadre d'une mise en concession de l'ensemble du réseau Express par la Province Sud. Pour trouver ce financement, le contrat actuel avec la SavExpress (société d'économie mixte possédée à majorité par la Province Sud) pourrait être cassé et un concours de concession lancé.

Les moyens financiers étant limités et les besoins en infrastructure important, il sera important dans le cadre du plan d'action du PDAN de prioriser les projets.

3.1.5 SYNTHÈSE ET ENJEUX

Inadéquation du réseau routier aux besoins

1/ Manque de voies structurantes

- o Entrée de Nouméa : peu de partage des flux compte-tenu du déséquilibre entre les deux liaisons principales Nord-Sud
- o Défaut de maillage dans Nouméa : manque d'axes Est-Ouest structurants
- o Sur les communes périphériques : pas de liaisons structurantes au niveau communal et intercommunal

2/ Conflits entre les fonctions

- o Axes structurants encombrés par le trafic local qui n'a pas d'autre accès routier (RPI et RTI)
- o Voies de distribution des flux au sein de Nouméa qui jouent le rôle à la fois d'axe de transit, de desserte inter-quartier et de desserte locale

3/ Défaut de régulation de la circulation

- o Carrefours giratoires nombreux qui ne permettent pas la priorisation des flux et la gestion des heures de pointe
- o Manque d'itinéraires alternatifs : pas de gestion des flux possible en heure de pointe ou en cas de situation exceptionnelle
- o Défaut de signalisation des itinéraires de transit

Au-delà de ces difficultés, un des soucis majeur pour l'agglomération est la croissance exponentielle des trafics sur l'ensemble des axes de l'agglomération et notamment en entrée de Nouméa.

Enjeux

Au regard du diagnostic effectué dans ce chapitre, les enjeux du PDAN sur le plan routier relèvent des aspects de :

- Hiérarchisation, maillage et optimisation du réseau routier existant

- Intégration de l'aspect transport dans une politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération
- Anticipation des besoins futurs : effet des ZAC, des projets de lotissements, de Goro Nickel,...
- Prise en compte de tous les autres modes de transport pour répondre efficacement et durablement aux besoins

> En quelques mots

Les problèmes de circulation en entrée de Nouméa sont les prémices de la situation qui s'annonce au regard des évolutions prévisibles de l'agglomération. Le dynamisme de l'agglomération ainsi que la création de nouvelles polarités dans les trois communes périphériques conduira à un accroissement des échanges.

Les projets d'infrastructure programmés pour l'instant ne permettront pas de répondre à ces besoins. Si la question de l'entrée de la presqu'île de Nouméa est un des points-clés de l'ensemble du système et se pose pour toutes les communes (Dumbéa, Mont-Dore, Païta), la diffusion des flux en interne est le deuxième élément fondamental qui peut bloquer ou débloquer l'ensemble du réseau en heure de pointe.

Pour une agglomération de la taille du Grand Nouméa, il devient indispensable d'associer à la réflexion les autres modes de transport pour construire un système efficace, équitable et durable.

L'agglomération devra se donner les moyens de la politique de développement choisie, le manque d'anticipation pouvant conduire à une situation de paralysie et avoir des impacts importants sur la qualité de vie et le développement de certains secteurs de l'agglomération, notamment en interne à Nouméa. La redynamisation du centre-ville de Nouméa passe par l'amélioration du système des déplacements, tous modes confondus.

3.2 SECURITE

Les données sources

Cette partie s'appuie sur les statistiques d'accidents corporels sur les communes du Grand Nouméa entre 2002 et 2006.

En outre, des études spécifiques sur les itinéraires principaux ont été réalisées par le bureau d'étude ISIS et la cellule sécurité du CETE Méditerranée, pour le compte de la Province Sud et de la DITTT.

3.2.1 DONNEES GENERALES

A Les accidents et les victimes

Sur le territoire du Grand Nouméa, 2 601 accidents corporels ont été recensés, dont 115 étaient mortels et 657 graves.

Les victimes de ces accidents sont exposées dans le tableau ci-contre. Le second tableau ci-contre permet une comparaison entre l'accidentologie sur le Grand Nouméa, sur la Nouvelle Calédonie et la moyenne des unités urbaines de France métropolitaine de 100 000 à 350 000 habitants.

Avec un nombre d'accidents annuels pour 10 000 habitants de 35,6 contre 16,9 pour la moyenne nationale des villes de 100 000 à 350 000 habitants, le territoire du **Grand Nouméa apparaît bien plus « insécuritaire »**.

Non seulement l'accidentologie est plus forte sur le Grand Nouméa, mais la gravité des accidents y est également plus importante : on recense 5 fois plus de victimes décédées et gravement blessées (pour 10 000 habitants) sur le Grand Nouméa. Ainsi, l'indice de gravité (nombre de tués et blessés graves pour 100

accidents) est de **32,4 sur le Grand Nouméa** contre 14,2 sur les villes françaises de 100 000 à 350 000 habitants.

L'accidentologie sur le territoire du Grand Nouméa se caractérise donc par de nombreux accidents dont la gravité est importante.

A l'échelle de la Nouvelle Calédonie, on recense moins d'accidents par habitant mais leur gravité est encore plus importante, avec un indice de gravité supérieur à 45.

Tableau 9 : L'accidentologie sur le Grand Nouméa entre le 01/01/2002 et le 31/12/2006

Total	Accidents		Tués	Blessés graves (BG)	Blessés légers (BL)	Indice de gravité ²²
	Mortels	Graves				
2 601	115	657	142	700	2 702	32,4

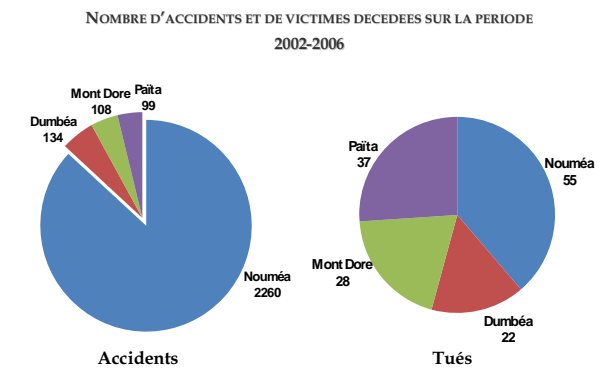
Tableau 10 : Indicateurs d'accidentologie annuelle sur le Grand Nouméa comparés aux moyennes nationales des villes françaises de 100 000 à 350 000 habitants et à la Nouvelle Calédonie.

	Acc. Pour 10 000 hab	Tués pour 10 000 hab	BG pour 10 000 hab	BL pour 10 000 hab	Indice de gravité
Grand Nouméa	35,6	1,9	9,6	37,0	32,4
Nouvelle Calédonie	27,1	2,6	9,7	28,3	45,3
Moyenne nationale ²³	16,9	0,4	2,0	18,8	14,2
Ratio Grand Nouméa/référence F	2,1	4,9	4,8	2,0	2,3

²² L'indice de gravité est le nombre de tués et blessés graves pour 100 accidents.
²³ Références nationales : 2002.

B Analyse géographique des accidents

L'analyse géographique des accidents permet de caractériser les typologies d'accident selon l'environnement traversé par les usagers.



La ville de Nouméa concentre une grande majorité des accidents du Grand Nouméa entre 2002 et 2006. Toutefois, le nombre d'usagers tués devient significatif sur chacune des communes périphériques. Si seuls 4% des accidents du Grand Nouméa ont lieu sur le territoire de Païta, ils occasionnent près de 2/3 du nombre de tués recensés à Nouméa.

Le tableau ci-contre permet une comparaison de l'accidentologie sur les 4 communes du Grand Nouméa, ainsi qu'entre la ville de Nouméa et la moyenne nationale des unités urbaines de 30 000 à 100 000 habitants.

Tableau 11 : Indicateurs d'accidentologie annuelle sur les communes du Grand Nouméa, comparaison des indicateurs de la ville de Nouméa aux moyennes nationales des villes françaises de 30 000 à 100 000 habitants.

	Acc. Pour 10 000 hab	Tués pour 10 000 hab	BG pour 10 000 hab	BL pour 10 000 hab	Indice de gravité
Nouméa	49,5	1,2	10,5	52,1	23,6
Moyenne nationale des villes de 30 000 à 100 000 hab ²⁴	19,4	0,59	4,1	20,8	24,1
Dumbéa	14,4	2,4	9,4	13,1	81,3
Mont-Dore	8,9	2,3	5,0	8,6	82,4
Païta	16,4	6,1	12,3	15,8	112,1

Il apparaît que le nombre d'accident pour 10 000 habitants est bien plus important à Nouméa que dans les villes métropolitaines de taille comparable. Si la gravité des accidents est comparable, leur nombre étant plus important ils occasionnent plus de victimes.

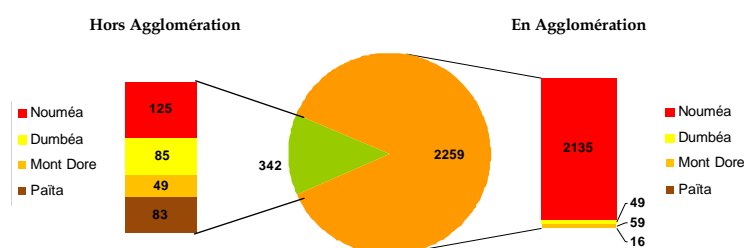
Dumbéa, Mont-Dore et Païta recensent moins d'accident proportionnellement à leur population, mais leur gravité est effrayante : un accident ayant lieu à Païta occasionne au moins un mort ou un blessé grave !

L'accidentologie nouméenne se caractérise donc par de nombreux accidents de gravité moyenne à Nouméa et d'accidents moins nombreux mais beaucoup plus graves sur les trois autres communes.

Le graphique suivant présente la répartition des accidents selon l'environnement traversé, qu'il présente un caractère urbain dense ou un caractère interurbain.

²⁴ Source : Mieux se déplacer dans les villes moyennes, Plans de déplacements urbains, Pour une approche globale des déplacements dans le Grand Sud-Ouest, CETE du Sud-Ouest.

REPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ENVIRONNEMENT TRAVERSE SUR LA PERIODE 2002-2006



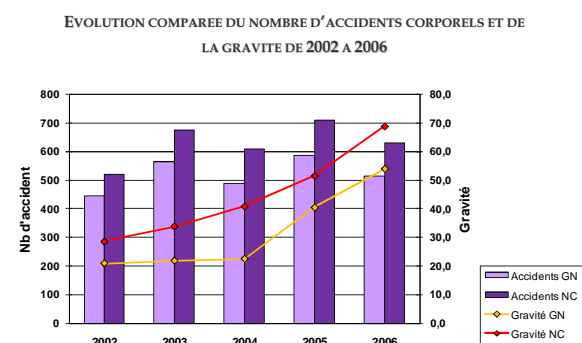
Une grande majorité des accidents (plus de 85% d'entre eux) ont lieu dans des zones agglomérées où vivent plus de 500 habitants. Nouméa étant la commune la plus densément urbanisée, il semble évident qu'elle concentre la plupart des accidents qui surviennent en zone agglomérée. Les communes de Dumbéa, Païta et Mont-Dore, moins denses, ont une représentativité plus importante en ce qui concerne les accidents ayant eu lieu en rase campagne.

Le croisement de ces données avec la nature des victimes montre une corrélation entre la gravité des accidents et l'environnement traversé : les accidents recensés hors agglomération ont une gravité bien plus importante, ce qui explique la part importante des tués et des blessés graves à Dumbéa, Païta et Mont-Dore.

C Analyse temporelle des accidents

Evolution annuelle

Le graphique ci-dessous représente l'évolution comparative de l'accidentologie sur le Grand Nouméa et sur toute la Nouvelle Calédonie entre 2002 et 2006.



Le poids de l'accidentologie nouméenne est tel que les ratios suivent les mêmes tendances à l'échelle de la Nouvelle Calédonie.

On constate une augmentation des ratios d'accidentologie (nombre d'accident et gravité) en 2005, surtout à l'échelle du Grand Nouméa, l'indice de gravité passant de 22 blessés graves ou tués pour 100 accidents en 2004 à 41 en 2005.

Ces chiffres ne traduisent pas nécessairement un renforcement de l'insécurité routière, car le référentiel de gravité a été modifié réglementairement au 1^{er} janvier 2005. La nouvelle classification des victimes renforce la gravité des accidents comme le montre le tableau page suivante.

	Avant le 1 ^{er} janvier 2005	A partir du 1 ^{er} janvier 2005
Tué	Victime décédée sur le coup ou dans les 6 jours suivant l'accident	Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident
Blessé hospitalisé (blessé « grave »)	Victime admise dans un hôpital plus de 6 jours	Victime admise dans un hôpital plus de 24 heures
Blessé non hospitalisé (blessé « léger »)	victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patiente à l'hôpital moins de 6 jours	victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patiente à l'hôpital moins de 24 heures

Malgré ce mode de comptabilisation des victimes plus pessimiste, le nombre d'accidents recensés en 2006 arrive pratiquement au niveau de la situation constatée en 2004. On observe même une diminution du nombre de tués (39 en 2004, 34 en 2005 et 21 en 2006).

Compte tenu de l'augmentation de la population et de la forte hausse du nombre de véhicules en circulation, l'insécurité routière n'augmente pas outre mesure. Elle reste néanmoins très préoccupante.

Répartition mensuelle et journalière

Les graphiques ci-contre représentent la répartition des accidents selon le jour et le mois pendant la période d'étude.

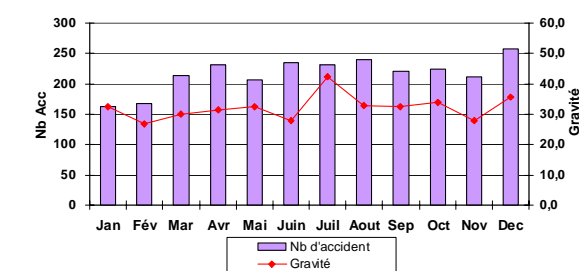
Le mois de décembre apparaît comme le mois le plus accidentogène. Il correspond au premier mois des grandes vacances scolaires et de la saison touristique. De nombreux nouméens se déplacent chez leur proche pour les fêtes de fin d'année.

La gravité est plus importante durant le mois de juillet, correspondant à la saison la plus humide.

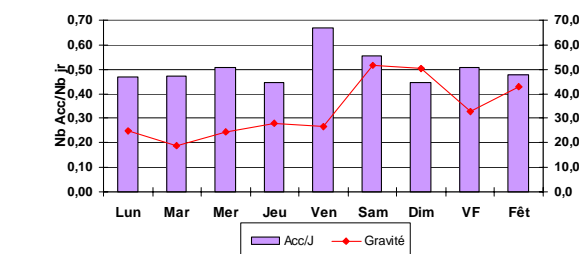
Concernant la distribution selon les jours, on remarque que les vendredis et samedis sont les plus accidentogènes. Les départs en week-end augmentent en effet bien souvent les risques d'accidents.

La gravité des accidents est particulièrement importante durant les week-end et les jours de fête.

REPARTITION DES ACCIDENTS ET INDICE DE GRAVITE SELON LE MOIS (GRAND NOUMEA DE 2002 A 2006)

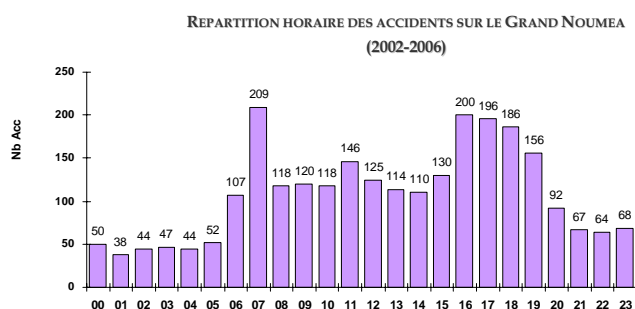


REPARTITION DES ACCIDENTS ET INDICE DE GRAVITE SELON LE JOUR DE LA SEMAINE (GRAND NOUMEA DE 2002 A 2006)



Répartition horaire

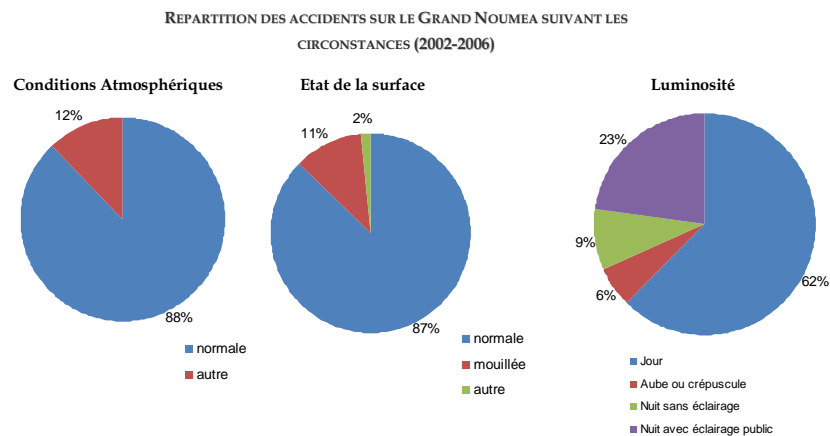
Le graphique ci-dessous expose la répartition horaire des accidents sur la période d'étude.



Les accidents ont essentiellement lieu pendant les périodes de pointe de trafic. Ainsi c'est entre 7h et 8h qu'on dénombre le plus d'accident. Mais comme pour les trafics, cette pointe est concentrée sur une heure, alors qu'on constate une surreprésentation des accidents sur une période plus longue le soir, entre 16h et 20h.

D Circonstances des accidents

Les graphiques ci-dessous illustrent les circonstances des accidents ayant eu lieu sur le Grand Nouméa entre 2002 et 2006.



On constate que pour chacun des critères, au moins les deux tiers des accidents ont eu lieu dans des circonstances classiques, à savoir :

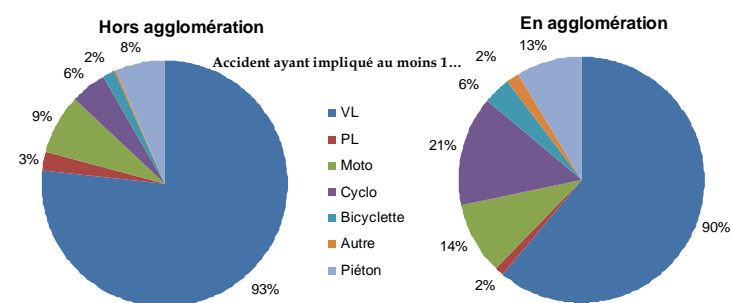
- Dans des conditions atmosphériques normales (ni pluie, ni brouillard, ni vent, ni couvert,...)
- Sur chaussée sèche
- De jour.

E Les usagers impliqués

Sur le graphique ci-dessous apparaissent les usagers impliqués dans les accidents du Grand Nouméa entre 2002 et 2006, selon leur localisation.

Les pourcentages calculés indiquent le nombre de victimes dans chacune des catégories pour 100 accidents. Un accident pouvant impliquer plusieurs catégories de victimes, il se retrouve comptabilisé plusieurs fois, ce qui explique que la somme des pourcentages soit supérieure à 100%.

LES USAGERS IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS DU GRAND NOUMEA SELON LEUR LOCALISATION (2002-2006)



Au moins neufs accidents sur dix impliquent un VL, qu'ils aient lieu en agglomération ou hors agglomération.

En agglomération, on remarque une proportion importante d'accidents ayant impliqué des usagers fragiles, à savoir les piétons et les deux roues (vélos, cyclomoteurs et motos). Il est normal de constater une telle représentativité de ces usagers en milieu urbain, la voiture devant partager la voirie avec ces modes.

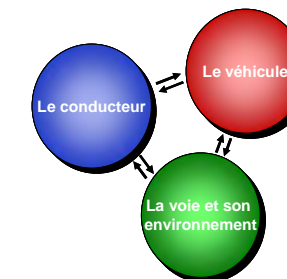
C'est pourquoi on recense de nombreux conflits entre les véhicules légers d'une part et les deux roues et piétons d'autre part.

En milieu rural, la part des usagers autres que les automobilistes et les chauffeurs poids-lourds devient bien moins représentative, traduisant de nombreux conflits VL contre VL.

Toutefois, on remarque une part non négligeable de piétons impliqués dans les accidents hors agglomération. Il n'est en effet par rare de constater ce mode de déplacement dans les zones rurales, les piétons étant particulièrement exposés le long des routes interurbaines.

F Les principales causes des accidents

Le mécanisme d'un accident résulte de la conjonction de trois facteurs en étroite relation.



Si 95 % des accidents mortels sont liés à un problème de comportement, dans 40 % des cas un problème d'infrastructure intervient également.

Les statistiques d'accidentologie, basées sur les procès verbaux d'accident, font à la fois ressortir la dimension comportementale et les causes liées à l'infrastructure.

Les bilans établis par la Gendarmerie Nationale (Groupement de Nouvelle-Calédonie) et la Police Nationale (Direction de la Sécurité Publique, Corps Urbain de Nouméa) ont permis de déterminer les principales causes comportementales des accidents en 2005.

Dans la ville de Nouméa, trois causes d'accidents sont nettement prédominantes et concernant 78,8% de l'ensemble des accidents survenus en zone urbaine :

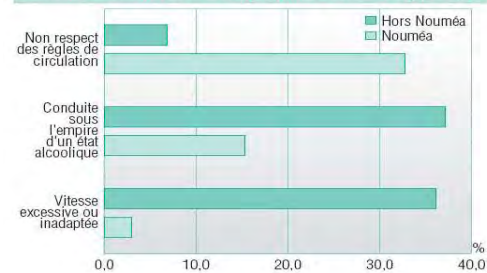
- Le défaut de maîtrise du véhicule - vitesse : 194 cas, soit 36,7 % des accidents ;
- Le refus de priorité : 135 cas, soit 25,6%
- L'alcool au volant : 87 cas, soit 16,5%.

Hors zone urbaine, les deux principales causes d'accidents sont l'alcool et la vitesse (75,6% de l'ensemble des accidents) :

- l'alcool au volant et la présomption d'alcoolémie excessive : 83 cas, soit 44,8% des accidents ;
- la non maîtrise de la vitesse : 57 cas, soit 30,8%.

Le graphique ci-dessous permet une comparaison de ces facteurs accidentogènes sur une moyenne entre 2002 et 2004.

Comparaison des facteurs accidentogènes entre les zones "Nouméa" et "hors Nouméa" (moyenne 2002-2004) [1 à 3]



Source :ISEE - TEC Edition 2006

Remarque : si les chiffres « hors Nouméa » proviennent de toute la Nouvelle-Calédonie, ils sont caractéristiques des facteurs observés sur les communes de Dumbéa, Païta et Mont-Dore.

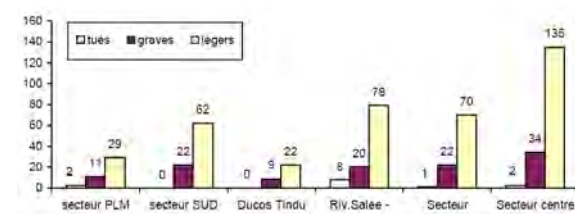
Diverses mesures éducatives, préventives ou répressives ont été prises pour tenter de limiter le nombre de victimes sur les routes : ceinture de sécurité obligatoire à l'avant (2001) et à l'arrière (2005), réhausseur obligatoire pour les enfants (2006), interdiction du téléphone au volant (2005), rétention du permis de conduire en cas d'état d'ébriété, grand excès de vitesse, de consommation de stupéfiants (2006), et interdiction de transporter des passagers dans les bennes (2007). Parallèlement, le gouvernement a lancé une campagne visant à favoriser l'accès au permis de conduire pour des populations cibles.

3.2.2 ANALYSE GEOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS

A Au sein de Nouméa

Le graphique ci-dessous met en évidence les victimes d'accidents de la route au sein des différents quartiers de la ville de Nouméa en 2005.

REPARTITION DES VICTIMES PAR SECTEUR ET CATEGORIE DE VICTIMES A NOUMEA EN 2005



Secteur PLM : Doniambo, 1^{er} et 2^{ème} Vallée du Tir, Montagne coupée, Montravel, Pierre Lenquête, Impérial - PK4
 Secteur Sud : N'Géa, Squatt tuban, Motor-pool, Receiving, BDC/P, Plaisance, Anse-vaia, Ouen-toro
 Secteur Centre : Centre ville, Port autonome, Nouvelle, Vallée du Génie, VDC, Faubourg blanchot, Trianon, Orphelinat, Pointe artillerie, Quartier Latin

Source :bilan 2005 Gendarmerie Nationale et Police Nationale.

Deux secteurs se démarquent particulièrement :

- Le secteur centre, où de nombreuses victimes ont été recensées. Ce secteur regroupe plusieurs quartiers densément peuplés. L'attractivité du secteur suscite de nombreux déplacements tous modes et les flux motorisés convergent en centre ville, occasionnant des risques de conflit.
- Le secteur Nord-Rivière Salée, où 8 victimes ont trouvé la mort, soit plus que dans tous les autres secteurs de la ville. Ce secteur est accolé au carrefour des axes structurants que sont la VE1, VE2 et la RT1. Les

coups urbains occasionnés par les circulations peuvent être la cause d'accidents graves.

B La RT1

La RT1 a fait l'objet d'une étude de sécurité complète réalisée par le bureau ISIS en 2006 pour le compte de la DITTT, dont sont issues les observations suivantes.

Séquence 1 entre Dumbéa et Païta

Il s'agit d'une séquence urbaine longeant d'abord le quartier de Koutio à Dumbéa avant de pénétrer dans Païta. L'environnement traversé est une alternance de sections densément urbanisées et de sections plus rurales, marquées par le franchissement de deux cols.

Le tracé de la RT1 permettait historiquement de relier le territoire calédonien à Nouméa. Aujourd'hui il est concurrencé par la Savexpress qui supporte le trafic de transit et le trafic d'échange. La RT1 assure dorénavant une vocation de desserte locale depuis Nouméa.

LOCALISATION DES ACCIDENTS



Source :ISIS - Etude de sécurité RT1 / RT3 2006

42 accidents corporels ont été recensés sur cette section entre 2002 et 2004. L'indice de gravité est important avec 10 tués, 25 blessés graves et 31 blessés légers (indice de gravité de 83).

On constate deux zones d'accumulation d'accidents correspondant aux 2 cols :

- **col de Tonghoué** : 11 accidents du PR11 au PR13, 4 tués, 10 blessés graves et 5 blessés légers soit **une gravité élevée de 107%**.

La majorité des accidents sont **des pertes de contrôle dans les virages liées à la vitesse, à l'alcool, à la fatigue**. On note également l'implication de 2 piétons à l'approche de Dumbéa et un accident lié à la sortie du parking présent dans le col.

6 accidents se sont produits de nuit (ce qui représente un pourcentage important) et **8 accidents se sont produits dans le sens des PR croissants (vers le Nord), dans la descente**.

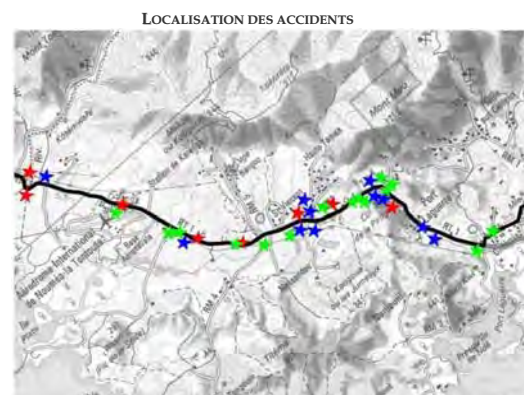
- **col de Katiramona** : 7 accidents du PR20 au PR23, 3 tués, 4 blessés graves et 7 blessés légers soit **une gravité de 100%**. Ces accidents sont liés à **des pertes de contrôle (vitesse, virage, descente)**.

On constate que **6 accidents se sont produits dans le sens des PR décroissants (vers le Sud) en descente**. Par ailleurs 3 accidents font intervenir la présence d'arbres non protégés sur l'accotement.

Ces accidents font apparaître de nombreux défauts d'ordre infrastructurel. De manière générale, la qualité des équipements (balisage, signalisation verticale et horizontale, dispositif de protection latérale) est défectueuse. On note ainsi la **présence d'obstacles latéraux non protégés, des intersections mal signalées et peu lisibles et des limitations de vitesse peu cohérentes avec l'environnement traversé et le tracé sinueux de la RT1**.

Séquence 2 entre Païta et Tontouta

Il s'agit d'une séquence interurbaine depuis la sortie du village de Païta. Le profil de la voie est d'abord de type montagneux (col de la Pirogue), sinueux avec une forte déclivité, puis il devient plus plat et rectiligne.



Source ISIS - Etude de sécurité RT1 / RT3 2006

24 accidents corporels ont été recensés sur cette section entre 2002 et 2004. L'indice de gravité est encore plus important que sur la première séquence avec **6 tués, 16 blessés graves** et 30 blessés légers (indice de gravité de 92).

On distingue deux zones d'accumulation accidentogènes :

- **col de la Pirogue** : 7 accidents corporels entre 2002 et 2004. La majorité des accidents ont eu lieu suite à des pertes de contrôle dans les virages. **Une vitesse excessive due à la fois au mauvais balisage des virages mais aussi au comportement des automobilistes** est le facteur principal d'accidentologie.

- **Lieu-dit Tamoa** : 8 accidents entre 2002 et 2004, 4 tués, 4 blessés graves et 15 blessés légers soit **une gravité de 100%**.

Ces accidents sont liés à **des pertes de contrôle, des refus de priorité et des dépassements illicites**. Ces accidents mettent en lumière une vitesse inadaptée au contexte de la traversée du lieu-dit, présentant des intersections.

5 accidents sur les 8 recensés font également intervenir **des obstacles latéraux non protégés**.

Par ailleurs, la traversée du col 48 a été signalée **comme particulièrement accidentogène suite à des aménagements réalisés en 2003** (6 à 7 morts entre 2003 et 2006).

Sur cette séquence encore, l'infrastructure présente de nombreux défauts source d'accidents. **La qualité des équipements** (balisage, signalisation verticale et horizontale, dispositif de protection latérale) doit être améliorée. **Les limitations de vitesse ne sont pas toujours adaptées** à la configuration de la voirie (intersections, virages dangereux) et **quelques obstacles latéraux** ne sont pas protégés.

C La VDO

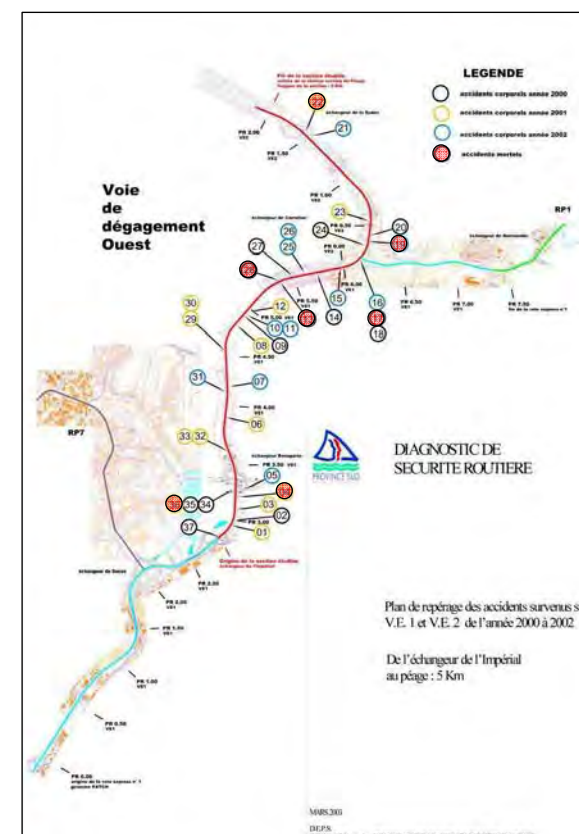
L'itinéraire de la VDO a été analysé par le CETE Méditerranée pour le compte de la Province Sud, entre l'échangeur de l'Impérial et la barrière de péage.

37 accidents ont été comptabilisés entre 2000 et 2002, occasionnant 9 tués, 10 blessés graves et 39 blessés légers, soit **une gravité importante de 51%**.

Les accidents se sont majoritairement produits les week-ends et jour de fête, la nuit impliquant des hommes plutôt jeunes.

La cause des accidents concerne des pertes de contrôle **dues à l'alcool et/ou la fatigue**.

Par ailleurs, **7 accidents sur 37 mettent en jeu des conflits entre VL et piétons, ces derniers étant très alcoolisés 5 fois sur 7**.



3.2.3 SYNTHÈSE

Un contexte particulièrement accidentogène

- Une accidentologie caractérisée par **de nombreux accidents et une gravité très importante**.
- La majorité des accidents a lieu à Nouméa mais la gravité des accidents recensés sur les 3 communes périphériques est bien plus importante.
- Une croissance importante, dans une moindre mesure du nombre d'accidents, mais surtout de leur gravité est observée sur les 5 dernières années.
- Les grandes vacances scolaires (Décembre) et la saison fraîche (juillet, mois le plus pluvieux) constituent des périodes particulièrement accidentogènes.
- L'accidentologie est plus importante le week end et les jours de fête (départ en week end, alcoolémie).
- La répartition horaires des accidents correspond à la répartition horaire des trafics (heure de pointe du matin très accidentogène, accidentologie sur une période de pointe du soir plus étalée).
- De nombreuses victimes VL, correspondant au mode de déplacement le plus utilisé, sont recensées sur le Grand Nouméa. On constate une part importante des usagers « fragiles » (piétons, 2 roues) en milieu urbain mais aussi en interurbain : part non négligeable de conflit VL/piéton hors agglomération.
- Les facteurs accidentogènes sont **autant d'ordre comportemental** (alcoolémie, perte de contrôle du véhicule, vitesse en zone rurale, refus de priorité aux intersections en zone urbaine) **qu'infrastructural** (équipements de la route insuffisants, de mauvaise qualité : signalisation horizontale et verticale défaillante, balisage absent ou non conforme, obstacles latéraux non protégés,...).

Enjeux

Au regard du diagnostic effectué dans ce chapitre, la problématique de la sécurité routière relève de plusieurs enjeux :

- Responsabiliser les usagers de la route grâce à des campagnes de communication et de sensibilisation d'une part, et un renforcement des contrôles et des sanctions d'autre part.
- Améliorer le niveau d'équipement des infrastructures et traiter les zones accidentogènes.
- Suivre l'évolution de l'accidentologie grâce à des moyens de gestion et d'observation afin de d'orienter de façon réactive la lutte contre l'insécurité routière.

> En quelques mots

La lutte contre l'insécurité routière représente un enjeu de tous les instants pour les Nouméens. Les accidents sont plus nombreux et bien plus graves que ceux recensés en métropole dans les villes de taille comparable.

La dimension comportementale est très marquée dans l'accidentologie du Grand Nouméa. Alcoolémie, pertes de contrôle dues à des vitesses excessives, refus de priorité sont des causes souvent mises en avant dans les procès verbaux d'accident.

La prédominance de la voiture particulière occasionne de nombreux conflits avec les usagers les plus fragiles, piétons et 2 roues. De nombreux piétons sont mis en cause aussi bien en milieu urbain qu'interurbain. Or un accident mettant en cause un véhicule motorisé et un piéton engendre de façon systématique un blessé grave voire un mort.

Mais le devoir des collectivités d'assurer la sécurité des usagers implique également l'amélioration des infrastructures. Des aménagements sont indispensables sur les axes structurants, mais aussi sur les voiries locales pour assurer un partage de la voirie en toute sécurité.

3.3 TRANSPORTS COLLECTIFS

3.3.1 LES SYSTEMES DE TRANSPORT PUBLIC ET LEUR ORGANISATION

Trois réseaux distincts assurent la desserte en transport public de l'agglomération du Grand Nouméa. Chacun d'eux est conventionné par une autorité organisatrice différente. Au-delà des transports collectifs routiers d'autres modes semi-collectifs contribuent à permettre des déplacements au sein de l'agglomération, le réseau interprovincial d'intérêt territorial doit aussi être mentionné pour les déplacements vers le reste de la Calédonie.

A Karuïa : Le réseau de la Ville de Nouméa

Le service urbain Karuïa est géré par le GIE TCN (Transport en Commun de Nouméa) constitué d'entreprises individuelles. Depuis 2001, il est conventionné par la Ville de Nouméa qui verse au GIE une subvention d'exploitation forfaitaire. Le réseau Karuïa a fait l'objet d'un audit très complet par la Ville de Nouméa en 2006 réalisé par ISIS et le cabinet Auclair-Dupont.

L'exploitation du réseau est confiée par le GIE à 80 opérateurs, le plus fréquemment entreprise individuelle possédant une licence. De manière schématique :

- 1 licence = 1 entrepreneur = 1 conducteur = 1 véhicule.

Il y a 93 véhicules et licences pour 80 entreprises et une soixantaine de conducteurs salariés.

Si le GIE a permis de fédérer ces entrepreneurs individuels par rapport à la situation historique pré-existante, il semble que les stratégies individuelles de chaque entrepreneur demeurent plus fortes que l'esprit collectif d'appartenance au GIE.

Cependant, qui a connu les « bus bleus », avant 1999, doit constater l'ampleur de la transformation, à l'instigation de la Ville de Nouméa, qui a permis de constituer un véritable réseau de transport urbain.



Karuïa en quelques chiffres

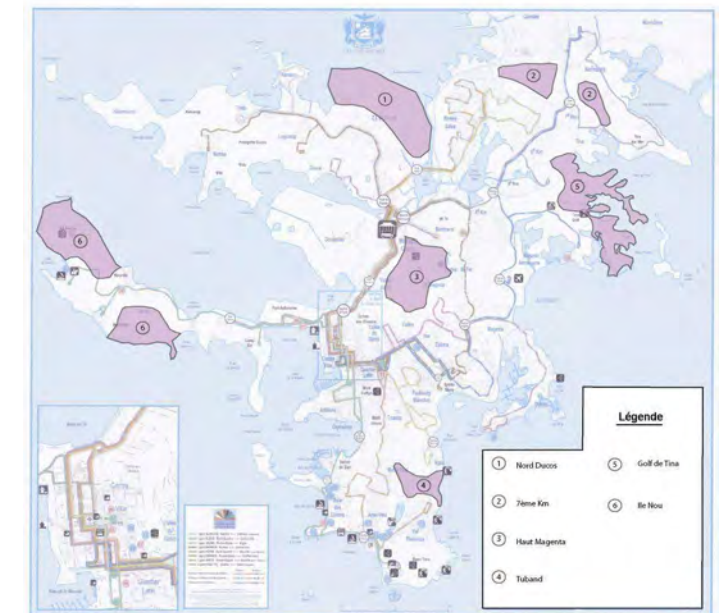
8	Lignes
269	Km de lignes
465	Arrêts desservis
93	Autobus
3,7	Millions de kilomètres annuels
5,6	Millions de voyages annuels

Le réseau Karuïa comporte huit lignes, toutes desservent le centre ville, la plupart sont diamétralisées (franchissent le centre ville) mais deux d'entre elles ont leur terminus en centre ville.

Le réseau Karuïa permet une couverture assez fine de la commune de Nouméa. On constate toutefois l'absence de desserte sur quelques secteurs :

- Le Nord de la presqu'île de Ducos autour des la rue Ampère et de l'avenue de la Baie de Koutio ;
- Les secteurs situés de part et d'autre de la rue J Iekawe au 7ème Km ainsi qu'au 6ème Km à l'Est (entre la RT1 et la VDE) ;
- Le Haut Magenta, secteurs à flancs de montagne s'étagant jusqu'à la route stratégique ;
- Le secteur de Tuband
- Le secteur autour du Golf de Tina.
- L'extrémité de l'Ile Nou.

ZONES MAL DESSERVIES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



B CarSud : le réseau suburbain

La Province Sud a confié l'exploitation du réseau de transport suburbain à la Société Car Sud, filiale du groupe Veolia. Depuis 2002 les lignes de CarSud relient les trois communes de Dumbéa, Païta et du Mont d'Or à Nouméa et assurent des liaisons internes à ces communes.

Le réseau Car Sud comporte 17 lignes :

- 5 lignes principales (A à E) entre Nouméa et les 3 villes périphériques
- 2 lignes express (C et D express) qui assurent ces mêmes fonctions par les voies express à péage SAV Express et VDE
- 10 lignes de desserte fine internes aux communes (B1, C2 à C5, D1 à D5) avec certains services qui desservent néanmoins Nouméa

	Lignes de liaison avec Nouméa	Ligne de desserte interne
Païta	B	C4
Dumbéa	A, B, C, C express, E	B1, C2, C3, C4, C5
Le Mont d'Or	D, D express	D1D2, D3, D4D5

La desserte de Nouméa est limitée à 3 points d'arrêts Passeport CHT et la gare routière de Montravel. Cette dernière, excentrée, a pour vocation de constituer le terminus des lignes suburbaines, la desserte du centre-ville devant se faire par correspondance avec le réseau urbain. Cependant les voyageurs boudant ce terminus, les lignes poursuivent leur parcours jusqu'au centre ville. Pour cela un accord économique a été conclu avec le réseau urbain et la Ville de Nouméa.

Le réseau couvre relativement bien les principaux pôles de l'agglomération, notamment la partie le cœur de ville de Dumbéa et Boulari sur le Mont d'Or. En considérant la vaste étendue du territoire il reste difficile à desservir finement. Le réseau peine à suivre le rythme soutenu de l'urbanisation, d'autant plus que la voirie des lotissements privés est difficile à desservir en transport public. Les grands projets d'urbanisation tant Dumbéa sur Mer qu'au Mont d'Or et à Païta constitue un enjeu majeur pour le réseau.



CarSud en quelques chiffres

15	Lignes
517	Km de lignes
360	Arrêts desservis
34	Autocars
2,6	Millions de kilomètres annuels
1,1	Millions de voyages annuels

C Réseau Transco

Transco est un syndicat intercommunal, qui assure le transport des élèves des collèges et lycées sur l'ensemble du Grand Nouméa (Nouméa, Païta, Dumbéa et Mont-Dore).

Transco a pour partenaire la S.C.T. (Société calédonienne de transport) qui soustraite auprès de nombreux entrepreneurs/chauffeurs indépendants.

En 2007, 4 700 élèves du secondaire (collèges et lycées) habitant les quatre communes du Grand Nouméa étaient transportés chaque jour matin et soir.

Certains services desservent des établissements scolaires primaires, c'est le cas au Mont d'Or.

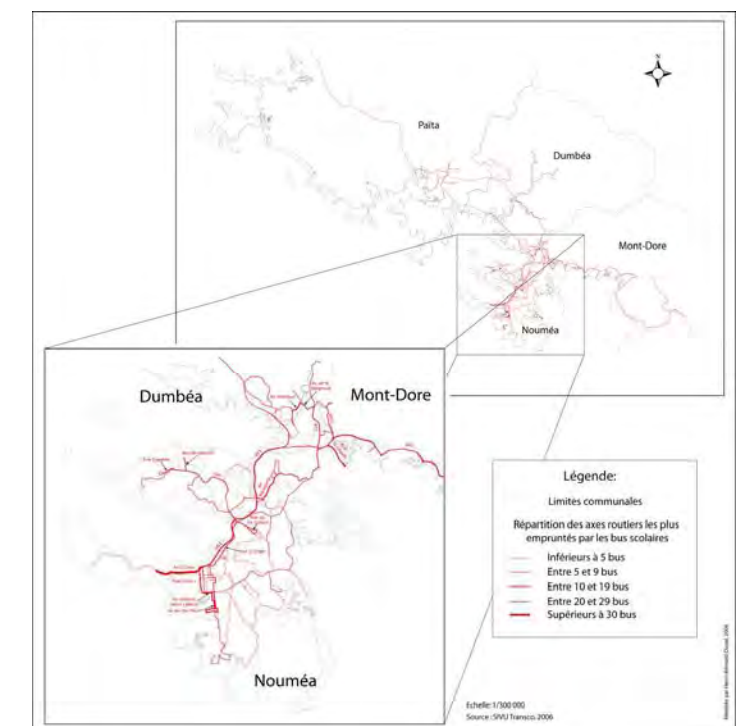
Les tarifs par trimestre sont de 2000 CFP pour les élèves boursiers, et 11 500 CFP pour les autres élèves. La Province Sud participe au transport des élèves boursiers. Les communes participent également de manière complémentaire chacune selon ses propres modalités.

Transco mène régulièrement des campagnes d'information auprès des transporteurs et des élèves afin de les sensibiliser à la sécurité, à l'entretien des véhicules. Transco est confronté à la montée des incivilités des élèves, qui sont notamment liés à l'alcoolisme.

Transco emploie cinq « agents d'ambiance », qui accompagnent les circuits et prodiguent des renseignements, des conseils, ils font aussi preuve d'autorité.

Transco en quelques chiffres

82	Circuits
31	établissements desservis
60	Autocars
0,7	Millions de kilomètres annuels
4 700	Elèves transportés quotidiennement



D La navette de centre-ville

La ville de Nouméa a mis en place une navette entre les parkings des quais (rue J.Ferry) et divers points de dépose au centre ville ; partant d'une bonne intention notamment vis-à-vis des personnes à mobilité réduite, dans les faits ce système ne fonctionne pas et les emplacements réservés à la dépose de la navette sont fréquemment occupés par d'autres véhicules (cf. photos ci-après). Pour plus de détail voir chapitre sur le stationnement



E Les VLC (véhicules de location avec chauffeurs)

Les véhicules de location avec chauffeur (VLC) constituent un mode de transport intermédiaire entre les transports publics et les modes individuels. Ils effectuent des trajets porte à porte sur réservation. Les VLC jouent un rôle important comblant la carence des dessertes en transport public dans les secteurs mal desservis, aux heures où le réseau ne circule plus, mais surtout pour les déplacements domicile école pour les élèves qui ne bénéficient pas de circuits Transco, ou bien choisis pour le confort et la sécurité qu'ils représentent pour accompagner les enfants. On observe fréquemment une dizaine de VLC par école. La part des VLC semble croissante pour les déplacements domicile-école.

Ce mode doit être considéré comme complémentaire des modes collectifs publics traditionnels. Avec un partenariat institutionnalisé, il pourrait être amené à connaître une vocation de taxi collectif.

F Les taxis

Le taxi joue également un rôle important dans le système de déplacement de l'agglomération, venant lui aussi combler les carences du transport public collectifs. On compte 65 taxis sur la Commune de Nouméa et une quinzaine sur le Mont d'Or, Dumbéa et Païta.

Les taxis nouméens se sont rassemblés au sein d'une association, les Radios Taxis. Trois standardistes gèrent les appels des clients et les transmettent aux taxis par radio.

Près de 80% des clients sont des résidents, les touristes voyageant plutôt en tour-opérateur. Le prix moyen d'une course est évalué à 1 000 CFP.

Depuis 2001, la mairie de Nouméa impose à chaque chauffeur de taxi d'être titulaire de l'examen d'accès à la profession. Chaque année huit à dix nouveaux chauffeurs sont diplômés lors du concours organisé par la Ville.

La Ville de Nouméa travaille en partenariat avec les taxis pour assurer les déplacements de personnes handicapées. Deux taxis sont équipés pour accueillir les fauteuils roulants. Les personnes handicapées peuvent bénéficier de bons de taxis pour effectuer leur déplacement interne à la commune de Nouméa. Les associations regrettent que ce système ne permette pas de franchir les limites communales.

Ce partenariat avec les taxis pour le transport des personnes handicapées, instauré par la Mairie de Nouméa, constitue une piste de réflexion pour une transposition à l'ensemble de l'agglomération, dans l'attente de la mise en accessibilité du réseau de transport public.

G Les transports touristiques

La vocation touristique de Nouméa a permis l'émergence d'un secteur dynamique des transports touristiques.

Outre les transports affrétés pour des groupes de touristes, les transports touristiques assurent également la desserte de l'aéroport de Tontouta, situé sur la commune de Païta. Ils assurent un service porte à porte vers les hôtels ou autre point sur Nouméa, pour des personnes individuelles, à un tarif intermédiaire entre la ligne de CarSud et le taxi, avec une grande disponibilité de l'offre.

H Les transports interurbains

Le réseau de transport inter-provincial comprend 8 lignes gérées par la Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres (DITTT) desservant Canala, Kouaoua, Koné, Koumac, Pouébo, Houailou, Poindimié, Hienghène. Certaines ligne peuvent être confiées à deux exploitants un pour le sens aller l'autre le retour. La plupart des transporteurs sont regroupés au sein du Syndicat Professionnel des Transporteurs Routiers de Personnes (SPTRP).

Les temps de parcours sont longs pour certaines lignes : il faut près de 7 heures pour atteindre Hienghène et 7 heures et demi pour Pouébo. L'offre de ces lignes se limite à un aller retour par jour. Ces lignes ne s'arrêtent pas en théorie sur le territoire du Grand Nouméa à l'exception du terminus de la baie de la Moselle. Le transfert de l'hôpital sur Dumbéa pose le problème de sa desserte. A Nouméa 43% des voyageurs poursuivent leur déplacement sur le réseau de bus et 3,4% en taxi. Le trafic est estimé à 720 voyages /jour à Nouméa (au départ et à l'arrivée).

La DITTT a confié à ISIS la restructuration du réseau. Outre la modernisation nécessaire du réseau (certains autocars ont plus de 30 ans) le projet consiste à développer l'offre (couverture territoriale, amélioration des fréquences devant permettre l'aller retour dans la journée) avec en première phase un développement de l'offre kilométrique de 10% et 37% à moyen terme.

Par ailleurs 4 lignes desservent d'autres communes de brousse de la Province Sud : Bourail, Thio, La Foa, Yaté, avec une offre similaire (1 aller-retour/jour).

I Les transports maritimes

Le transport maritime est aujourd'hui limité à la desserte des îlots à vocation touristique ou encore à celle de l'Île des Pins avec le Betico.

Toutefois le mode maritime devrait se développer avec notamment la desserte de l'usine Goro Nickel pour ses employés.

La société Laubreaux projette de créer une liaison de transport public maritime entre Le Mont d'Or et le centre ville de Nouméa. Les infrastructures restent à réaliser pour accueillir les bateaux mais aussi des parcs de stationnement de rabattement. Le montage financier du projet doit être affiné avec la recherche de financements.

J Les transports aériens

L'agglomération du Grand Nouméa comporte deux aéroports. L'aéroport international de Tontouta, situé sur la commune de Païta qui accueille 410 000 passagers /an, trafic stable depuis plusieurs années. Il est principalement desservi par AirCalin en liaison avec le Japon, l'Australie, mais aussi Quantas, Air New Zealand... Sa liaison avec Nouméa reste difficile en transport public (Cf ci-dessus).

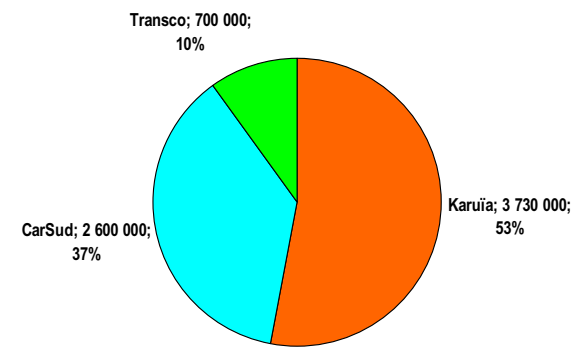
L'aérodrome de Magenta, situé à proximité du centre de Nouméa assure les dessertes domestiques vers les îles Loyauté, l'île des Pins et le nord de la Nouvelle Calédonie. Il est utilisé par Air Calédonie. Son trafic est de 210 000 passagers / an. Il est desservi par le réseau Karuïa et les taxis de Nouméa.

3.3.2 OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

A Offre globale

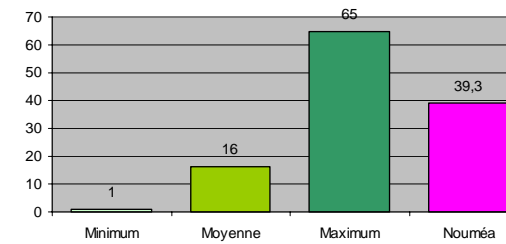
L'offre des trois réseaux de transport public en intégrant les transports scolaires (Transco) se répartit comme suit :

	Km commerciaux /an	%
Karuia	3 730 000	53%
CarSud	2 600 000	37%
Transco	700 000	10%
Total	7 030 000	100%

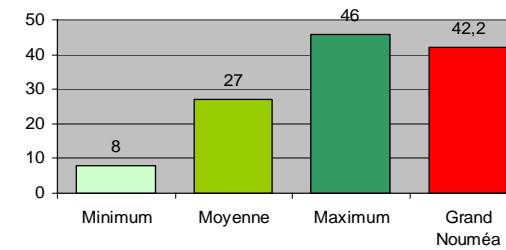


L'analyse suivante considère les réseaux Karuia pour Nouméa et Karuia + CarSud pour le Grand Nouméa en comparant leur performance par rapport aux réseaux métropolitains de moins de 100 000 habitants et plus de 100 000 habitants sans transport collectif en site propre (TCSP).

km/habitant/an
Agglomérations de moins de 100 000 habitants



km/habitant/an
Agglomérations de + de 100 000 habitants (sans TCSP)



Avec 42,2 km /habitant /an l'offre des réseaux du Grand Nouméa (Karuia + CarSud) se situe au-dessus de la moyenne des agglomérations métropolitaines de plus de 100 000 habitants (sans TCSP). Il en est de même si l'on compare le seul réseau Karuia de Nouméa avec 39,3 km /habitant /an à la moyenne des réseaux d'agglomérations de moins de 100 000 habitants (sources GART données 2006).

Cependant ce ratio doit être analysé au regard de la taille et de la densité du Grand Nouméa, en effet peu d'agglomérations métropolitaines de 150 000 habitants s'étendent sur 150 km avec une densité d'un habitant à l'hectare.

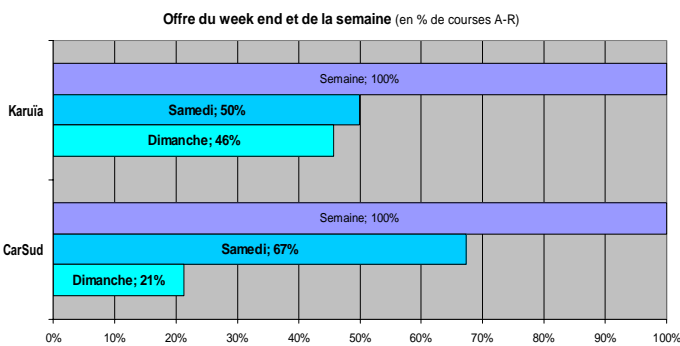
Les réseaux du Grand Nouméa ont des lignes très longues avec près de 34 km en moyenne pour les lignes de Karuia et qui peuvent dépasser 50 km pour CarSud.

Ce ratio d'offre kilométrique élevé ne signifie donc pas nécessairement une offre pléthorique ou abondante mais traduit surtout la taille et la faible densité de l'agglomération.

B Amplitude de fonctionnement

Les réseaux Karuïa et CarSud fonctionnent 7jours/7. L'offre se réduit évidemment le week end, elle reste à un niveau satisfaisant le samedi sur CarSud par rapport à la demande.

	Nombre de courses AR par jour (Karuïa+CarSud)	Équivalent semaine
Semaine	575	100%
Samedi	324	56%
Dimanche	211	37%



L'offre du week-end sur Karuïa et du dimanche pour CarSud baisse considérablement par rapport à la semaine, rendant dissuasif l'usage des transports public le week end.

L'amplitude sur la journée (en semaine) s'apprécie différemment. Si les premiers services commencent tôt le matin (4H50 pour la plupart des lignes des deux réseaux), les dernières courses quittent également très tôt le centre ville de Nouméa (avant 19H pour Karuïa et 19H20 pour les 2 lignes les plus tardives de CarSud). Aucune ligne de transport public ne circule plus au-delà de 19H30. Si cette amplitude correspond bien à la grande majorité des déplacements domicile-travail, elle demeure limitée le soir pour répondre à d'autres motifs de déplacements (visites, loisirs, achats même si les commerces du centre de Nouméa ferment aussi relativement tôt). Or tandis que les déplacements obligés (achats, loisirs) tendent à se développer fortement.

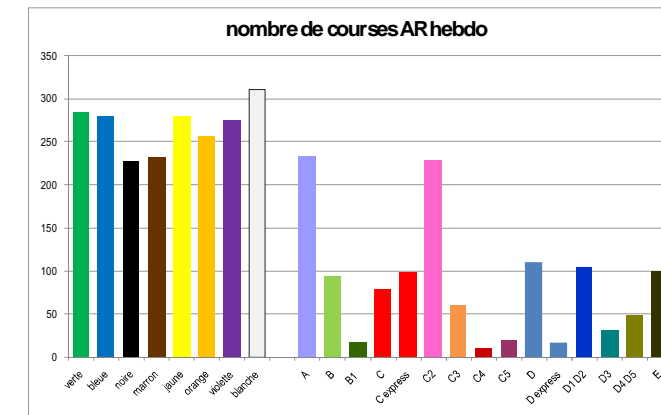
C Fréquences

Le tableau suivant illustre l'offre hebdomadaire par ligne pour les réseaux Karuïa et CarSud. On observe un faible écart entre l'offre des lignes du réseau Karuïa :

- 311 courses Allers-Retours par semaine pour la ligne Blanche, soit 53 AR par jour de semaine
- 228 courses Allers-Retours par semaine pour la ligne Noire, soit 39 AR par jour de semaine.

L'offre du réseau urbain est donc très peu hiérarchisée. Toutes les lignes proposent un niveau d'offre comparable.

Pour le réseau CarSud l'offre est en revanche très hiérarchisée avec des lignes à offre plus élevée (A, C & C Express, D & D Express), d'autre à offre très limitée (B1, C4 & C5 ne proposant que moins de 20 Allers-Retours par semaine)



Le réseau Karuïa ne publie pas d'horaires mais est exploité en fréquences. Les fréquences ont été modifiées en 2004. Tandis qu'auparavant les intervalles de passages étaient de 15mn ou 20mn selon les lignes, c'est à dire 4 ou 3 passages par sens et par heure, ils ont du fait de l'accroissement de la circulation été détendus entre 16mn à 21mn. Ceci présente plusieurs inconvénients :

- d'une part, les temps d'attentes ont été allongés
- d'autre part, ces intervalles ne sont plus « réguliers » (les 60mn d'une heure ne sont plus divisibles par ces nouveaux intervalles), les horaires ne peuvent être mémorisés de manière mnémotechnique.

Autre fait notable, les fréquences de passage restent identique toute la journée, il n'y a pas de service d'heure de pointe par rapport à un service d'heure creuse. Si les intervalles de passages semblent acceptables en heure creuse, on doit considérer qu'avec un bus toutes les 16 ou 21 minutes selon les lignes cette offre est faible pour l'heure de pointe.

Part ailleurs, si l'exploitation en fréquences plutôt qu'en horaires se pratique sur de grands réseaux urbains, ce n'est concevable qu'avec un haut niveau de fréquences. S'il n'est pas nécessaire de publier un horaire lorsque les bus passent toutes les 6 ou 8 minutes, cela devient beaucoup plus contraignant lorsqu'ils passent toutes les 21 minutes, de surcroît si les conditions d'exploitation ne sont pas fiables et conduisent à une mauvaise régularité. En pratique l'intervalle sur le réseau Karuïa est aléatoire oscillant entre 12 et 30 minutes.

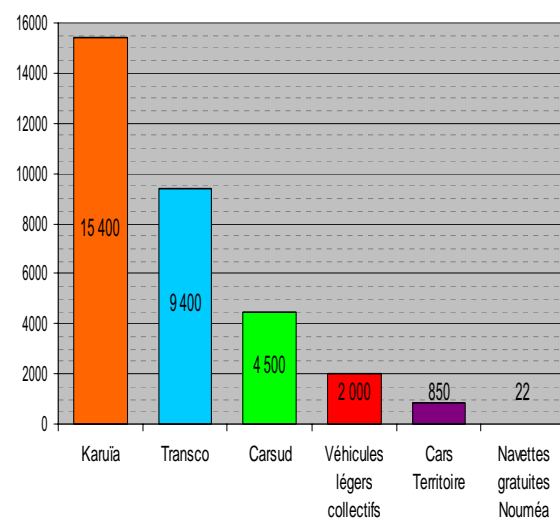
Le réseau CarSud publie lui des horaires. Les intervalles de passages se situent entre 20 et 30 sur les principales lignes (A, C & D) à l'heure de pointe et 60mn à l'heure creuse. Mais du fait de la forte irrégularité due aux conditions de circulation ces intervalles ne sont que théoriques.

3.3.3 USAGES DES TRANSPORTS PUBLICS

A Estimation du trafic par mode collectif

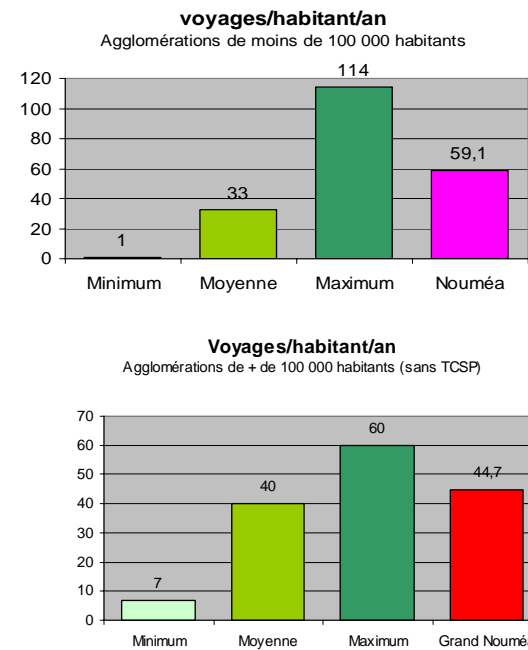
Le trafic total des modes de transport collectifs est estimé à 32 200 voyages par jour sur l'agglomération.

Estimation du nombre de voyages/jour semaine



B Analyse comparée avec les réseaux métropolitains

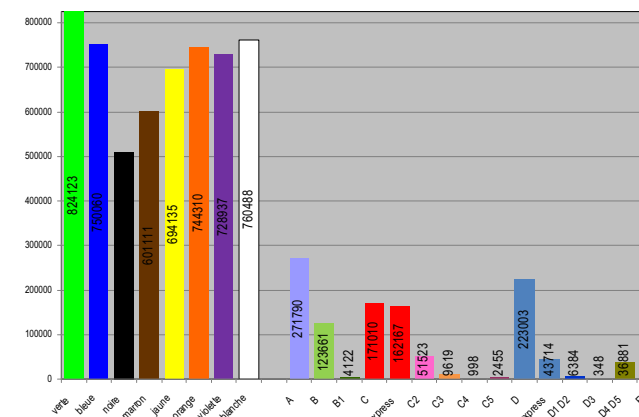
L'analyse comparée des performances des réseaux nouméens par rapport à ceux de métropole, montre s'il l'on se réfère au réseau Karuia un usage supérieur à la moyenne des réseaux d'agglomérations de moins de 100 000 habitants. Le trafic par habitant des réseaux Karuia et CarSud regroupés ramené à la population de l'agglomération se situe lui aussi à un niveau légèrement supérieur à la moyenne.



C Trafic par ligne

Le graphique suivant indique le trafic annuel par ligne des réseaux Karuia (2005) et CarSud (2004).

Trafic/an (millier de voyageurs 2004/05)



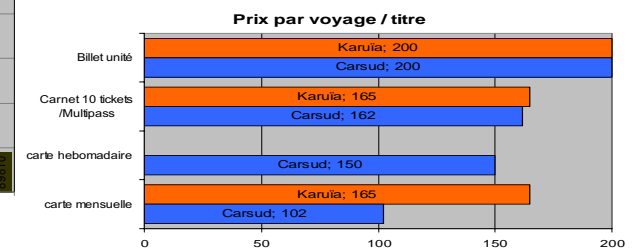
Sur le réseau Karuia même si l'on constate la prééminence de quatre lignes (Verte, Blanche, Bleue et Orange) la hiérarchisation reste peu marquée. Pour le réseau CarSud les lignes A, C & C express, D & D dominant plus nettement.

D Trafic par titre

Sur les deux réseaux la très grande majorité des clients (85% pour Karuia, 84% pour CarSud) utilisent le billet à l'unité acheté à bord du véhicule. Pour Karuia le reste de la clientèle utilise surtout le billet à l'unité acheté aux distributeurs chez les dépositaires, une proportion très faible utilise le carnet de dix ou l'abonnement mensuel. Pour CarSud la proportion d'abonnés est plus élevée 16%. Les cartes d'abonnement représentent à peine 11% du chiffre d'affaires de CarSud.

La raison de la faible performance des abonnements mensuels le plus largement avancée tient au fait que d'une part un abonnement constitue une avance de trésorerie importante pour les ménages modestes ; d'autre part « dans la culture océanienne on vit au quotidien et on ne se projette pas dans l'avenir ».

Cependant on doit constater que la gamme tarifaire apparaît très peu attractive pour fidéliser la clientèle, surtout pour les clients de Karuia pour lequel l'abonnement mensuel n'apporte aucun avantage par rapport au carnet de ticket même pour un usager quotidien (44 tickets/mois).



Il résulte de cette forte proportion de titres vendus à bord, des temps élevés de transaction qui pénalisent lourdement la vitesse commerciale des bus, et les voyageurs.

Par ailleurs il n'y a pas de titre intermodal qui pourrait permettre l'utilisation combinée des réseaux Karuia et CarSud, ce qui constitue un frein à l'usage des transports publics.

E Profil de la clientèle

Selon les enquêtes de l'institut Louis Harris, on observe aussi de grandes similitudes dans le profil des usagers des deux réseaux, hormis évidemment la commune de résidence. Les deux réseaux ont une clientèle jeune (56% de moins de 30 ans pour Karuïa, 60% pour CarSud), plutôt féminine. Ces deux éléments caractérisent généralement la clientèle des transports publics. Faits plus marquant à l'agglomération nouméenne :

- une très forte proportion de personnes appartenant à des ménages non motorisés (58% pour Karuïa et 82% pour CarSud), surtout si l'on considère le taux très élevé d'équipement automobile des ménages nouméens ;
- des clients aux revenus très modestes (53% ont des revenus inférieurs à 120000 CFP et 13% n'ont aucun revenu pour CarSud);
- une forte proportion d'usagers mélanésiens (64% pour Karuïa, 62% pour CarSud) alors qu'ils ne représentent que 22% de la population de l'agglomération ; à l'inverse les européens ne sont que 6% des voyageurs de Karuïa et 8% pour CarSud alors qu'ils constituent 46% de la population de l'agglomération.

3.3.4 ATTENTE DES USAGERS / QUALITE DE SERVICE

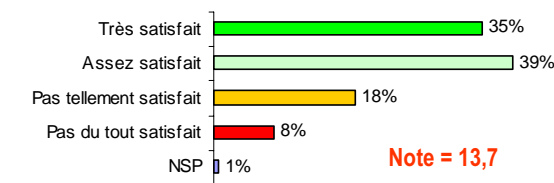
A La satisfaction et les attentes des usagers

L'institut Louis Harris est intervenu à plusieurs reprises pour réaliser des enquêtes sur la perception des usagers/clients des réseaux tant Car Sud que Karuïa. Les dernières enquêtes disponibles datent de 2004 pour Karuïa et 2005 pour CarSud. Si des méthodologies sensiblement différentes ont été adoptées, les enquêtes peuvent toutefois être comparées sur les aspects suivants :

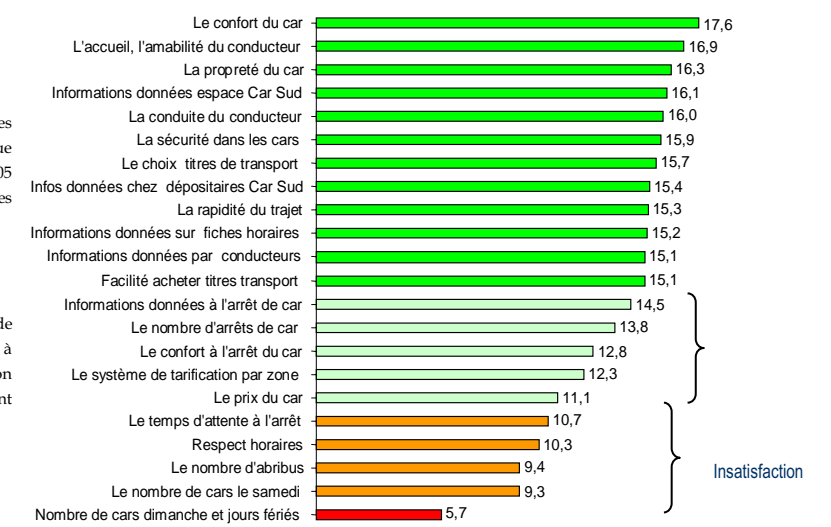
- satisfaction des usagers par critères
- attentes d'amélioration des usagers par critères

Selon les analyses des enquêtes Louis Harris attribue une note globale de satisfaction de 13,7/20 au réseau CarSud et une note assez proche de 13,8/20 à Karuïa. Dans ce type d'évaluation des entreprises et services publics, un bon indice se situe au-dessus de 15/20, il s'agit donc là de notes médiocres traduisant la faible satisfaction du public.

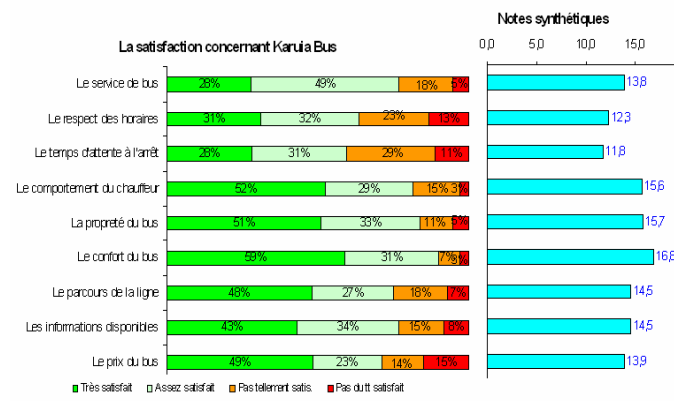
Satisfaction à l'égard du réseau CarSud



source Louis Harris



Satisfaction à l'égard du réseau Karuïa



source Louis Harris

Les deux principaux reproches communs aux deux réseaux sont :

- le temps d'attente à l'arrêt et faibles fréquences
- le respect des horaires

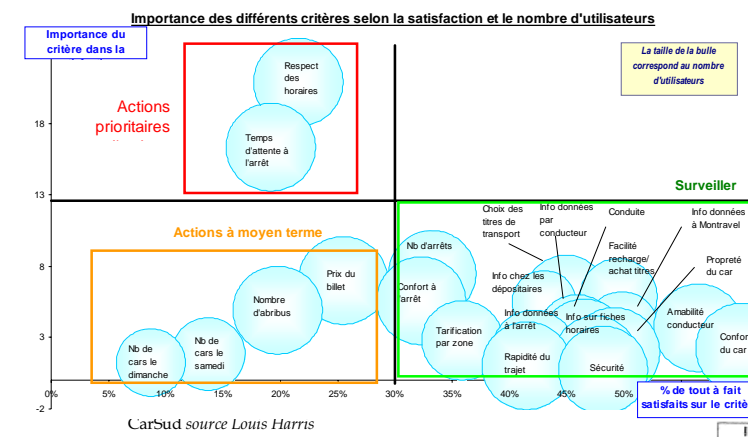
Parmi les critères jugés peu satisfaisants, le premier point est un peu inhérent au transport public, par définition moins disponible immédiatement qu'un mode individuel. Cependant ce critère apparaît très marqué de manière constante à travers les enquêtes réalisées auprès des clients des deux réseaux. Et en effet, si l'on considère l'heure de pointe, les fréquences demeurent relativement faibles pour du transport urbain (intervalles de 16mn à 21mn sur Karuïa et 20mn à 60mn pour CarSud).

Le second point est lié aux conditions de circulation (et peut être aussi d'exploitation). Même si la vitesse commerciale théorique apparaît assez élevée sur le réseau urbain, les conditions de circulation induisent de lourdes perturbations, une ponctualité que les exploitants ne maîtrisent plus et une irrégularité dans l'exploitation.

L'insatisfaction sur « le temps d'attente à l'arrêt » peut aussi exprimer les conditions d'attente, le confort (aménagement de voirie et mobilier), l'information (ou plutôt l'absence d'information et la grande incertitude sur l'heure de passage du prochain bus).

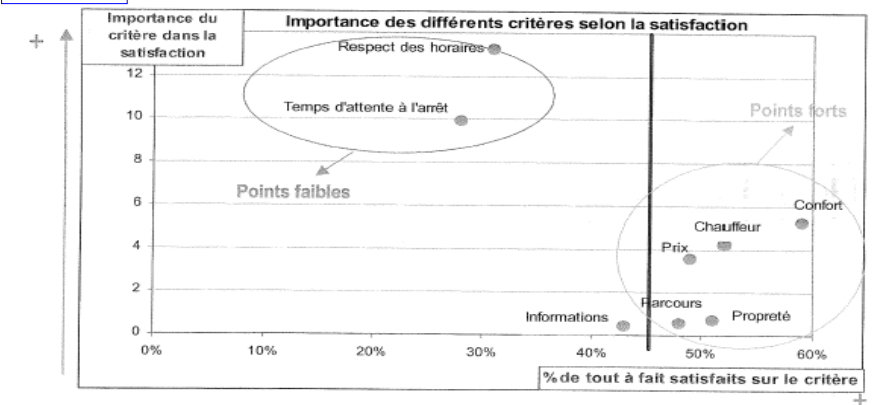
Paradoxalement les clients jugent plutôt satisfaisant l'information disponible et la conduite et le comportement du chauffeur alors que comparativement à la plupart des réseaux urbains ces critères sont à Nouméa peu performants.

Les graphiques des pages suivantes illustrent les axes d'amélioration en fonction des degrés de satisfaction et de l'importance accordée à chaque critère selon le nombre de clients satisfaits/insatisfaits.



CarSud source Louis Harris

Karuïa source Louis Harris

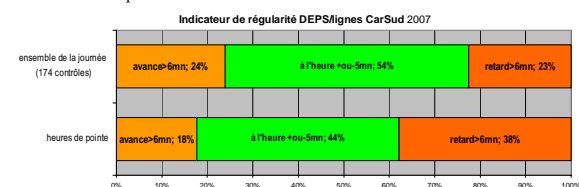


B Qualité de services – Régularité ponctualité

Les itinéraires des lignes subissent de nombreux obstacles : ronds-points, feux, stops, arrêts rapprochés. Il en résulte des temps de parcours longs et une vitesse commerciale non maîtrisée aux heures de pointe et de manière générale irrégulière.

Chacun constate que les conditions de circulation se sont dégradées ces dernières années. La DEPS a mis en œuvre des contrôles de l'exploitation des lignes exploitées par CarSud, outre le volet contrôle du service effectué, ils constituent un outil d'observation de la ponctualité et de la régularité du service temps de parcours. Selon ces observations réalisées en juillet et septembre 2007, on constate l'importance des écarts par rapport aux horaires théoriques :

- des avances ou retards significatifs (> à 6mn) qui concernent près d'une course sur 2, et 56% aux heures de pointe ;
- il ne s'agit pas uniquement de retards (problème qui serait résolu en ajoutant du temps de parcours alloué et des moyens), mais aussi d'avance (situation encore plus inacceptable pour la clientèle des transports publics), on dresse donc le constat d'une grande irrégularité de l'exploitation.



Cette irrégularité du service se traduit par des intervalles longs puis deux bus qui se suivent dans un temps rapproché. Ce phénomène rencontré fréquemment sur les réseaux urbains n'est pas inéluctable, des techniques d'exploitation permettent d'optimiser la régularité du service. Et bien évidemment une circulation en site propre permet de résoudre ces problèmes et de maîtriser les moyens de production nécessaire au service.

C Qualité de services – Confort du matériel et des arrêts

Un parc de véhicule à renouveler

Si les véhicules semblent relativement propres (extérieurs et intérieur), le parc apparaît « fatigué » générant des coûts d'entretien croissants, malgré un âge raisonnable (6 ans). Ce vieillissement prématuré du matériel « à bout de souffle » est lié à problème de maintenance préventive insuffisante.

Un réseau non accessible aux personnes handicapées

On dresse un constat général de la « non-accessibilité » des réseaux de transports publics (CarSud et Karuïa) aux personnes à mobilité réduite, tant pour les véhicules que l'aménagement des arrêts et de leur accès.

La Ville de Nouméa propose un service dédié aux PMR mais qui n'a qu'un seul véhicule. Seuls les déplacements internes à Nouméa sont possibles.

Transco dispose de véhicules 9 places accessibles aux usagers en fauteuil roulant. Le problème de l'accessibilité des transports renvoie à celui plus large de l'accessibilité de la voirie et des bâtiments, la plupart des trottoirs restant inadaptés.

Information

Chaque réseau dispose d'un plan dépliant (même s'ils apparaissent peu lisibles), CarSud édite des fiches horaires. Outre les locaux des exploitants on trouve ces documents à l'office de tourisme. L'information par internet reste embryonnaire sur le site de Karuïa, inexistant pour CarSud.

L'information au point d'arrêt doit être considérée comme minimaliste. De nombreux arrêts ne disposent pas d'information, ou de documents anciens devenus illisibles. Absence d'horaires pour le réseau Karuïa, l'absence d'horaires affichés à l'arrêt se justifierait avec des fréquences élevées ou à défaut avec un système d'information sur le temps d'attente en temps réel (les deux réseaux disposent déjà d'un SAE avec radiolocalisation GPS - à court terme pour CarSud).

Attitude du personnel

L'attitude du personnel apparaît satisfaisante pour les clients de CarSud, les opinions sont plus tranchées pour Karuïa.

Comparativement à d'autres réseaux l'accueil du personnel en contact avec la clientèle participe peu d'une approche commerciale, il est surtout inconstant, fonction de la personnalité et de l'humeur des chauffeurs ou personnel de guichet. Il s'agit pourtant d'un élément fondamental porteur de l'image du réseau, et plus généralement des transports publics pour les habitants de l'agglomération qu'ils soient clients occasionnels ou exceptionnels ou de l'image de Nouméa et de la Nouvelle Calédonie pour les touristes et non-résidents.

La conduite apparaît aussi nécessiter un investissement en formation (conduite douce ou apaisée). Enfin une formation du personnel, à la sécurité et la prévention des risques liés aux clients alcoolisés, pourrait s'avérer utile. L'attitude du personnel face à ces clients alcoolisés semble importante du fait de la résonance particulière sur l'image des transports nouméens, de ces problèmes d'alcoolisme et d'incivilité des certains clients.

Démarche qualité

Tout reste à faire dans le domaine :

- mise en œuvre de procédures de suivi des plaintes,
- procédures de contrôle de la qualité de service
- documents de restitution aux autorités organisatrices partenaires
- démarche de certification

D Grèves – Conflits sociaux

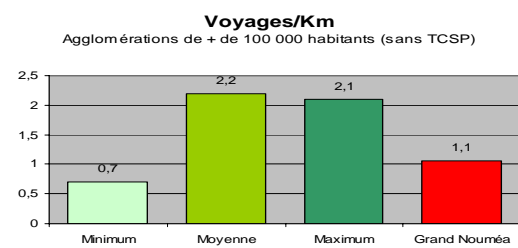
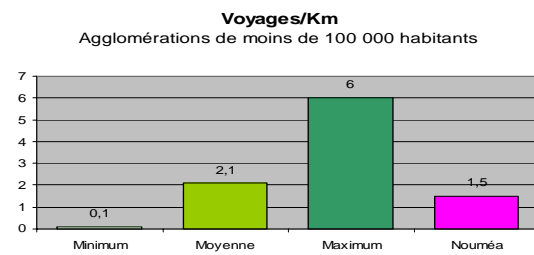
Le réseau CarSud a été très pénalisé par les mouvements sociaux à répétition. Depuis la création du réseau en 2002, la presse a dénombré 12 grèves se qui représente une moyenne annuelle élevée. Le conflit actuel opposant la direction à l'USTKE dure depuis plus de 3 mois (novembre 2007 – février 2008).

Cette situation induit d'une part une perte de clientèle mais aussi une perte de confiance des usagers, pour CarSud ; mais bien au-delà une décrédibilisation du transport public dont l'image globale est plus que ternie ainsi qu'une tension entre les pouvoirs publics et le délégataire du service public de transport.

3.3.5 ECONOMIE DU SYSTEME DE TRANSPORT

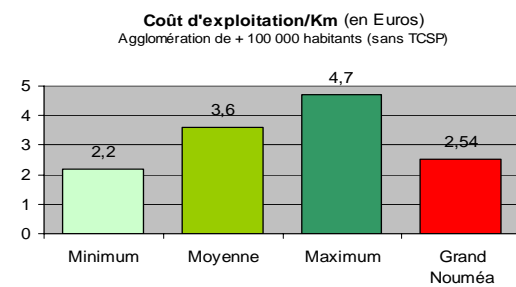
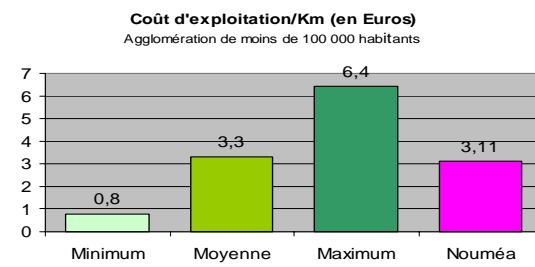
A Rentabilité du réseau

La rentabilité du réseau exprimé en voyages par kilomètres parcouru (V/K) reste plutôt faible comparativement aux réseaux métropolitains avec 1,5 voyage/km sur le réseau Karuā, tandis que la moyenne des réseaux d'agglomérations de moins de 100000 habitants se situe à 2,1 ; et avec 1,1 voyage / km pour Karuā plus CarSud comparé à la moyennes des réseaux d'agglomérations de plus de 100000 habitants, sans transport collectif en site propre. Ces ratios expriment à la fois la faible densité de l'agglomération nouméenne mais aussi le manque d'attractivité des transports publics (indicateurs du GART).



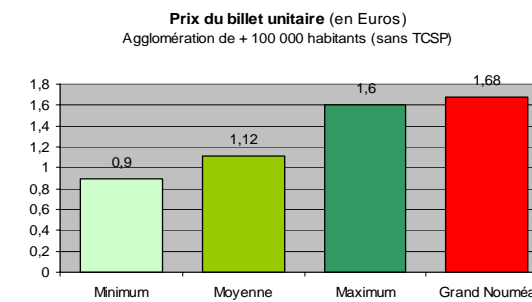
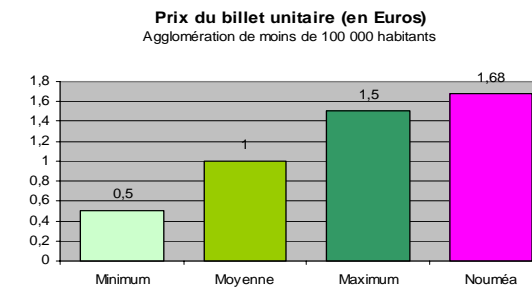
B Les coûts d'exploitation

Les charges d'exploitation du réseau Karuā pour 2005 étaient de 13,82 M CFP celui de CarSud de 535 M CFP. Ramené au km produit et converti en euro le coût kilométrique de Karuā est de 3,11 €HT, celui de CarSud de 1,72 € HT, donc en moyenne 2,54 €/km. Il s'agit de coûts raisonnables, surtout si l'on considère le niveau moyen des prix en Nouvelle Calédonie comparativement à la métropole. Ces coûts modestes doivent être mis en relation avec la qualité de service médiocre, une amélioration de la qualité conduira nécessairement à une revalorisation de ces coûts.



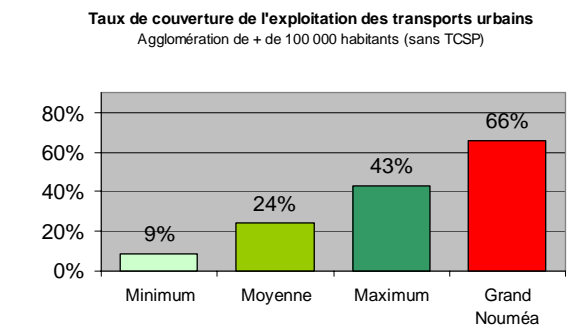
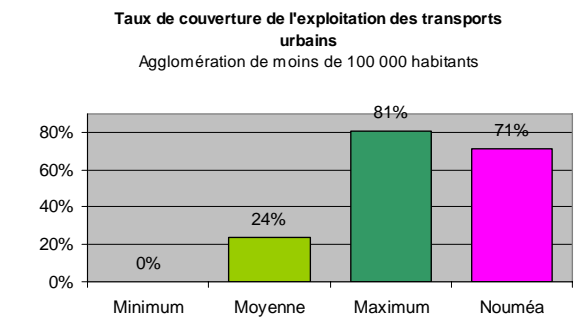
C Tarifs

La comparaison des tarifs sur la base du billet à l'unité (de loin le titre le plus utilisé) amène le constat de tarif élevé par rapport aux réseaux métropolitains de même taille.



D Taux de couverture

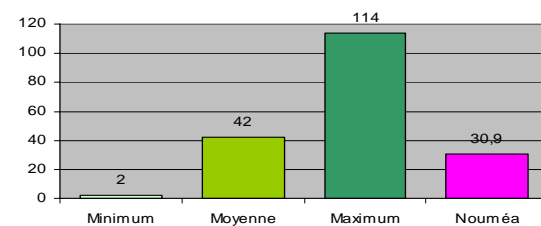
Des coûts maîtrisés, des services qualitativement limités (information, qualité de service, confort...) conjugués avec un niveau élevé de tarif conduisent à un taux de couverture élevé.



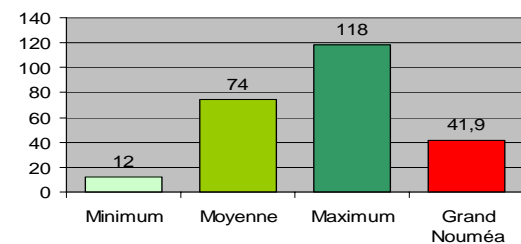
E Participation des collectivités

Le réseau Karuïa est conventionné par la Ville de Nouméa qui verse au GIE une subvention d'exploitation forfaitaire (350 millions de F. CFP en 2006). Le réseau CarSud est conventionné avec la Province Sud qui a contribué à son financement pour 400 millions de CFP en 2006.

Participation des collectivités à l'exploitation / habitant
Agglomération de moins de 100 000 habitants (en Euros)



Participation des collectivités à l'exploitation / habitant
Agglomération de + de 100 000 habitants sans TCSP (en Euros)



F Les ressources pour le financement des transports publics

Actuellement, les seules sources de financement pour les transports publics sont les recettes commerciales issues de la vente des titres et les contributions forfaitaires de la Ville de Nouméa pour Karuïa et de la province Sud pour CarSud. Contrairement aux réseaux métropolitains, il n'a pas de ressources spécifiques permettant le financement des transports.

Pourtant le réseau de transport bénéficie aussi à des usagers indirects :

- les entreprises pour lesquels les TC facilite l'acheminement et le recrutement de salariés,
- l'activité commerciale, les TC drainant une clientèle qui sans eux ne pourrait se déplacer ;
- les automobilistes pour qui la voirie serait encore plus congestionnée si les usagers des TC venaient à se déplacer aussi en voiture

En métropole le Versement Transport (VT) contribue à la moitié des ressources nécessaires au fonctionnement des réseaux urbains d'agglomération sans TCSP.

Cette taxe est assise sur la masse salariale des entreprises et établissements publics de plus de 9 salariés au taux de 1% pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

3.3.6 SYNTHÈSE ET ENJEUX

A Etat des lieux

De nombreuses faiblesses:

- La faible performance des transports collectifs sur le « marché des déplacements » (part modale).
- Des réseaux de transport collectif sur l'agglomération sans coordination – sans prise en compte de l'intermodalité.
- Absence d'horaires pour les voyageurs du réseau Karuïa, qui renforce l'incertitude sur le passage d'un bus et est très mal perçue.
- Problème d'insertion dans la circulation du fait des encombrements notamment sur les grands axes d'accès à Ducos et au centre ville de Nouméa.
- Un coût pour l'utilisateur relativement cher, d'autant plus que les abonnements apparaissent peu attractifs pour fidéliser la clientèle.
- L'absence d'accessibilité des transports publics, qui outre les personnes handicapées limite l'attractivité du réseau à une clientèle plus large à mobilité réduite.

Points forts:

- Forte densité du réseau sur Nouméa et la part la plus urbanisée de Dumbéa.
- Des coûts d'exploitation raisonnables et une charge relativement faible pour la collectivité.
- La mutation récente

Point de convergences entre acteurs

- Nécessité d'intervenir pour améliorer les performances des TC

Problématique

- Infrastructures saturées – insertion dans la circulation
- Qualité de service – absence d'engagement, de responsabilité de mesure et de suivi
- Organisation institutionnelle des TC sur le Grand Nouméa – différents périmètres et autorités organisatrices sans cohérence.
- Organisation de la production – relations sociales tendues, structure à 2 niveaux (GIE/ propriétaires exploitants)
- Financement – absence de ressource propre pour les TC
- Image des TC – représentation sociale dévalorisée

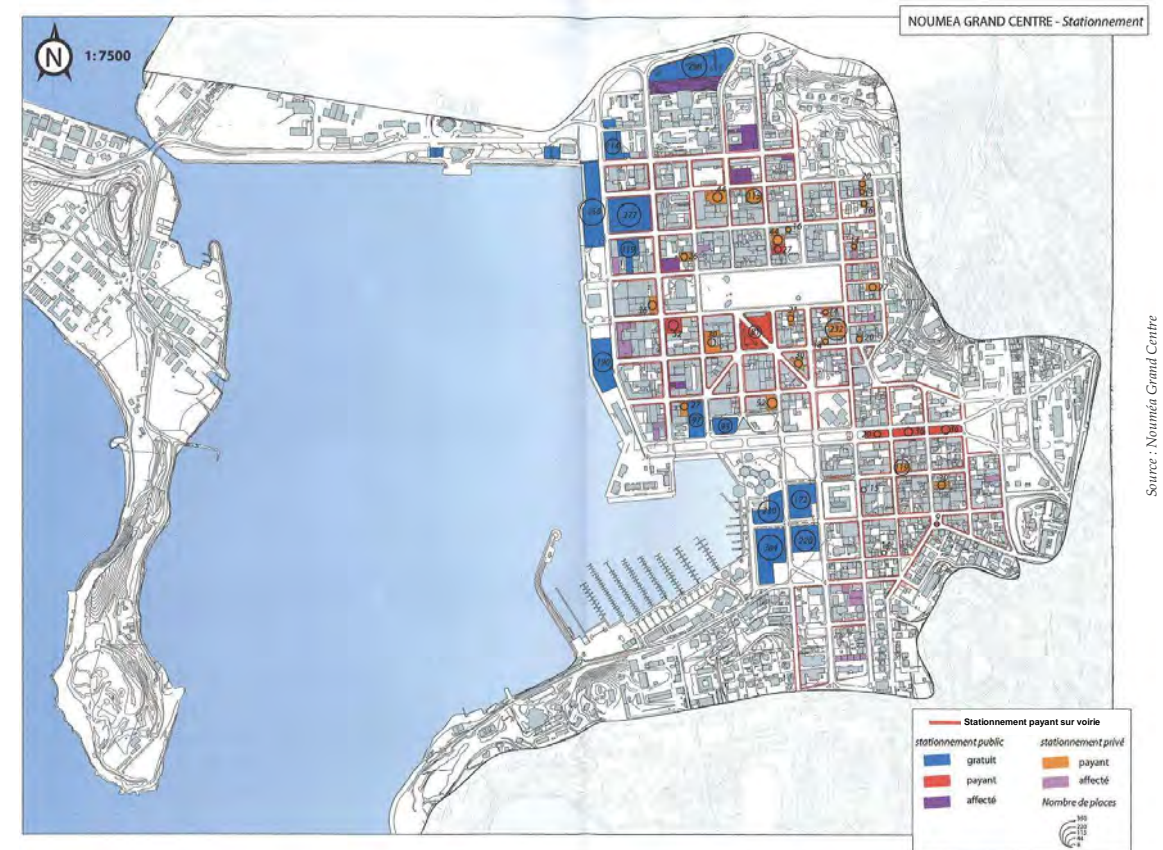
B Enjeux et perspectives

L'état des lieux ainsi que les perspectives d'évolution de l'agglomération soulèvent plusieurs enjeux sur le plan des déplacements. Certains de ces enjeux ont déjà été présentés à l'issue des chapitres précédents, d'autres sont propres aux transports collectifs.

Ces enjeux sont tous repris et détaillés dans la synthèse du rapport (chapitre 4).

- Changement de la morphologie de l'agglomération - tertiarisation Ducos, développement urbain fort Dumbéa, Goro
 - ⇒ PDAN : lien urbanisme & déplacements
- Développer l'intermodalité : TC urbain, suburbain, maritime, TAD, parking de rabattement, vélo+bus
 - ⇒ PDAN : développement harmonieux des différents modes de déplacements
- Préserver un environnement fragile
 - ⇒ PDU métropolitains dans le cadre de la Loi sur l'Air
- Le mode de gouvernance des transports publics un enjeu majeur évidemment central et préambule nécessaire à la modernisation du système de transport public de l'agglomération. Un cadre institutionnel à créer à l'échelle de l'agglomération
 - ⇒ Étude associée au PDAN.
Ce volet est traité dans le lot 2 du PDAN "étude d'harmonisation des transports publics" dont la réalisation a été confiée à ISIS
- Trouver des solutions au contexte social difficile - responsabiliser les acteurs
 - ⇒ communication, débats & concertation autour du PDAN
- Mobiliser de nouvelles sources de financement pour le développement des TC
 - ⇒ PDAN outil de programmation, mise à plat des coûts pour la collectivité

- Favoriser l'intermodalité entre réseaux entre modes, & raisonner « multimodal »
 - ⇒ le PDAN offre cette opportunité
- Valoriser l'image des TC avec un projet fort porteur de modernité
 - ⇒ aussi l'objet de la médiatisation autour du PDAN



3.4 STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Préambule

Le stationnement joue un rôle essentiel dans la circulation urbaine et l'organisation des déplacements. Tout déplacement en véhicule particulier implique l'utilisation de deux places de stationnement, une à chaque extrémité du trajet. Ainsi, le stationnement consomme une part importante de l'espace public. S'il s'agit d'un moyen de locomotion, il faut savoir qu'un véhicule particulier reste avant tout stationné de 90% à 95% du temps !

L'influence des politiques de stationnement est donc considérable, autant sur l'attractivité du centre ville que sur le choix modal des usagers, notamment dans l'optique d'une amélioration de l'usage des transports publics.

Les données sources

L'analyse de la problématique du stationnement se base essentiellement sur le rapport d'étude du cabinet Louis Harris réalisé en 2002 sur le périmètre du centre-ville de Nouméa²⁵

Une étude est également en cours d'exploitation dans le cadre du projet Nouméa Grand Centre.

Par ailleurs, les documents d'urbanismes tels que PUD et documents de programmation de ZAC fixent les préconisations en termes d'offre de stationnement public et privé.

²⁵ L'étude a été actualisée en 2006 mais nous ne disposons pas des données mises à jour.

3.4.1 ANALYSE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE DE NOUMEA

Les problématiques relatives au stationnement apparaissent essentiellement au centre-ville de Nouméa où sont situés de nombreux pôles générateurs de déplacements : commerces, administrations, hôpital, cinéma, musées... Le centre-ville attire donc de nombreux actifs (fonctionnaires, commerçants, ...), chaland et citoyens pour des démarches administratives et des services, auxquels s'ajoutent les riverains.

L'étude du plan de circulation réalisé par Via Comméa (2006) fait ainsi état d'un TMJO de 92 600 véhicules/jour sur le périmètre du centre-ville et d'un solde excédentaire de véhicules migrants d'environ 3 000 véhicules à l'heure de pointe du matin. Les difficultés de circulation se font ressentir et la pression du stationnement devient importante dans un espace géographique confiné et densément urbanisé.

L'augmentation du nombre de place de stationnement produit invariablement un effet d'appel en faveur de l'accès au centre-ville en véhicule particulier. Depuis 2005 deux tarifications sont appliquées au centre ville afin de limiter la saturation de l'offre dans l'hyper-centre.

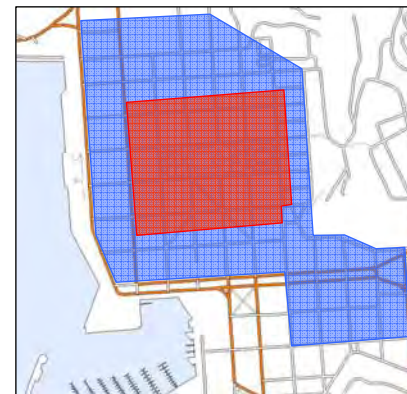
A L'offre public de stationnement

L'offre de stationnement dans le centre ville de Nouméa, schématisée sur la carte ci-contre, représente un total de 6 864 places dont 40% sont payantes. Elle se décompose de la manière suivante (source : étude Louis Harris 2002, actualisée en 2006) :

- 2 480 places sur voirie regroupées en 2 zones (rouge et bleue), toutes payantes,
- 4 098 places en parc de stationnement, dont 7% sont payantes.

La tarification actuellement en vigueur est la suivante :

1. **Zone hyper centre** (zone rouge) : 50 francs la 1ère demi heure puis 100 francs la suivante et le stationnement est limité à 1 heure.
2. **Centre ville et Quartier Latin** (zone bleue) : 50 francs la demi heure et le stationnement est limité à 2 heures.
3. **Résidents** : 30 francs la demi-heure, stationnement limité à 6 heures.



La zone rouge encourage le stationnement de courte durée dans l'hypercentre commerçant, en appliquant une tarification progressive (la deuxième demi-heure est deux fois plus chère que la première) afin de favoriser la rotation.

Sur la zone bleue est appliquée une tarification linéaire ce qui favorise une durée de stationnement plus importante, toutefois limitée à 2 heures.

Le stationnement longue durée est ainsi reporté en bordure du centre-ville, sur les parkings gratuits des quais Ferry et de la place du Marché à destination des migrants journaliers (domicile/travail).

Afin de rendre cette offre plus attractive, des navettes de rabattement sont organisées depuis les quais à destination de l'hypercentre.

B Comparaison avec d'autres villes françaises

Des éléments de comparaison avec des agglomérations françaises de 100 à 300 000 habitants sont présentés ci-dessous.

Tableau 12 : Ratios caractéristiques du stationnement

	Grand Nouméa	Agglomérations françaises de 100 à 300 000 habitants
Places publiques / ha en centre-ville	62	x
Places payantes sur voirie /1000 hab	17	14 ²⁶
Places payantes en parc /1000 hab	2	12
Places payantes (voirie + parc) /1000 hab	19	26
Prix de la 1ère heure la plus chère	100 Fcfp (0,84 €)	150 Fcfp (1,24 €) ²⁷

Chaque agglomération présente ses propres spécificités, et les chiffres présentés doivent être pris avec précaution en prenant en compte les particularités locales. Néanmoins, on constate que **le coût du stationnement est relativement faible à Nouméa**, correspondant au deux tiers du coût moyen au sein des agglomérations françaises de taille similaire.

L'offre globale de stationnement parait largement dimensionnée par rapport à la taille du centre ville de Nouméa avec 62 places par ha en centre ville.

Pour autant, **l'offre de stationnement payant est peu conséquente** par rapport à la moyenne des agglomérations françaises de 100 à 300 000 habitants. On dénombre seulement 2 places payantes en parc pour 1 000 habitants du Grand Nouméa (contre 12 places pour les agglomérations françaises), bien que l'offre des parcs est importante, **puisque la quasi-totalité de cette offre est gratuite**. Ces

²⁶ Sources : données CERTU - 2000

²⁷ Sources : données CERTU - 2005

chiffres sont donc à manier avec précaution car la grande majorité des parcs de stationnement sont payants en métropole. Les fortes densités urbaines des villes métropolitaines ont obligé la construction de parkings coûteux en ouvrage ou souterrains, l'exploitation de ces parcs souvent par des opérateurs privés permettant d'amortir les lourds investissements initiaux.

Ces données traduisent l'importance de l'espace public consommé par le stationnement, d'autant plus que la totalité du stationnement se situe en surface du fait de la construction du centre ville en remblai sur la mer interdisant la construction de parking souterrain.

La photo aérienne du centre ville ci-contre met bien en évidence ce phénomène.

Malgré cette offre importante l'enquête de satisfaction auprès des commerçants et des chalands du centre-ville, commanditée par l'association Nouméa Grand Centre (2007) fait apparaître un sentiment de déficit d'offre de stationnement (39% des commerçants et 10% des chalands citent le manque de stationnement parmi les points faibles du centre ville). Certaines catégories d'usagers du centre-ville éprouvent donc des difficultés pour se stationner.

Il s'agit donc d'analyser en détail les pratiques de stationnement pour comprendre ces difficultés.

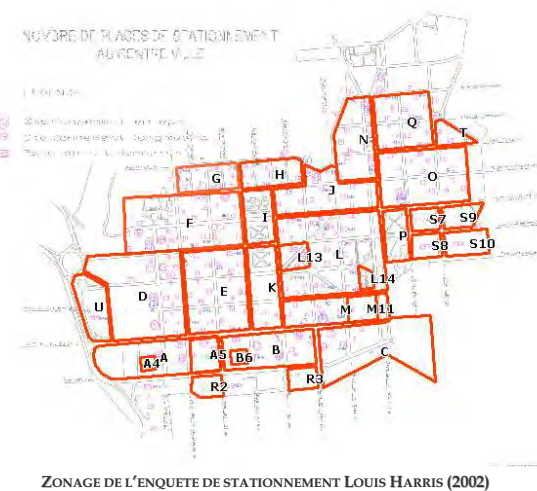


3.4.2 ANALYSE DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE DE NOUMEA

A Occupation

L'analyse de l'occupation du stationnement en centre-ville repose sur des enquêtes réalisées en 2002 dans le cadre de l'étude du cabinet Louis Harris.

Cette enquête a été réalisée en juin 2002 sur un échantillon de 5 265 places publiques, réparties selon le zonage suivant :



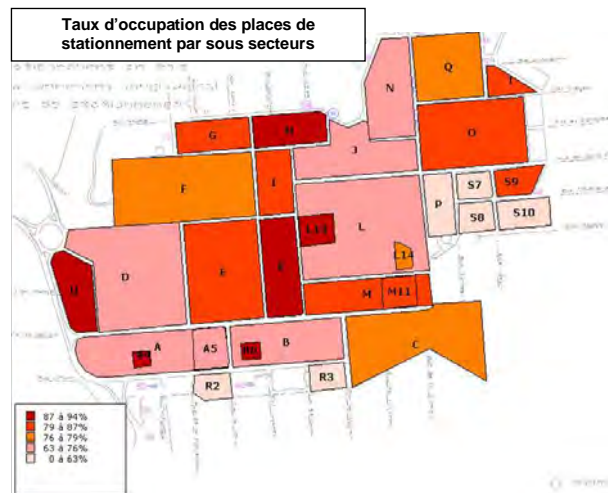
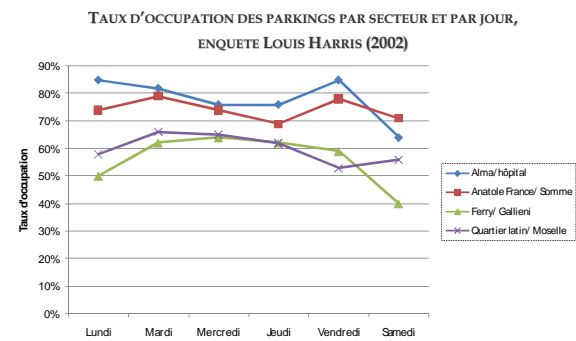
Les résultats de l'enquête révèlent en 2002 une occupation moyenne des parkings de Nouméa centre de l'ordre de 70%, ce qui traduit d'importantes réserves de capacité puisque pratiquement une place de parking sur trois reste inoccupée.

Ces conclusions semblent étrangement optimistes et ne sont pas confirmées par des observations récentes sur le terrain. L'enquête est ancienne et considérant à la fois les évolutions démographiques importantes et la croissance des trafics motorisés sur les 5 dernières années, la demande de stationnement est certainement plus importante en 2007 qu'elle ne l'était en 2002.

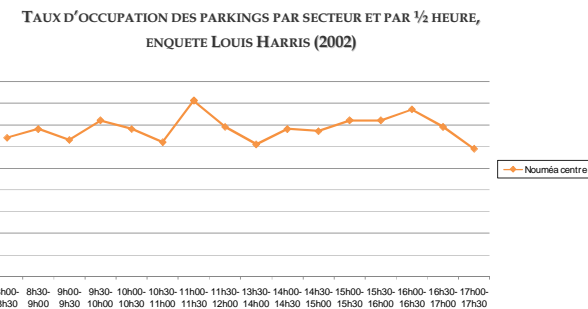


Pression importante du stationnement sur les parkings des quais Ferry et de la rue de l'Alma
ARCADIS novembre 2007

Néanmoins, l'enquête permet de dégager certains enseignements intéressants. Ainsi l'analyse des taux d'occupation par secteur et par jour montre que le secteur de l'Alma-Hôpital a le taux d'occupation le plus élevé de la semaine, aux alentours de 85%. On constate également que les secteurs Alma-Hôpital et Ferry/Gallieni voient leur taux d'occupation chuter le samedi, les parkings du secteur Ferry/Gallieni étant surtout occupés par des personnes travaillant dans la zone. De la même façon, le parking de l'hôpital (zone U) présente le taux d'occupation le plus élevé, étant utilisé à la fois par les patients, les visites et le personnel soignant. Par ailleurs, la proximité du centre ville rend cette offre attractive pour tous les usagers, ce qui contribue à son remplissage important.



Les parkings B6 (derrière l'immeuble cheval) et A4 sont parmi les plus remplis. Ils sont situés à proximité des administrations et sont utilisés dès la première heure de la journée par des migrants pendulaires qui stationnent au plus près de leur lieu de travail. Le stationnement s'étend ensuite en tache d'huile aux secteurs adjacents.



On note un relatif équilibre des taux d'occupation durant la journée (8h00 à 16h00) avec toutefois un pic entre 11h00 et 11h30 traduisant l'attractivité du centre ville pendant la pause déjeuners (restauration, commerces,...).

Le taux d'occupation diminue après 16h (fin de la journée de travail) alors que les commerces restent en activité.

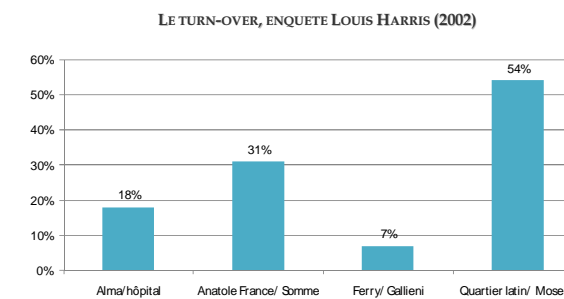
B Le turn-over

Le turn-over est un indicateur utilisé dans l'enquête Louis Harris pour quantifier le phénomène de remplacement d'un véhicule en stationnement par un autre. Il est calculé sur la base du nombre de véhicule quittant un parking, divisé par le

nombre de places de ce parking. Ainsi un turn-over de 50% sur une zone signifie que la moitié des places ont été renouvelées.

Cet indicateur est d'autant plus curieux que les enquêtes de stationnement déterminent généralement un taux de rotation, rapport du nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées. Le ratio de turn-over ne permet donc de déterminer le nombre de véhicule ayant stationné sur une place pendant une journée, contrairement au taux de rotation qui peut même permettre selon certaines exploitations la détermination de la durée moyenne de stationnement.

L'enquête nous permet toutefois de qualifier certaines pratiques de stationnement.

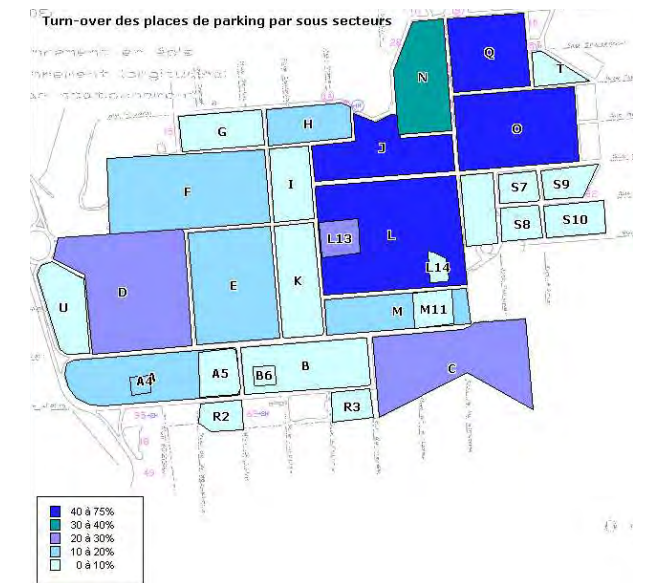


Les turn-over les plus faibles sont observés sur les secteurs Alma-hôpital et Ferry/Gallieni. Ces parkings sont donc occupés par des actifs travaillant dans le centre ville de Nouméa et laissant leur véhicule en stationnement pendant leurs horaires de bureau (une demi-journée voir une journée complète). Ces véhicules sont alors qualifiés de véhicules ventouses.

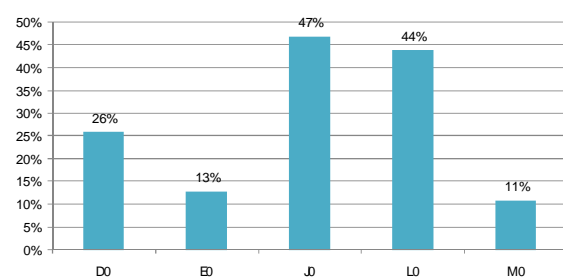
En revanche, les secteurs Anatole France/Somme et quartier Latin/Moselle ont un turn-over plus important, plus conforme à un centre ville présentant de nombreuses activités commerciales et de services (banques, restaurants, etc).

Les sous secteurs O et Q au sein du quartier Latin correspondent aux zones présentant les turn-over les plus importants. Cela s'explique par la présence des services postaux et de nombreuses banques, assurances... Les usagers font du « stop and go ».

A l'inverse les blocs A, A4, A5, B et B6, à proximité des administrations, et le secteur L14 (ancienne gare des bus lors de l'enquête) ont des taux de turn-over inférieur à 10% et sont donc occupés par une grande proportion de véhicules ventouses.



LE TURN-OVER DES SOUS-SECTEURS LOCALISES DANS LES ZONES COMMERCIALES DE FORT DENSITE, ENQUETE LOUIS HARRIS (2002)



Parmi les secteurs les plus commerçants, les zones J et L ont un turn-over relativement important, représentatif d'une demande de stationnement de courte durée. En revanche, les zones D, E et M ont des turn-over assez faibles, traduisant des effets de bord dus à la pression des migrants travaillant autour.

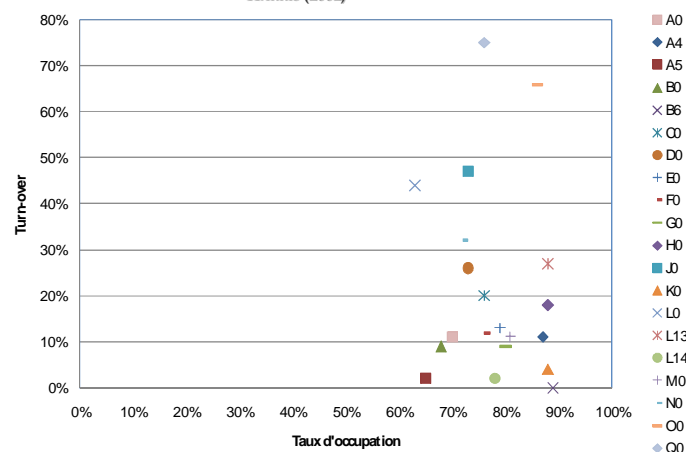
L'analyse combinée des taux d'occupation et des turn-over permet d'estimer la saturation des parkings : un taux d'occupation élevé et un turn-over faible sont généralement symptomatique d'un parking saturé ou proche de l'être.

L'enquête met ainsi en avant les secteurs B6 et K, présentant des taux d'occupation proche de 90% et des turn-over proches de 0%, comme zone à risque de saturation. Toutefois, il est précisé que les zones M et E, bien qu'affichant un turn-over plus important, représentent un risque plus fort de saturation dans la mesure où elles sont situées dans une zone commerciale de forte densité et elles sont également parasitées par des véhicules ventouses.

Des observations récentes du centre ville font plutôt apparaître une saturation des parkings B6 et A5, avec une forte proportion de véhicules ventouses liés au stationnement des personnes travaillant dans ces secteurs. Par ailleurs, les

parkings gratuits des quais, à proximité immédiate de ces zones, présentent également des taux d'occupation importants malgré leur éloignement du centre ville. Ces parkings sont à l'heure actuelle bien plus utilisés qu'en 2002. Leur offre n'arrive toutefois pas à saturation.

EVALUATION DE LA SATURATION DES PARKINGS, ENQUETE LOUIS HARRIS (2002)



3.4.3 LES PRATIQUES D'EXPLOITATION

A Les données « horodateurs »

Le droit de stationnement s'acquitte auprès de l'un des 89 horodateurs en service. **Le parc d'horodateur est donc bien insuffisant** puisqu'il faudrait selon la ville de Nouméa environ 150 horodateurs pour couvrir correctement la zone payante (1 horodateur pour 50 places et tous les 50 mètres). De plus, son

ancienneté occasionne des problèmes récurrents entraînant des indisponibilités et des pannes qui empêchent le paiement du stationnement.

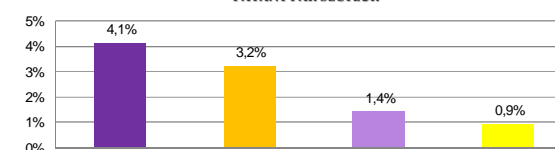
Un total de 100 horodateurs de nouvelle génération seront implantés à l'horizon 2009 (20 ont déjà été implantés en 2007 pour un total de 25 MF, 40 le seront en 2008 et 40 en 2009), permettant d'augmenter le parc en réaffectant certains anciens horodateurs.

Un système de paiement alternatif aux horodateurs existe : « le Piaf » (parc individuel à fente). Il s'agit d'un appareil de paiement embarqué qui ne décompte que le temps effectif de stationnement. Il fonctionne avec une carte prépayée ce qui évite à la fois le déplacement à l'horodateur et les problèmes de monnaie. Toutefois, ce système ne rencontre qu'une faible utilisation à Nouméa (environ 200 unités utilisées) comme dans un grand nombre d'agglomérations françaises où ce système est utilisé.



Lors de l'enquête de stationnement réalisée en 2002, un contrôle des tickets derrière les pare brises à différents jours de la semaine a permis de déterminer le nombre de personnes qui payent leur stationnement. **Il apparaît que la redevance de stationnement est acquittée pour seulement 3% des véhicules stationnant dans le centre ville.** Ce faible respect est en contradiction avec l'analyse des recettes ci-après qui font plutôt apparaître un taux de 15%, qui reste malgré tout faible.

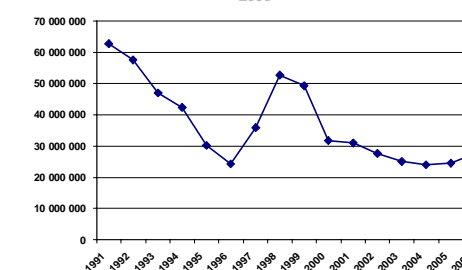
POURCENTAGES DES VEHICULES EN REGLE AVEC LE STATIONNEMENT PAYANT PAR SECTEUR



Source : Etude de stationnement dans le centre ville de Nouméa, Louis Harris (2002)

Les secteurs Ferry/Gallieni et Quartier Latin/Moselle sont particulièrement affectés par le non respect de la réglementation car il existe une offre importante de stationnement non payant en parking. Par effet de bord, les usagers peuvent être convaincus de la gratuité de la zone.

EVOLUTION DES RECETTES DU STATIONNEMENT PAYANT DE 1991 A 2006



Source : fichier de collecte mensuelle des horodateurs

L'analyse des recettes du stationnement payant fait apparaître une baisse de l'ordre de 50% des rentrées d'argent depuis 1991. En 2006, les recettes globales s'élèvent à près de 28 millions de francs CFP, soit environ 40 F par place et par jour. Cette recette représente **moins d'une heure de stationnement rémunéré par place et par jour.** Les automobilistes métropolitains sont quand même plus vertueux avec en moyenne 2 heures payées par jour par place de stationnement, le respect d'une réglementation de stationnement implique un taux de 6 heures payées par place et par jour de manière théorique (pratiquement jamais atteint dans les villes françaises).

On constate un léger redressement des recettes annuelles depuis 2005, date de l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification en centre ville.

Ce redressement, tout comme la pointe de recettes constatée en 1998, peut s'expliquer par un renforcement de la surveillance.

B La surveillance

Une brigade de stationnement a été créée en septembre 2005. Elle comprend 8 agents et fonctionne sur les créneaux horaires de stationnement payant en vigueur dans la Ville de Noumea, c'est-à-dire de 08H00 à 11H30 et de 13H00 à 17H00 du lundi au vendredi, et le samedi matin.

Les agents sortent en binôme et couvrent quotidiennement environ un tiers de la zone payante de la ville de Nouméa.

Le défaut de paiement du stationnement est passible d'une contravention de 1 000 francs et est acquitté par l'intermédiaire d'un timbre amende. Selon les chiffres donnés ci-dessous par l'Officier du Ministère Public, environ 60 000 timbres amendes ont été émis en 2006 et 2007, soit environ 250 par agent, ce qui représente une augmentation de 100% par rapport à 2005 et 180% par rapport à 2004.

Tableau 13 : Timbres amendes émis par le Ministère Public dans le cadre de défauts de paiement de stationnement dans le centre ville

Année	2004	2005	2006	2007
Nombre de Timbres Amendes	21 451	30 060	58 879	63 347

Plus de 20% des amendes pour défaut de stationnement restent impayées. 51% des amendes sont payées dans les 2 mois et 27% des amendes sont acquittées après majoration (acquiescement de 3 timbres amende). **Ces taux de recouvrement est bien supérieur aux moyennes métropolitaines**, où 40% des amendes restent impayées.

Ces chiffres permettent de déduire qu'environ **48 000 amendes ont été émises en 2007**, ce qui **représente 17 amendes/place payante/an**. **Le système de contrôle est donc moins efficace qu'en métropole** où on observe des taux de contravention supérieurs, de l'ordre de 24 amendes/place payante/an.

Néanmoins, on démontre qu'à raison de 2 PV par place et par mois, soit 2 000 francs d'amende, **il est plus intéressant d'un point de vue économique de ne pas respecter la tarification qui est pourtant peu élevée** : un pendulaire travaillant en centre ville devrait s'acquitter dans ces conditions d'environ 12 000 F (6 heures par jour à 100F l'heure sur une base de 20 jours ouvrés par mois).

Ce constat montre bien l'enjeu du contrôle du stationnement payant : un effort concernant la surveillance entraîne rapidement des résultats probants en terme de respect, qui se traduisent par des recettes plus élevées.

3.4.4 STATIONNEMENT HORS DU CENTRE VILLE DE NOUMEA

A Les autres quartiers

L'analyse du stationnement dans les autres quartiers de Nouméa a été réalisée à partir de visites sur le site.

Des problèmes de stationnement résidentiels se manifestent essentiellement la nuit ou le week-end, dans les zones denses d'habitats individuels. L'utilisation des garages n'est pas systématique et les riverains préfèrent stationner dans la rue, ce qui n'est pas sans occasionner des conflits sur les rues étroites et sinueuses desservant les lotissements. Ainsi, pour éviter les accrochages avec les véhicules en circulation, les riverains n'hésitent pas à se stationner sur les trottoirs, posant des problèmes de sécurité pour les piétons.



Stationnement illégitime sur les trottoirs le long de l'avenue Koenig, malgré la matérialisation de stationnement longitudinal

Les problèmes de stationnement résidentiel ont tendance à prendre de l'ampleur, en raison de l'accroissement du taux de motorisation des ménages.

Le secteur sud de Nouméa, particulièrement touristique, présente également un enjeu fort en termes de stationnement. Le dynamisme de la Baie des Citrons et de l'Anse Vata, avec ses activités nocturnes et sa plage, se traduit par une forte attractivité le vendredi en soirée, le week end et en période de vacances. L'offre de stationnement est largement satisfaisante en termes quantitatifs mais pose des problèmes d'ordre qualitatif, en matière d'occupation de l'espace public par les automobiles au détriment de la qualité de ces espaces et des usagers des modes doux.



Stationnement en épis le long et au centre de la promenade Laroque

B Les autres communes

L'offre publique de stationnement et son usage sur les autres communes de l'agglomération nouméenne sont peu connues. Compte tenu de l'absence de centralité dans les communes de Mont Dore et de Dumbéa, la voie publique ne connaît pas véritablement de saturation.

Le village de Païta et certains secteurs à proximité immédiate d'équipements et de commerces offrent des possibilités suffisantes de stationnement.



Stationnement sur la place d'Auteuil à Dumbéa



Stationnement le long de la RTI dans le centre commerçant de Païta

Sur les trois communes périphériques, il ressort le constat suivant :

- une offre généralement gratuite
- un usage qui semble correspondre à l'offre, tout en restant en deçà des capacités offertes
- pas de gestion spécifique du stationnement.

3.4.5 SYNTHÈSE

Une situation qui peut devenir préoccupante

1/ Manque de données fiables et actualisées

- o Une enquête de stationnement ancienne en centre ville qui semble sous-évaluer les besoins actuels...
- o ... surtout dans un contexte où la démographie galopante et l'essor de la motorisation induisent des évolutions rapides dans les pratiques de stationnement
- o Sur les communes périphériques : pas de données disponibles

2/ Le point fort

- o Une offre de stationnement publique en centre ville de Nouméa relativement importante : plus de 6 500 places

3/ Les points faibles

- o Une lisibilité perfectible de l'offre de stationnement par la présence de grands parkings gratuits à proximité immédiate de la zone tarifaire la plus forte sur voirie
- o Une pression importante du stationnement des migrants journaliers en centre ville
- o Une cohérence tarifaire à améliorer entre parcs et voirie en intégrant les parcs gratuits à la zone tarifaire dans laquelle ils sont inclus
- o Des moyens de contrôle du stationnement payant moins efficaces que ceux observés en métropole
- o Un non respect global du stationnement payant malgré une tarification très avantageuse
- o Une offre de stationnement très importante dans les secteurs touristiques de la Baie des Citrons et de l'Anse Vata, desservant la qualité globale de l'espace public

Enjeux

Au regard du diagnostic effectué dans ce chapitre, la problématique du stationnement relève de plusieurs enjeux :

- Assurer une meilleure affectation des espaces publics par une optimisation de l'offre gratuite/payante
- Organiser une politique de stationnement en faveur d'un report modal et...
- ... Soutenant l'activité économique du centre ville
- Se doter de moyens de gestion, d'observation et de suivi des pratiques de stationnement (délégation de service public, etc)
- Garantir un contrôle efficace favorisant le respect des zones de stationnement payant

> En quelques mots

Le stationnement en centre ville n'était pas ressenti comme problématique jusqu'à il y a peu. Toutefois, l'analyse de cette problématique nécessite la mise en place de nombreux moyens en matière d'actualisation des données, de cartographie de l'offre et du suivi des pratiques de stationnement.

Dans un contexte où l'agglomération ne cesse de croître d'un point de vue démographique et où le trafic automobile s'intensifie d'année en année, l'agglomération doit se doter d'une politique globale de stationnement permettant d'assurer l'accessibilité de son centre ville pour les activités commerciales et les services tout en optimisant sa capacité d'accueil pour les personnes y travaillant.

Cette politique devra se fonder sur un remaniement des horaires de stationnement payant, de la tarification horaire et de la localisation et la répartition des parkings payants/gratuits. Cette politique devra également permettre la promotion des autres modes de déplacement afin d'optimiser l'espace public qui se fait de plus en plus rare. Il en va de la survie du centre ville et de son dynamisme.

3.5 MODES DOUX

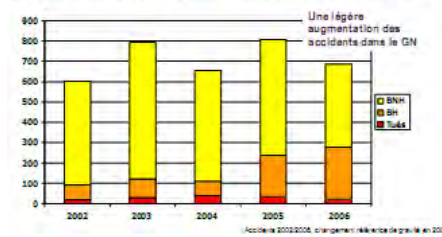
3.5.1 ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE

A Sécurité

Les graphiques suivants ont été réalisés à partir des données issues des Bulletins d'analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) sur la période 2002-2006 sur Concerto, fichiers mis à disposition par le CETE Méditerranée.

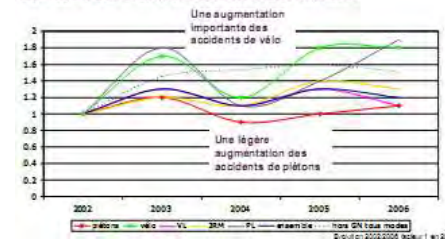
Analyse concernant l'ensemble des accidents tous modes

Evolution des accidents tous modes dans le Grand Nouméa



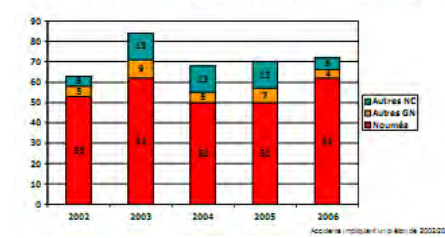
Un nombre de blessés hospitalisés en hausse significative depuis 2005.

Evolution des accidents dans le Grand Nouméa

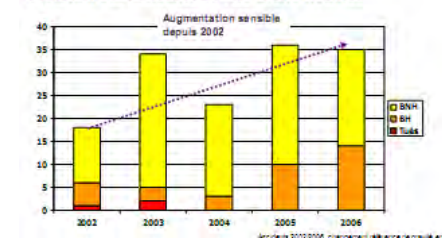


Analyses concernant spécifiquement les modes doux

Evolution des accidents piétons en Nouvelle-Calédonie

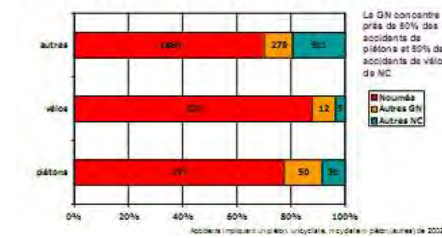


Evolution des accidents de vélo Grand Nouméa

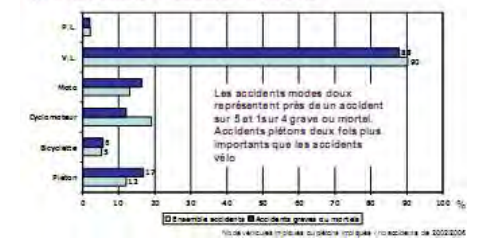


Une augmentation très sensible des blessés hospitalisés, mais plus d'accidents mortels depuis 2003

Evolution des accidents vélo en Nouvelle-Calédonie



Part des piétons et véhicules impliqués



Comparaisons entre Grand Nouméa et les unités urbaines de Métropole

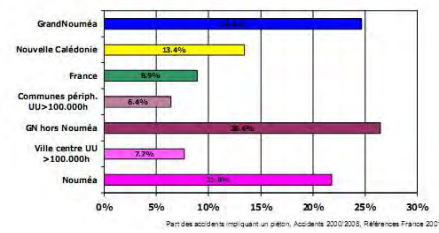
Indicateurs généraux GRAND NOUMEA

	no acc /10.000 hab	no tués /10.000 hab	no BQ/10.000 hab	no BU/10.000 hab	indice gravité
Grand Nouméa / Référence F	2,1	4,9	2,7	2,1	2,3
Unités urbaines 100<350	16,9	0,40	2,0	18,8	2,4
GRAND NOUMEA	15,8	1,94	5,4	39,3	5,5

Des ratios d'accidents très supérieurs et de gravité nettement plus importants aux moyennes métropolitaines d'agglomérations de même taille

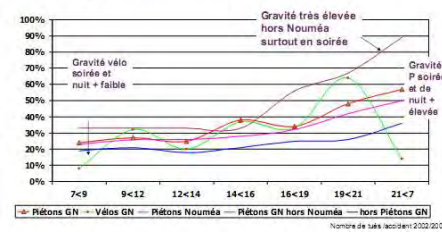
Un contexte Grand Nouméa très accidentogène (2 fois plus) avec un taux d'accident mortel 5 fois plus élevé que des agglomérations de métropole de même taille.

Accidents mortels piétons / ensemble accidents mortels



Une gravité des accidents mortels des piétons très élevée dans le GN hors Nouméa

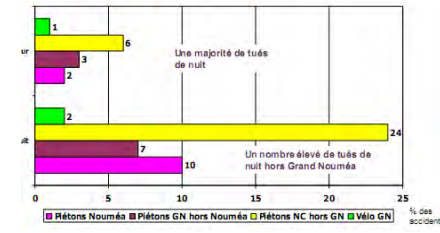
Indice de gravité des accidents



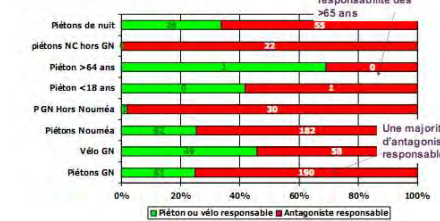
On relève des pointes horaires d'accidents de piétons très marquées le matin, midi et soir, une pointe plus forte des accidents de vélo le matin. Le week-end on note une pointe piétons en fin d'après midi.

Les accidents de piétons dans la soirée et de nuit ainsi que le week-end ont une gravité très élevée.

Nombre de tués de jour et de nuit

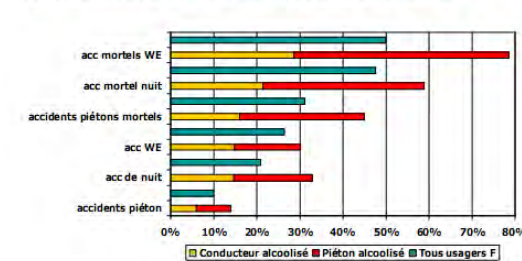


Responsabilité présumée



La responsabilité du piéton est rarement engagée dans l'accident (25%), plus souvent pour le cycliste (45%).

Alcoolémie avérée dans les accidents de piétons



L'impact de l'alcoolémie sur la gravité des accidents de piétons est considérable, surtout la nuit et le week-end

D'autres diapositives complètent cette analyse de l'accidentologie modes doux : vous pouvez les retrouver en annexe de ce document.

- Ces analyses nous permettent, en synthèse, de dégager les points clés suivants :
- Les modes doux sont impliqués dans **18% des accidents mais 30% des accidents mortels**
 - Des accidents répartis dans l'année avec une baisse en janvier et février
 - Des accidents de piétons très concentrés sur les **vendredis soirs et veilles de fêtes**, des accidents de vélos plus concentrés en **semaine**. Le week-end, une pointe piéton en fin d'après midi
 - Les accidents de piétons touchent surtout les **15<30 ans (30%)** et plus les hommes (contrairement à la métropole) mais le taux par habitant et la gravité sont surtout élevés chez les >75 ans
 - Des accidents de vélo très homogènes de 15 à 75 ans, **3 fois plus élevés qu'en Métropole**

Remarque : cette exposition au risque circulation automobile est d'autant plus surprenante au vu du grand respect qu'ont les automobilistes des traversées de piétons notamment en centre ville !
La géolocalisation des accidents qui nous fait défaut (faute d'un référentiel utilisable) nous permettrait de mieux identifier ces points et secteurs accidentogènes et donc d'envisager le cas échéant des aménagements adaptés.

Pour autant, d'après les entretiens que nous avons pu avoir (services de police en particulier), il semble que les habitants de squats (plus de 5.000 personnes²⁸) situés en bordure de voies rapides sont particulièrement exposés à ce risque en soirée (visibilité des piétons -notamment en état d'ébriété - qui traversent brusquement la chaussée), faute d'alternatives pour traverser en sécurité ou de ... conditions de logements décentes (il manque près de 8.000 logements sur l'agglomération pour faire face à la seule demande actuelle) !

²⁸ Source : Province sud, recensement des squats du Grand Nouméa, institut TNS

B Aménagements vélos

Le Grand Nouméa présente une offre d'itinéraires aménagés et sécurisés limitée et concentrée essentiellement sur la ville de Nouméa avec des discontinuités très préjudiciables en terme de sécurité et d'effet « réseau » (cf. carte page suivante). Les aménagements sont, soit des « sites propres » (baie de l'Orphelinat, promenade P. Vernier,...etc), soit des bandes cyclables (baie des Citrons, Anse Vata, Av. Bonaparte-Rivière Salée-, rue de Gervolino -Magenta', ...etc.

La vocation de l'existant est essentiellement tourné vers le loisir avec de nombreux pratiquants cyclosportifs tôt matin et les week-ends le long des baies. Le site de Tina se présente comme un « spot » de pratique loisir et sportive.

La pratique utilitaire est peu développée car le réseau actuel ne dessert pas directement les pôles générateurs « utilitaires ».



En ce qui concerne les autres communes, les aménagements sont essentiellement des bandes cyclables sur les voiries principales ; exemple Le Mont-Dore (RP1).

Pour autant on trouve quelques aménagements intéressants notamment sur l'aspect utilitaire ; par exemple :

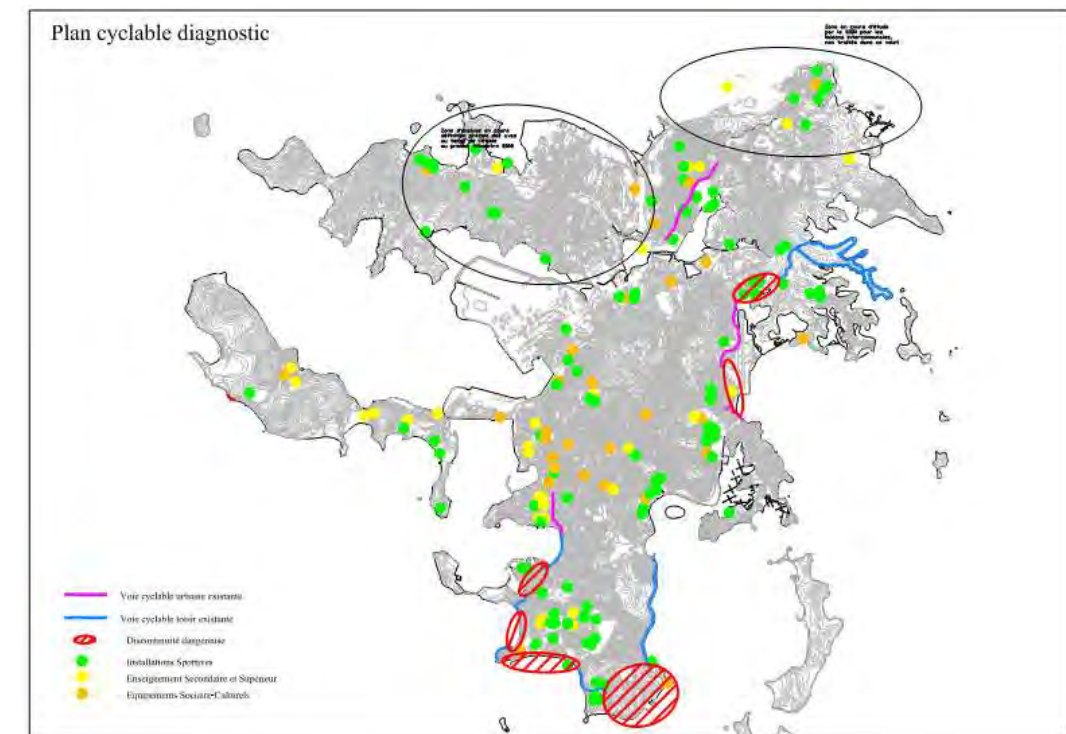
- Dumbéa : emprise de l'ancienne voie ferrée à réaménager mais relativement bien empruntée (piétons et vélos) malgré son état.
- Païta : piste bidirectionnelle en parallèle à la route d'Erembéré depuis le giratoire de la RT1 jusqu'au lycée professionnel et hôtelier Jean XXIII et le nouveau quartier.

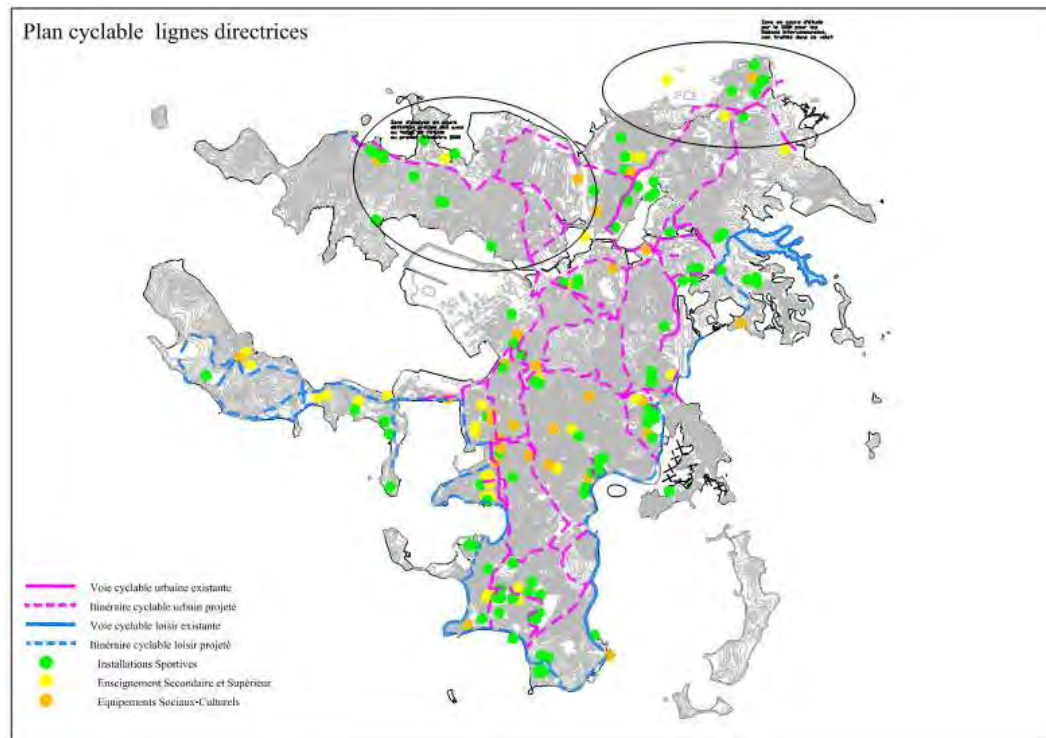


Synthèse : des aménagements très insuffisants à la fois en termes de continuité et de réseau ainsi que pour développer en sécurité la pratique utilitaire en proximité. D'une manière générale l'échelle des 4 territoires et la diffusion de l'habitat ne facilite pas ce type de déplacement.

Pour autant la validation récente d'un schéma directeur vélo à la ville de Nouméa va dans le bon sens. Le « bouclage » des baies devrait pouvoir se réaliser sans trop de difficultés au vu des emprises disponibles.

En ce qui concerne les autres communes, le travail est à mener en proximité des « centres » et en desserte des équipements publics.





C Aménagements piétons

Nous distinguons ci-après pour chaque motif de déplacement l'existant et les manques :

- Motifs « utilitaires » :
 - Cheminement peu ou pas « évidents » en dehors des lotissements récents et des centres urbains,
 - Encombrements des trottoirs dans les secteurs résidentiels par les véhicules en stationnement,
 - Des points et/ou secteurs dangereux en l'absence d'alternatives : pont sur la Dumbéa, route de la Coulée au Mont-Dore (aménagement en cours de trottoirs par la Province Sud),...etc,
 - Des aménagements sur la RT1 à Païta pour rejoindre le centre ville
 - Absences de secteurs piétonniers hors « places publiques » (à noter la qualité des (ré) aménagements de ces dernières !
- Motif loisir :
 - Réseaux de voies vertes à Nouméa (Anse Vata, promenades P. Vernier, Baie de l'Orphelinat, piste Tina,...etc) et de sentiers (parc provincial du Ouen Toro, parcours découverte du patrimoine en centre ville de Nouméa, Monts Koghis à Dumbéa, Mont Mou à Païta, promenade de la Corniche au Mont-Dore,...etc)
 - Parcs municipaux (Nouméa : jardin botanique, parc zoologique et forestier, parc Fayard, parc de Rivière Salée, parc de loisirs de Koutio, base de loisirs (Dumbéa), jardins de la Briqueterie, parcs de Yahoué, Robinson, de la Coulée, du Vallon-Dore - Plage (Mont-Dore)
 - Places et espaces publics des centres villes (Cocotiers à Nouméa, Mairie à Païta, ...etc).
- Illustrations :
 - Réseaux de sentiers, parcs municipaux (photos ci-après)

- Espaces publics (photos ci-après)
- Traversées piétonnes au centre ville de Nouméa (cf. page 30)



- Découverte du patrimoine :

La ville de Nouméa a mis en place un parcours de découverte de l'histoire de la ville (activités, équipements, personnalités,...etc) ; une série de totems présente (en 3 langues) aux visiteurs ces divers aspects de l'histoire locale.



Synthèse

D'une manière générale la **part modale de la marche à pied est relativement faible** (- de 10%).

Il y a toutefois près de 15% de ménages n'ayant pas les moyens de s'acheter un véhicule mais qui ont des **besoins de déplacement** au même titre que le reste de la population.

Il est nécessaire de **systématiser les aménagements modes doux** lors des opérations de ré-aménagements de voirie, d'aménagements de l'espace d'une manière générale.

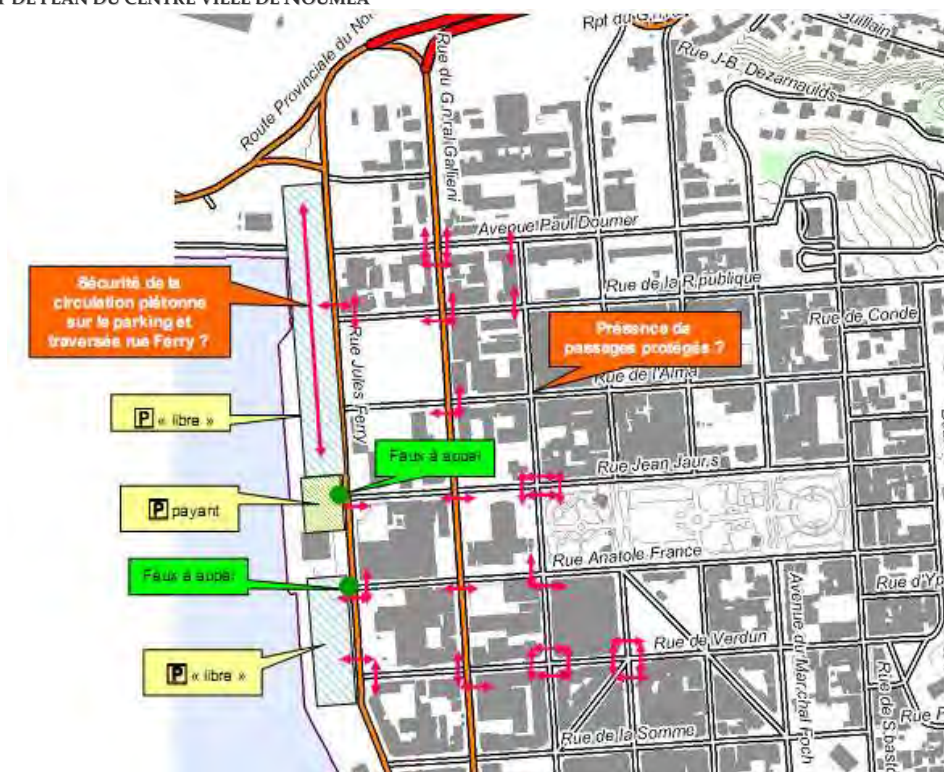
La **sécurisation d'un certain nombre d'axes circulés** doit être revue sur la base des données géolocalisées d'accidents.

Il ne faut pas opposer la nécessité de fluidifier le trafic routier et la contrainte des traversées piétonnes (exemple axe piéton quai Ferry vers centre ville et trafic routier aux heures de pointe rue Ferry et Galiéni) ; il faut à la fois imaginer des réponses techniques satisfaisantes et agir sur les comportements.

On considère que l'amplitude maximum d'un déplacement à pied est de l'ordre d'1 km : sur cette base il s'agit d'encourager, de favoriser ce mode (via par exemple des sentes inter-lotissements, des « raccourcis » naturels pour éviter que les piétons se retrouvent le long des axes principaux non pourvus de trottoirs) pour la desserte d'équipements de proximité et/ou en rabattement vers les haltes de réseaux de bus.

Un **schéma des déplacements piétons** pourrait être un outil intéressant en matière de planification et de principes à mettre en œuvre (stratégie) en prenant en compte la problématique des personnes à mobilité réduite.

EXTRAIT DE PLAN DU CENTRE VILLE DE NOUMEA



D Projets d'urbanisation et d'infrastructures de déplacement sur le Grand Nouméa

☒ Confère carte de localisation dans le chapitre 2 du présent rapport

Un certain nombre de questions se posent d'emblée :

- Quelle prise en compte réelle pour les modes doux / déplacements de proximité à l'intérieur de ces pôles ?
- Quelles liaisons depuis ces pôles vers le reste de la commune ?

Les deux plans présentés ci-après sont issus du rapport de présentation de la ZAC de Koutio et présentent les espaces publics prévus au centre urbain de Koutio, circulations vélos et piétonnes (source : SECAL).

D'une manière générale on veillera à prendre en compte les indispensables connexions avec les réseaux structurants piétons et cyclables existants ou projetés afin d'assurer, dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, la continuité des parcours. Par ailleurs on n'oubliera pas les besoins de stationnement des cyclistes ainsi que le jalonnement directionnel des itinéraires.



E Pôles générateurs de déplacement

L'analyse des pôles générateurs de déplacement (voir chapitre 2 du présent rapport) a mis en évidence une concentration de pôles sur Nouméa à la fois pour les emplois, les équipements, les commerces, les loisirs,...

En dehors de Nouméa, la notion de « centre ville » (au sens métropolitain de terme) est à relativiser du fait de la superficie et de l'étalement de l'urbanisation :

- Dumbéa : la plupart des pôles sont situés sur Koutio
- Le Mont-Dore : densité d'équipements sur le secteur de Boulari - Robinson et construction d'un centre-ville en cours
- Païta : secteur de la Mairie et RM1 (lycée professionnel).

Les conséquences en matière de déplacements sont les suivantes :

- Recours massif aux véhicules particuliers en l'absence d'alternatives performantes (transports en commun) et modes doux en proximité
- Déséquilibre des « échanges » et facteur de congestion routière notamment aux heures de pointe avec notamment 30% des déplacements motorisés pour motif domicile - école !
- Très faible utilisation des modes doux faute d'itinéraires et d'aménagements sécurisés pour le motif utilitaire, là où le relief le permettrait : centre ville de Nouméa vers quartiers sud, certains secteurs des communes limitrophes ...etc

3.5.2 LA DEMANDE : PRATIQUE ET ATTENTES DES DIVERS USAGERS

Les cyclistes urbains relèvent de plusieurs typologies :

- Déplacement domicile - travail, domicile - école, achats et démarches :

- > Amplitude des parcours : en règle générale - de 5 km
- > Fréquence : quotidienne ou 1 à plusieurs fois par semaine
- > Attente / sites : rejoindre un pôle d'échange (parcours de + de 5 km)
- > Attentes / aménagements : itinéraires sécurisés, les + directs possibles et continus, stationnement sécurisé des vélos à destination
- > Attentes / services : réparations et entretien

- Déplacement loisir - tourisme :

- > Amplitude des parcours : en règle générale de 1 à 45 km
- > Fréquence : 1 à plusieurs fois par mois
- > Attente / sites : rejoindre un pôle de loisir, tourisme, présence éléments patrimoniaux
- > Attentes / aménagements : itinéraires sécurisés, « confortables », continus (amplitude de parcours), qualité et variété des séquences paysagères, présence d'aires de repos sur le parcours et de stationnement vélos sur sites
- > Attentes / services : location, réparations et entretien, information, animation (événementiel), restauration, intermodalité



- Déplacement cycloportif :

- > Amplitude des parcours : en règle générale de 1 à 90 km
- > Fréquence : 1 à plusieurs fois par mois
- > Type de pratique : individuelle ou en groupe
- > Attente / sites : plutôt qualité et variété paysagère
- > Attentes / aménagements : itinéraires sécurisés en entrées / sorties d'agglomération, sinon partage de route avec bandes cyclables sur axes circulés ou petites routes faiblement circulées
- > Attentes / services : café-restaurants, réparations



Remarque : en règle générale, les cycloportifs ne font pas de déplacements utilitaires à vélo

Les piétons également relèvent de plusieurs typologies suivant la même logique :

- **Déplacement domicile – travail, domicile – école, achats et démarches :**

- Amplitude des parcours : en règle générale - d'1 km
- Fréquence : quotidienne ou 1 à plusieurs fois par semaine
- Attente / sites : rejoindre un lieu d'enseignement, un pôle de commerces et services, une administration, un parking, un pôle d'échange,...etc
- Attentes / aménagements : itinéraires sécurisés, confortables, les + directs possibles et continus,
- Attentes / services : information / intermodalité



- **Déplacement loisir – tourisme :**

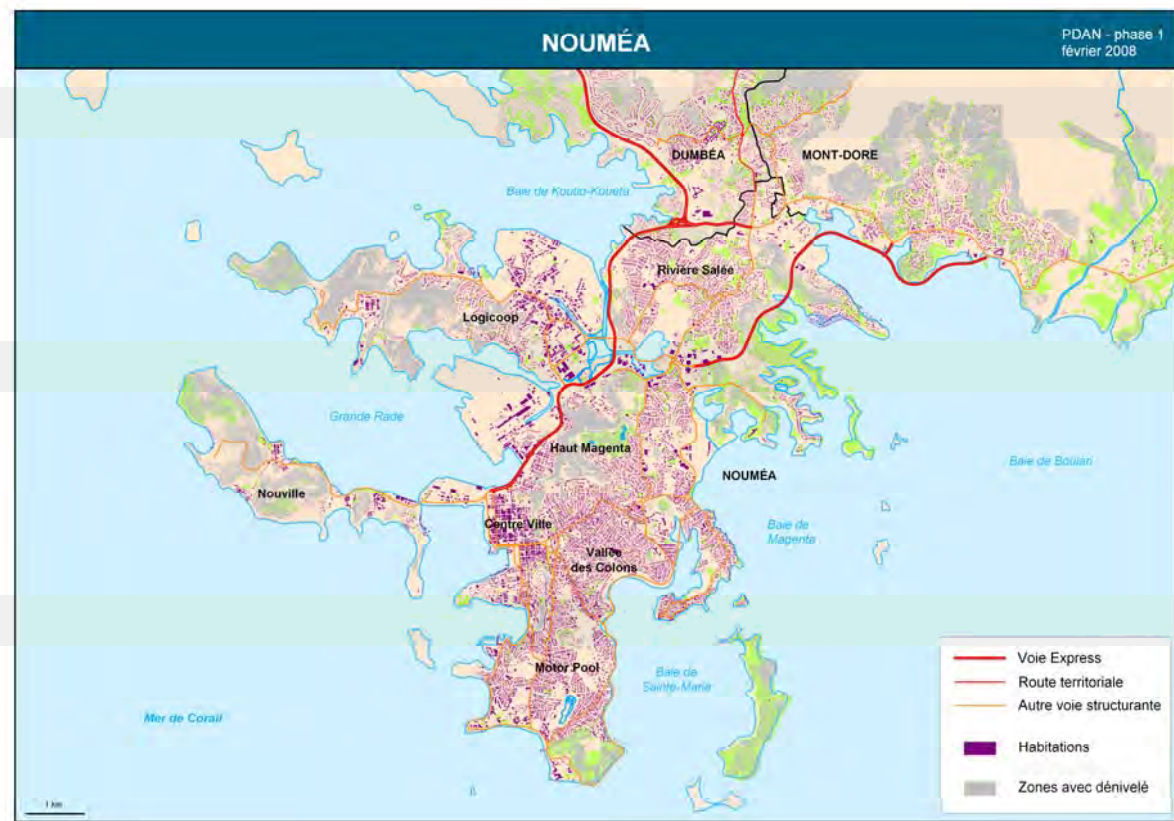
- Amplitude des parcours : en règle générale de 1 à 15 km
- Fréquence : 1 à plusieurs fois par mois
- Attente / sites : rejoindre un pôle de loisir, tourisme
- Attentes / aménagements : itinéraires sécurisés, « confortables », continus (amplitude de parcours), qualité et variété des séquences paysagères, présence d'aires de repos à intervalle régulier
- Attentes / services : information (plan, jalonnement), café-restaurants, intermodalité / retour (ou l'aller).

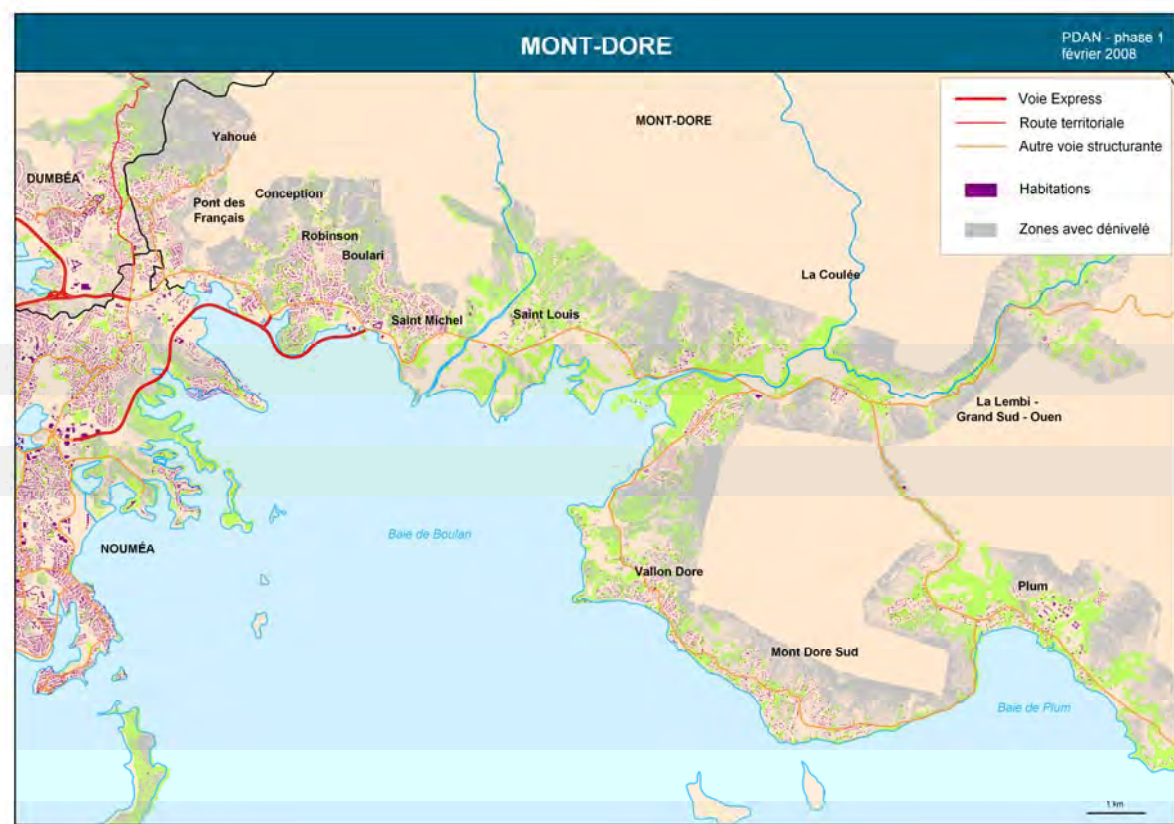
3.5.3 CONTRAINTES DE DEPLACEMENT POUR LES MODES DOUX :

Nous déclinons ci-après la typologie des diverses contraintes que l'on peut rencontrer et qui peuvent constituer autant d'entraves au développement des modes doux :

- Le relief : contexte de l'agglomération n'est pas très favorable dans certains secteurs ...
- Les coupures :
 - Naturelles : cours d'eau, zones humides
 - Infrastructures routières : type et largeur des voies, giratoires,
 - « Surfaiques » : emprises industrielles, militaires,...etc
- Les niveaux de trafic et les vitesses selon les axes / sécurité des usagers
- La taille et l'étendue des communes du fait d'une urbanisation « peu » organisée (les seuls documents d'urbanisme -PUD- sont récents), d'une faible densité.

☒ Confère ci-après les cartes relatives aux contraintes naturelles par commune ; pour les autres cartes (infrastructures, niveaux de trafic), prière de se reporter au volet routier.



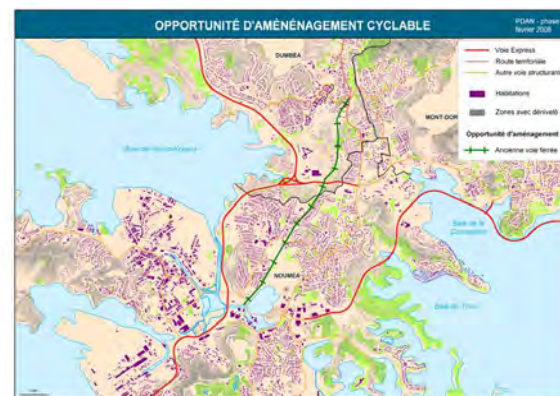


3.5.4 LES OPPORTUNITES :

Diverses opérations ou types d'emprise peuvent être mises à profit pour prendre en compte les modes doux :

- Aménagement de parcours en « site propre » sur certaines emprises : ancienne voie ferrée, chemin de service / servitude,...etc. L'emprise de l'ancienne voie ferrée (train Nouméa - Dumbéa - Païta) entre la rue A. de Béchaude (Nouméa) jusqu'à Auteuil (Dumbéa) - voir le col de Tonghoué et au-delà pour des motifs loisir, tourisme- nous semble être une opportunité très intéressante et techniquement pas très difficile à réaliser. A l'échelle de l'affirmation de l'intercommunalité, cette liaison nous paraîtrait être un signe fort de coopération et faciliterait notablement les déplacements modes doux entre les pôles concernés.
- Partage de voiries « calmes », « vraies » zones 30, secteurs piétonniers, possibilités de contresens cyclables / voies en sens unique, couloir bus,...etc, sont autant de modalités d'aménagement susceptibles de favoriser la cohabitation entre les divers modes plutôt que de les séparer.
- Réaménagement de voiries, de secteurs comme pour des nouveaux projets (voirie, urbanisation -projets « Cœur de quartier » sur Nouméa en particulier-)

- Plan de hiérarchisation des voies, plan local de déplacement / sont des éléments importants d'organisation du trafic routier ; certaines voies calmes de desserte locale, libérées d'un trafic de transit via des dispositifs spécifiques, sont susceptibles d'accueillir dans de bonnes conditions de sécurité un itinéraire piéton et / ou cyclable.



TRACE DE L'ANCIENNE VOIE FERRE NOUMEA - DUMBEA - PAITA :
SECTION RUE DE BECHAUDE - AUTEUIL

3.5.5 SYNTHESE ET ENJEUX

Les problématiques :

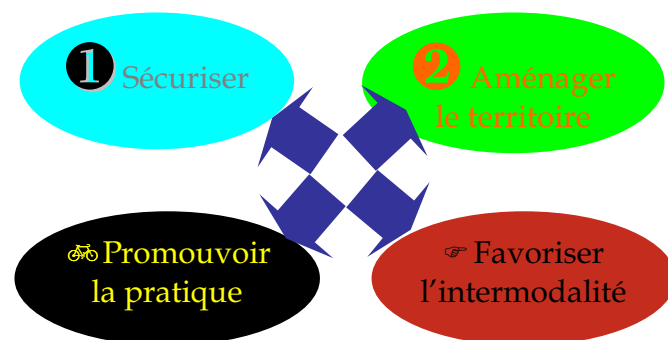
- Sécurité des déplacements modes doux :
 - Un contexte général très accidentogène pour les modes doux avec une gravité des accidents très élevée hors Nouméa sur les grands axes
 - Impact de l'alcool et des conditions de visibilité (nuit en particulier)
 - Des modalités techniques d'aménagements à revoir / grandes voiries (cf. rapport ISIS²⁹) / sécurité des piétons en particulier.
- Globalement des aménagements à mieux adapter aux divers types de pratiques et aux attentes des usagers :
 - Des aménagements vélos insuffisants (continuité et effet réseau, desserte de pôles) mais un projet de schéma cyclable sur Nouméa
 - Présence et / ou aménagements en cours de trottoirs pour les piétons le long des Routes Provinciales à proximité des « centres urbains » hors Nouméa : Païta, Dumbéa, Mont-Dore
 - Mais des aménagements piétons de qualité / espaces publics - place des Cocotiers à Nouméa, de la Mairie à Païta -, promenades Baie de l'Orphelinat, P. Verdier à Nouméa).
- Contraintes et opportunités / pratique des modes doux :

- Le relief : contexte de l'agglomération n'est pas très favorable dans certains secteurs : Haut-Magenta, Ouen Toro pour Nouméa et en dehors de la proximité du littoral pour les autres communes
- Présence de coupures naturelles et / ou liées aux infrastructures routières (VDE, VDO, SavExpress, grands échangeurs (Rivière Salée, Normandie, L'Impérial) et giratoires -(Montravel, Patch, VDE/Iékawé), aux emprises industrielles (Doniambo - Société le Nickel- , militaires, aéroport de Magenta,...etc,
- Problèmes de sécurité / cohabitation des divers modes du fait des niveaux de trafic et des vitesses sur les principaux axes,
- La taille et l'étendue des communes peu propices aux déplacements de proximité, hors Nouméa notamment
- Des opportunités liées à la présence de sites propres (ancienne voie ferrée, promenades le long des baies), à des modalités d'aménagements / cohabitation des modes (zones 30), à une meilleure prise en compte des modes doux dans les nouveaux projets d'urbanisme portés par la SECAL en particulier, dans les travaux de voirie, dans la réorganisation des fonctions des voies,...etc.

²⁹ Etude de sécurité pour les RT1 et RT3 - Rapport phases 1 & 2 - Décembre 2006 - DITTT ; extraits des pages 18 à 21 en annexe.

↳ Les pistes de réflexion :

- Quels enjeux prendre en compte et « organiser » pour mettre en place un « système » cohérent ?
 - Sécurité des déplacements
 - Aménagements : continuité et confort des déplacements + favoriser les déplacements de proximité / « Cœur de quartier » ou centre ville de communes ; accompagner le développement du réseau avec des dispositifs annexes (stationnement, services,...etc)
 - Favoriser l'intermodalité avec les réseaux de transport en commun (Karuia, CarSud)/ déplacements de plus grande amplitude
 - Promouvoir la pratique : communiquer, sensibiliser, animer.
- A partir de la mise en évidence des enjeux, élaborer une stratégie en précisant :
 - Les publics-cibles prioritaires
 - Les motifs de déplacement pour lesquels offrir une alternative
 - La structuration de l'offre et les priorités : réseau d'axes structurants ou maillages locaux / déplacements de proximité, « mix » des 2 ?
 - Quelle complémentarité entre les modes doux et les transports en commun ?
 - Quels aménagements annexes : stationnement, jalonement,...etc ?
 - Quels dispositifs d'accompagnement envisager pour inciter à la pratique : Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires, Plans de Déplacement des Entreprises et administrations,
 - Quel plan de communication, sensibilisation, quels événementiels ?
 - Quelle coordination des divers acteurs concernés ?



3.6 TRANSPORT ET LIVRAISONS DE MARCHANDISES

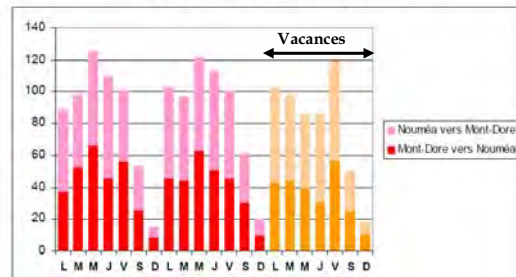
3.6.1 TRAFIC POIDS LOURDS

Quelques chiffres issus d'enquêtes trafic

Sur l'ensemble d'une semaine type, plus de 4 000 poids lourds entrent ou sortent de Nouméa (d'après des comptages réalisés sur les péages d'autoroute de la VE2 et de la VDE). 2 135 PL sortent de Nouméa et 1 936 PL rentrent dans le centre de l'agglomération. La grande majorité des PL ont été observés sur le péage de VE2 entre Païta et Nouméa.

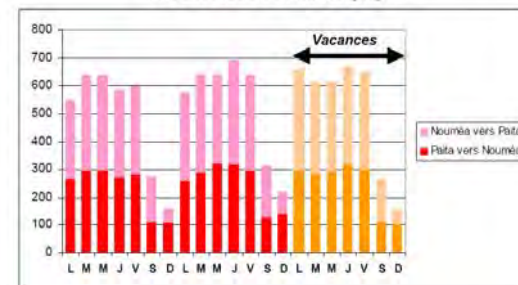
Le port est situé en plein centre de l'agglomération de Nouméa. En tant que porte d'entrée principale de toutes les marchandises entrant et sortant de l'île, il génère un fort trafic de poids lourds entre Nouméa et le reste de l'île.

Volumes de trafic PL journaliers (exprimés en véhicules) du 28/08/2006 au 18/09/2006 : VDE au niveau de la barrière de péage :



Source : Isis, Etude trafic sur les voies express de 2006

Volumes de trafic PL journaliers (exprimés en véhicules) du 28/08/2006 au 18/09/2006 : VE2 au niveau de la barrière de péage :



Source : Isis, Etude trafic sur les voies express de 2006

Il y a davantage de poids lourds le matin que l'après-midi. Ceci est caractéristique des horaires d'approvisionnement des magasins. L'heure de pointe des poids lourds commence après 8h du matin. Il semble que les chauffeurs-livriers cherchent à éviter au maximum la congestion dû aux déplacements domicile travail.

En matinée, le trafic PL sortant de Nouméa est plus élevé que le trafic PL entrant à Nouméa. En fin d'après-midi, c'est l'inverse et on observe d'ailleurs une pointe de trafic PL en direction de Nouméa entre 16h à 17h. A noter que la réglementation de Nouméa interdit la circulation des poids lourds de 16h30 à 18h.

3.6.2 POINTS D'ENTREE SUR LE TERRITOIRE

A Le port autonome : principal lieu d'accueil des marchandises

La quasi-totalité des approvisionnements de l'île passe par le port. On compte 1,8 million de tonnes de marchandises en entrée. L'essentiel du tonnage reçu est en vrac (solide ou liquide) qui ressort du port par voie maritime en direction des zones d'extraction de nickel principalement. 450 000 tonnes sont acheminées en conteneur, à grande majorité à destination du centre-ville ou des centres commerciaux comme Carrefour à Dumbéa.



Deux secteurs du port autonome accueillent du trafic de fret :

La zone accueillant le trafic extérieur, international, sur le quai Nord :

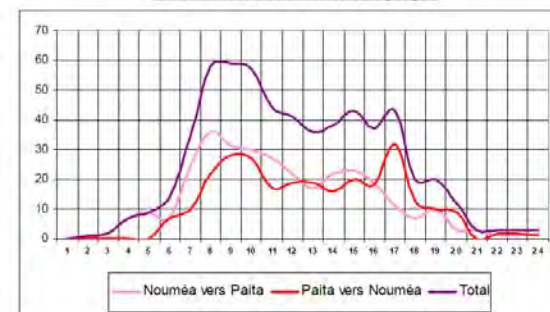
La quasi-totalité des conteneurs arrivant sur ce quai sont pris en charge par des transporteurs, dont les trois principaux sont Unitrans, Locatrans et Manutrans. Tous les porte-conteneurs empruntent la rue Doumer, qui est la seule adaptée au gabarit poids lourds.

Il n'y a pas de zones de dépotage, ni d'entrepôts à proximité.

La zone de cabotage en centre ville pour le trafic maritime vers les îles (Loyalauté et de Pins).

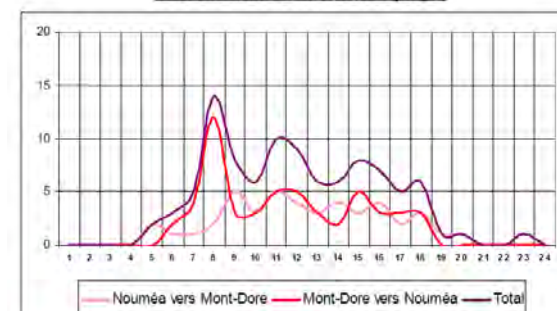
Deux armateurs assurent le trafic avec les îles : La STILE et la CMI (Compagnie Maritime des Îles) et trois rotations par semaine sont assurées. 100 000 tonnes par an de marchandises arrivent sur la zone de cabotage via Ducos et Magenta et sont acheminées vers les îles. Seul 10 % des produits sont issus des îles (principalement des produits agricoles). La CMI assure 80 % du trafic. Malheureusement, la CMI ne souhaite pas diffuser le tonnage annuel transportés (vrac + conteneurs).

Volumes de trafic PL horaires (exprimés en véhicules) en jour ouvrable : VE2 au niveau de la barrière de péage :



Source : Isis, Etude trafic sur les voies express de 2006

Volumes de trafic PL horaires (exprimés en véhicules) en jour ouvrable : VDE au niveau de la barrière de péage :



Source : Isis, Etude trafic sur les voies express de 2006

Les marchandises chargées sont principalement du vrac (notamment du fuel), peu de conteneurs. La CMI assure la palettisation et l'emportage pour certains produits. La majorité des marchandises sont réceptionnées le lundi, le bateau part le lundi soir en direction des îles pour revenir le jeudi, une autre tournée peut donc être réalisée en fin de semaine.

Perspective de développement

Un port privé est en construction sur le site de l'usine de Nickel de Province Nord.

La zone de cabotage du port autonome sera déplacée au sud du port à Nouville. Cet emplacement est très critiqué par les gestionnaires du port et par les compagnies de transport maritime. En effet, ceci risque de poser problème quant à la circulation de poids lourds entre les zones d'entreposage (Ducos et Magenta) et la zone de cabotage.

"La localisation de la nouvelle zone à Nouville est une aberration, pour limiter les déplacements, il aurait fallu l'implanter à Ducos même...". M. Arnold Lecques, CMI.

B L'aéroport

Seules 5 000 tonnes de fret sont issues de l'aéroport. Il a un rôle très secondaire en termes de transport de marchandises. Les marchandises qui arrivent sur l'aéroport sont des produits frais essentiellement.

L'aéroport de Nouméa est dédié au transport des voyageurs.

3.6.3 PRODUCTION LOCALE ET FLUX D'IMPORTATION

Sur l'ensemble de l'agglomération de Nouméa, 54 832 emplois ont été estimés en 2004. D'après les Enquêtes Nationales Marchandises en ville³⁰ effectuées en métropole, on peut supposer que les activités économiques implantées sur l'île engendreraient 60 315 mouvements de livraisons hebdomadaires. Ce chiffre est théorique calculé en fonction du nombre d'emploi. Un grand nombre de mouvements de poids lourds sont réalisés par des activités bien spécifiques implantées sur le territoire : les activités extractives de Nickel et les grandes surfaces notamment.

A Les usines d'extraction de Nickel

La moitié des établissements d'extraction et de transformation se situe sur la commune même de Nouméa, à Ducos (6 établissements) et en centre-ville (4) majoritairement.

Ce type d'activité engendre un grand nombre de mouvements de marchandises entre les mines et l'usine.



Exemple de la société Le Nickel (sur le site de Doniambo) :

- La majorité des entrées de marchandises se fait sur les quais de l'usine (importation maritime), de même que les échanges mines-usines. 20 à 30 véhicules par jour entrent sur le site (engins de chantier ou des outils) venant de la zone industrielle de Ducos.
- Les flux de poids lourds allant et venant directement au port autonome passent par une voie de terre pour éviter la voie de dégagement Est.
- Dans 20 ans, l'établissement fera place à une friche de 600 hectares.

³⁰ Programme de recherche sur le transport de marchandises à l'initiative du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

La construction de l'usine Goro Nickel :

Située sur la commune du Mont-Dore, l'usine génère beaucoup de flux qui transitent par le centre-ville de Nouméa. Elle sera mise en service à partir de 2008 et créera 3 300 emplois. Les poids lourds prennent une voie différente de celle des véhicules particuliers, qui est plus longue mais qui permet le passage des gros gabarits.

La création d'un nouveau site d'extraction générera davantage de flux de véhicules encombrants entre le port et l'usine. Cette augmentation de poids lourds dans la circulation devra être maîtrisée afin de limiter les congestions.

B Les grandes surfaces

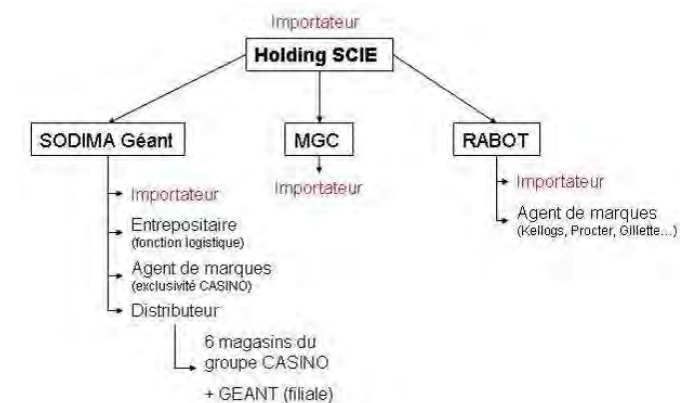
Plusieurs enseignes sont implantées dans l'agglomération : Géant, Carrefour, Leader Price, Champion, regroupées en holdings. Les approvisionnements des grandes surfaces sont gérés par les importateurs eux-mêmes, qui assurent une fonction logistique, via leurs filiales, pour livrer leurs réseaux de distribution. La multiplication des canaux d'importation grâce à une organisation en holdings permet de contourner les quotas de l'île. Les agents de marques et les importateurs sont en situation de monopole et sont donc des acteurs privilégiés pour les problématiques liées au transport de marchandises.

Etude de cas : Géant :

Géant reçoit 420 conteneurs par an (2/3 en 20 pieds et 1/3 en 40 pieds) soit 560 EVP. Ils sont soit directement livrés à Géant (produits textiles) qui dispose d'un entrepôt sur place, soit envoyés sur des entrepôts déportés à Ducos et Magenta. Le transporteur Locatrans fait la navette entre le port maritime et les divers points de stockage. A partir des entrepôts de Ducos et Magenta, les livraisons s'effectuent essentiellement par camionnettes ou par plateaux et Géant travaille avec divers petits transporteurs.

L'établissement Géant accueille 120 000 clients/mois, venant des quartiers aisés sud de Nouméa.

"Son emplacement est très contraint par la congestion du centre-ville de Nouméa. Le



réseau routier est peu adapté face à l'agrandissement de l'établissement ainsi qu'aux flux générés" M. Klaus, directeur de Géant.

C Les établissements du centre-ville de Nouméa

3 257 établissements sont répertoriés en centre-ville. 30 % des établissements sont de catégorie "immobiliers, locations et services aux entreprises" et 20 % sont des commerces.

Ces activités sont réparties dans trois quartiers différents :

- Le secteur Nord (Nord de la place des Cocotiers incluant la rue Sébastopol) avec un commerce de type



"shopping" de luxe avec beaucoup de textile.

- Le secteur Sud (de la place des Cocotiers à la place du Marché) avec un commerce traditionnel incluant le quartier chinois,
- Le quartier latin : densité de commerce plus faible. Les activités y sont plus diversifiées et s'orientent vers du tertiaire et du service.

11 100 mouvements hebdomadaires liés aux livraisons sont effectués en centre-ville, d'après les ratios calculés sur la base du nombre d'emplois (ratio issu des enquêtes nationales réalisées en métropole).

La surface de stockage des commerces sont bien souvent supérieures à la surface de vente. Ceci s'explique par des livraisons en masse généralement tous les mois. Le stock doit donc être suffisant pour satisfaire les clients durant une période d'un mois.

"Les commerçants, livreurs et clients indiquent ne pas avoir de place car les actifs sont déjà présents sur le stationnement du centre-ville. Il n'y a pas de rotation de véhicules. Il existe des problèmes de livraison en centre-ville notamment pour les conteneurs qui arrivent directement" (représentant des commerçants).

3.6.4 ORGANISATION TRANSPORT DE LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES

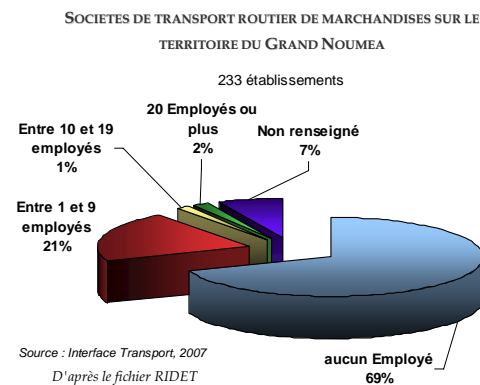
A Les transporteurs, exemple d'Unitrans

Cette société de transport est une des plus importantes de l'île. Elle possède 80 véhicules en majorité de gabarit lourd (fourgons, plateaux, porte-conteneurs). Unitrans est l'un des trois gros transporteurs assurant la sortie des conteneurs du port. Ses clients sont principalement implantés à Ducos. Les conteneurs sont déposés directement chez ses clients, elle ne fait pas d'entreposage, mais la société réalise du dépotage sur son propre site (une équipe vide les conteneurs pour être ramenés au port).

Unitrans réalise des livraisons "longue distance" sur toute la Nouvelle Calédonie. Cette activité est presque aussi importante que le transport de conteneurs. Elle est notamment fortement liée à la construction de l'usine de nickel Province Nord.

Comme tous les transporteurs, Unitrans subit les problèmes de circulation entre le port et Ducos.

"Les routes sont malheureusement mal adaptées aux transports lourds".



B Des pratiques logistiques : deux modèles d'organisation

Le juste-à-temps n'existe pas, et ce sont les stocks qui permettent d'ajuster la demande et l'offre sur l'île. Ces stocks sont soit chez les commerçants eux-mêmes, soit dans les grands entrepôts localisés principalement à Ducos et à Magenta. Ceux-ci sont gérés par les grossistes-importateurs (une dizaine) qui sont souvent « multi-cartes ». Ce sont les principaux donneurs d'ordre. Ils font appel à des transporteurs spécialisés pour se faire livrer les conteneurs.

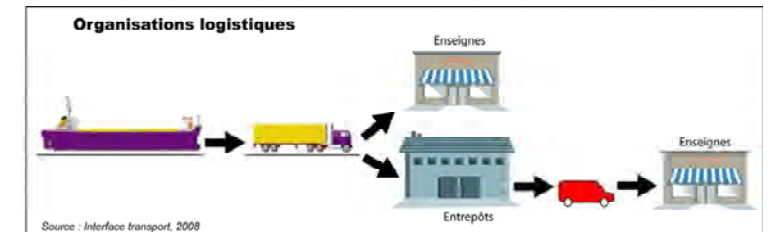
En revanche, s'agissant des livraisons auprès de leurs clients, ils organisent des tournées, par quartier.

Les livraisons sont assurées par les importateurs-grossistes qui possèdent leurs propres camions et regroupent dans un même véhicule les commandes des magasins de toute une zone.

Plusieurs pratiques logistiques ont donc été identifiées sur le territoire du Grand Nouméa en termes de distribution aval :

- **Livraison par conteneur** : le magasin dispose sur place des surfaces de stockage très importantes. Il reçoit un conteneur tous les trois ou quatre mois qui, en l'absence d'un emplacement privé, est déposé sur la chaussée pendant un (ou deux) jours, par autorisation municipale ;
- **Livraison « classique » par VUL** : le magasin dispose d'un lieu de stockage extérieur au centre-ville à partir duquel il est approvisionné plus ou moins régulièrement.

Ces deux organisations peuvent être utilisées pour un même établissement.



ZONES DE STOCKAGE A DUCOS ET MAGENTA



C Observation des conditions de livraison en centre-ville

L'observation des pratiques de livraison a été réalisée dans la rue Sébastopol au centre-ville de Nouméa. C'est une rue de petits commerces sans grandes enseignes. Les magasins ouvrent à partir de 8h30 et ferment généralement entre 17 et 18h. Les résultats sont les suivants :

35 véhicules utilitaires ont été observés entre 5h00 et 15h00, sur une partie de la rue Sébastopol entre l'intersection de la rue de la France et de la rue de Verdun (75 m de long).

11 % des véhicules observés se sont arrêtés sur stationnement payant, les autres en pleine voie : soit en double file soit en arrêt gênant. La majorité des livraisons est donc nuisible quant à l'occupation de l'espace de la voirie. Le trafic est donc perturbé avec le blocage des voies par les véhicules qui livrent les commerces.

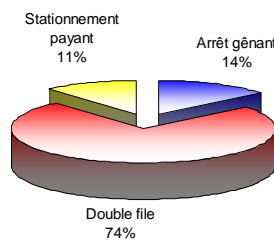
La durée moyenne des arrêts en double file est de 7 minutes. La durée maximale observée est de 1 heure et 2 minutes.

80 % des véhicules utilitaires observés ont effectué une opération de livraison et ou d'enlèvement de marchandises. 11 % des véhicules utilitaires étaient des artisans.

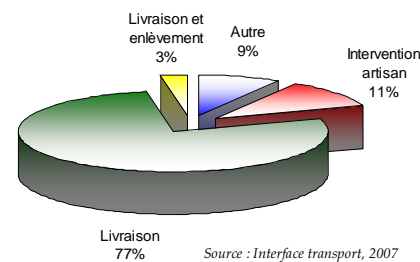
96 % des livraisons et enlèvement de marchandises sont effectués sans moyen de manutention, mais à la main. Les produits sont parfois chargés à même le véhicule sans conditionnement.



LIEU DE STATIONNEMENT DES VEHICULES



NATURE DES OPERATIONS



83% des véhicules utilitaires observés sont des véhicules inférieurs à 3,5 tonnes, dont plus de la moitié sont des véhicules de type camionnette.

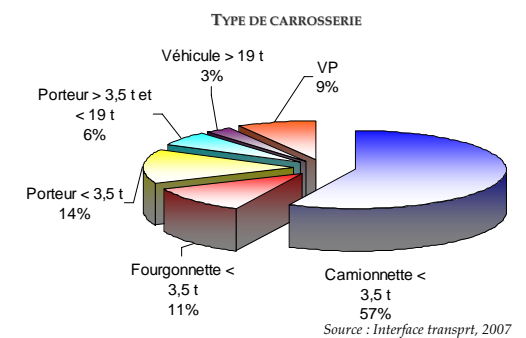
La voirie a été occupée par des véhicules utilitaires en double file ou en stationnement gênant pendant plus de 3h (34% du temps observé).

La période où l'on observe un maximum de véhicules utilitaires arrêtés en pleine voie est celle de 10h-11h.

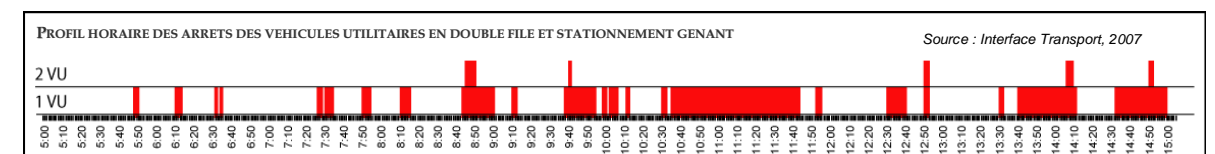
Au total, l'occupation des véhicules utilitaires sur la voirie représenterait 40 places de stationnement payant, soit 400 m² de surface.

"Les livraisons qui sont le fait de camionnettes et véhicules de faible tonnage et qui gênent la circulation et le stationnement des clients, suscitent des protestations de la part des commerçants". (M. Jacquesson, Management Centre-Ville)

Un projet de zone piétonne a été lancé pour la rue Sébastopol. Il suscite déjà des oppositions. la création d'une zone piétonne a l'avantage de rendre l'espace public aux consommateurs, de même que le travail des chauffeurs-livreurs serait facilité grâce à un accès réservé uniquement au transport de marchandises dans une tranche horaire fixe.



	Moyenne	Minimum	Maximum
Durée arrêts sur voirie	00:07	00:01	01:02
Durée arrêts sur stationnement payant	00:10	00:01	00:35



3.6.5 REGLEMENTATION

La réglementation mise en place sur le territoire de Nouméa interdit la circulation des véhicules utilitaires d'une certaine taille lors des heures de pointe de la journée. Ceci évite notamment la congestion de la circulation par des livraisons effectuées en centre-ville. Malheureusement l'interdiction de circulation n'est, semble-t-il, pas respectée et aucun contrôle n'est réalisé.

Un itinéraire poids lourds déroge à la règle générale mise en place, entre le port autonome de Nouméa et la sortie du centre-ville. Ainsi, les flux d'approvisionnement des zones de stockages de Ducos et Magenta (principal lieu d'accueil des marchandises) ne sont pas contraints.

Aucune aire de livraison n'existe en centre-ville. Le règlement d'urbanisme prévoit, dans certaines zones et pour les établissements commerciaux ou de service l'obligation de prévoir un emplacement pour la dépose des conteneurs. Ce texte n'est pas appliqué.

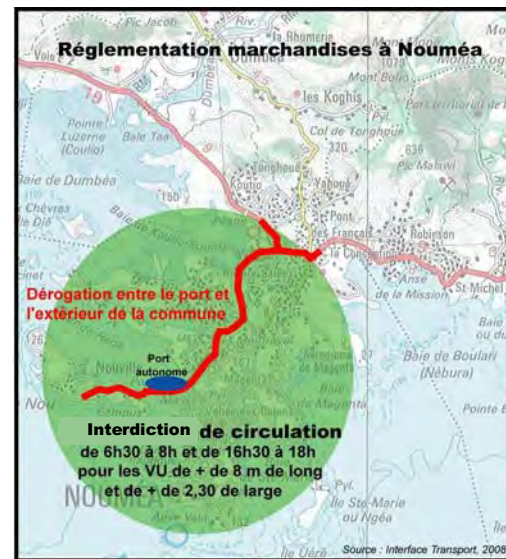
3.6.6 PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

Des projets de ZAC sortent de terre sur le territoire du Grand Nouméa qui comprennent de nouveaux centres commerciaux et de nombreuses activités.

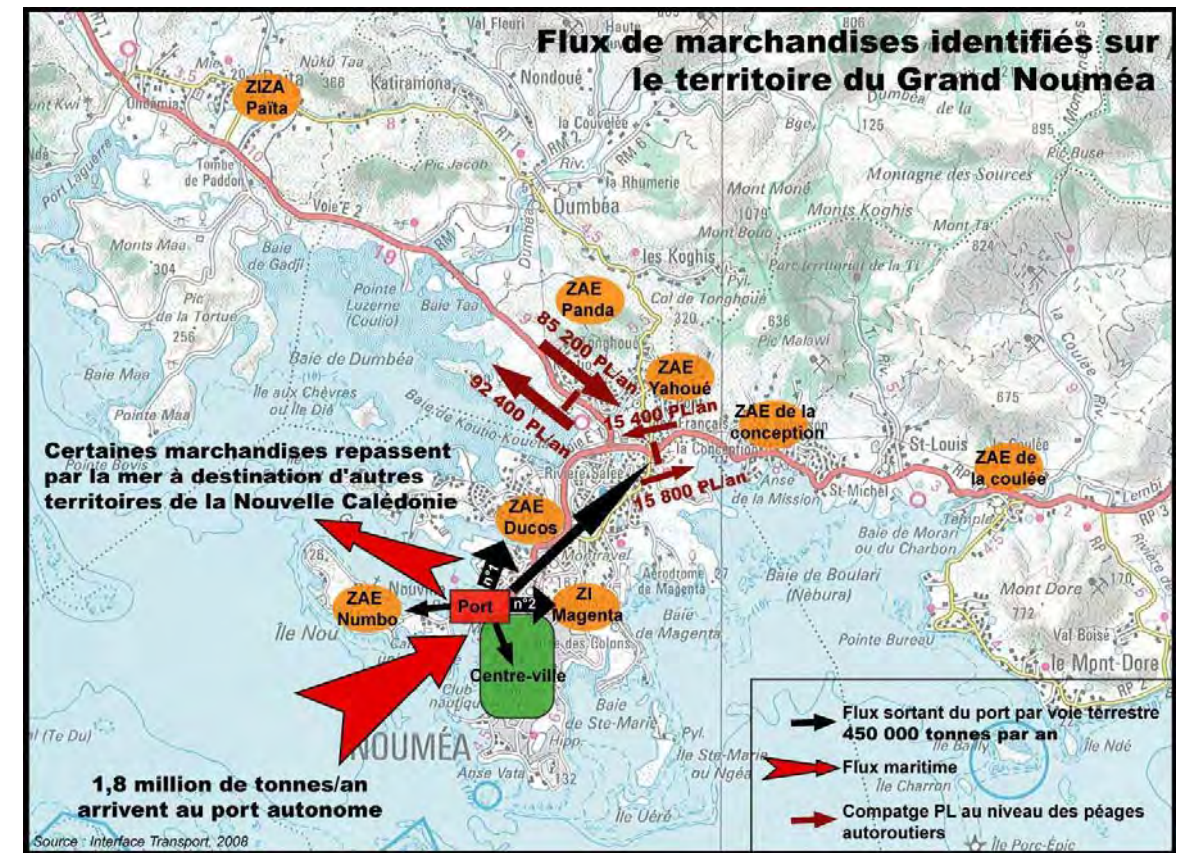
Ceci générera des flux de marchandises supplémentaires entre le port, les zones de stockage et les nouveaux centres commerciaux. Des nuisances apparaîtront sur de nouveaux territoires et s'accroîtront sur d'autres tels que sur les voies à destination du port autonome.

Les informations recueillies ne nous permettent pas de réaliser une étude prospective des flux de marchandises avenir auprès de ces futures zones.

La majorité des projets de développement de l'agglomération se situent à l'extérieur de Nouméa :



Dumbéa	10 000 m ² de bureaux, commerces et services de proximité 1 centre commercial 50 ha d'activités économiques
Mont Dore	10 000 m ² de commerces 2 000 m ² de bureaux usine de nickel GORO
Nouméa	zone commerciale piétonne
Païta	zone d'activité artisanale et commerciale



3.6.7 SYNTHÈSE ET ENJEUX

> En quelques mots

Le diagnostic du volet transport de marchandises montre une contrainte majeure : la déconnexion entre le port autonome, principal lieu d'arrivée des marchandises sur l'île, et les zones de stockage situées en plein centre-ville de Nouméa.

De plus, les projets d'aménagement qui tend à développer les activités économiques et l'habitat en périphérie de l'agglomération, ne feront qu'accroître les difficultés de circulation et de stationnement des véhicules utilitaires, entre le port, les zones de stockage de Ducos et Magenta, et les commerces.

À l'exception des livraisons en centre-ville, les problèmes liés au transport de marchandises ne sont pas perçus par les acteurs eux-mêmes, notamment par les pouvoirs publics, d'où un manque cruel d'informations sur ce thème. Aucune observation spécifique au transport de marchandises n'a encore été réalisée.

La problématique générale dans laquelle s'inscrit la prise en compte, dans les PDU, des marchandises en ville, n'est pas la même à Nouméa que celle qui a justifié, dans des agglomérations de taille équivalente de métropole, l'introduction du volet Marchandises dans les PDU. Mais ce constat concerne la situation actuelle.

Le PDAN est un cadre de réflexion à horizon de 5 à 10 ans, et on peut penser que les difficultés posées par la circulation des véhicules utilitaires apparaîtront, dans tous les domaines et notamment dans celui de l'environnement, et seront perçues, avant cette échéance.

D'où la nécessité de se doter sans attendre des instruments nécessaires pour identifier les problèmes (une meilleure connaissance des flux et de leur évolution, et une analyse de la logique de circulation des marchandises) et des outils (notamment réglementaires) permettant de les maîtriser.

3.7 ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

La dimension environnementale est à la base de la mise en place des PDU en métropole. C'est la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** (LAURE) du 30 décembre 1996 qui a rendu obligatoire les PDU en leur assignant pour objectif d' « assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. »

Les effets sur l'environnement et le cadre de vie des infrastructures de transports relèvent de différents domaines :

- Qualité de l'air
- Effet de serre
- Nuisances sonores
- Paysage et qualité de l'espace urbain
- Gestion des déchets
- Pollution de l'eau

En Nouvelle-Calédonie, très peu de données existent sur ces différents thèmes. Nous ne pouvons donc les aborder que d'un point de vue réglementaire et qualitatif.

A Qualité de l'air

L'impact du trafic sur la qualité de l'air

Le trafic routier émet dans l'atmosphère :

- des oxydes d'azote (NOx)
- du monoxyde de carbone (CO) et des hydrocarbures (VOVNM, composés organiques volatils)
- du dioxyde de carbone (CO₂, gaz à effet de serre)
- du dioxyde de soufre (SO₂)
- des particules fines (PM10)

Les émissions dépendent du type de véhicule ainsi que de la vitesse. Les véhicules les plus anciens sont généralement plus pollués de même que les véhicules aux moteurs les plus puissants (poids lourds, grosses cylindrées, 4x4).

L'impact du trafic routier sur la qualité de l'air dépend de la direction des vents qui peuvent rabattre ou non les pollutions sur les secteurs habités.

Notons que **les normes européennes sur les carburants ne s'appliquent pas en Nouvelle-Calédonie**. Ainsi, le gasoil peut avoir jusqu'à 0,5 % de particules de soufre alors qu'en France la limite est de 0,035 % soit quinze fois moins.

Réseau de surveillance de la qualité de l'air Scal'Air

Le réseau de surveillance de la qualité de l'air, **Scal'Air**, a été mis en place en 2007. Il se compose de 5 stations dont 4 stations complètes avec mesure du NOx (traceur de la pollution automobile). Une station mobile doit être réceptionnée au cours de l'année 2008 et permettra de faire par exemple des campagnes trafic.

Les stations sont surtout orientées pour la mesure de la pollution industrielle et ne sont pas encore couplées aux données météo. Les pics de pollutions enregistrés sont surtout des pics de poussières liés à l'usine de Doniambo.

Ce réseau constitue une base intéressante sur laquelle pourrait se mettre en place un **observatoire de la pollution atmosphérique liée au trafic routier**.

B Effet de serre

Les transports sont parmi les postes majoritairement responsables du rejet de gaz à effet de serre. En **France** métropolitaine, la part du secteur industrielle diminue rapidement, **le secteur des transports émet 26 % des émissions de gaz à effet de serre** du pays, dont la grande majorité est émise par le transport routier (plus de 90% des émissions du secteur).

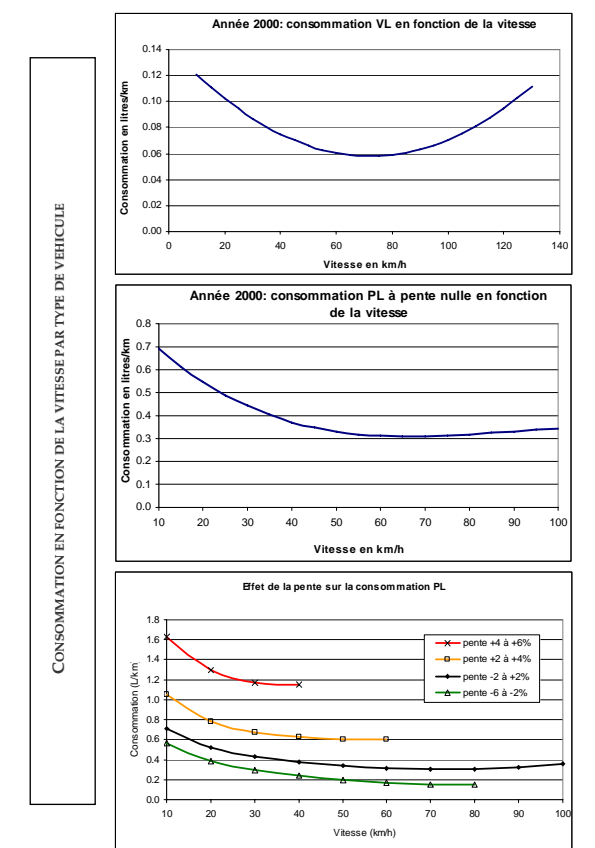
Selon une estimation de l'ADEME de 2004, 31% de l'énergie consommée en Nouvelle-Calédonie provient des hydrocarbures : essence sans plomb, gasoil, kérosène. La consommation totale d'énergie en Nouvelle Calédonie s'est élevée en 2005 à 872 000 Tep (Tonne équivalent pétrole) dont la majorité utilisée par l'industrie du nickel.

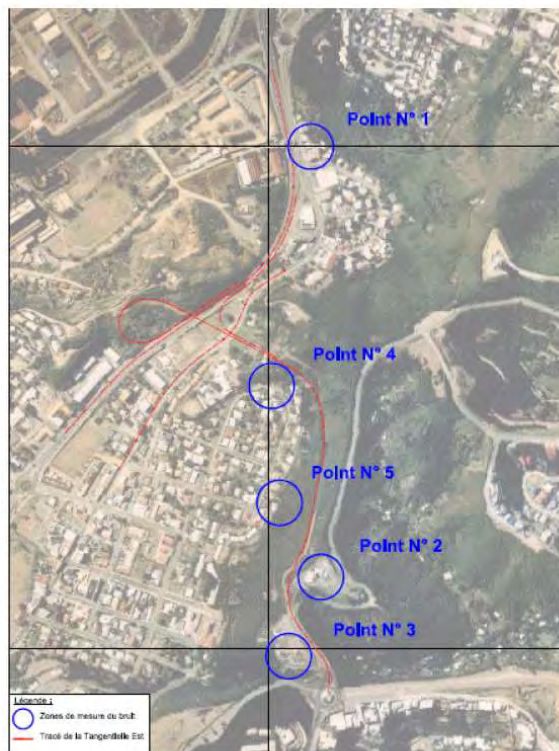
Les émissions de gaz à effet de serre sont directement liées aux consommations de carburant. Plus un véhicule consomme, plus il émettra de gaz, quel que soit le modèle et l'âge du véhicule. Ainsi, les poids lourds sont particulièrement émetteurs de CO₂ et les grosses cylindrées ainsi que les 4x4 (très répandus sur le Grand Nouméa) sont plus émetteurs que les voitures de tourisme.

Comme l'illustrent les graphiques suivants, la consommation dépend fortement de la vitesse. Ainsi les consommations vont être élevées :

- Sur les **voies urbaines** où la vitesse est inférieure à 50km/h
- En situation d'encombrement sur tout type de voie. **La congestion génère de l'effet de serre**
- Sur les voies rapides où la vitesse dépasse 100km/h

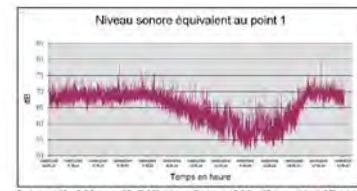
En Nouvelle-Calédonie comme en métropole, l'allongement des distances parcourues en voiture particulière lié au développement des communes périurbaines a un effet négatif sur les émissions de gaz à effet de serre.



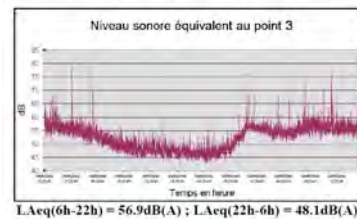
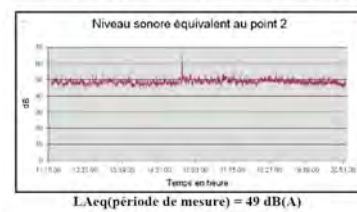


Localisation des points de mesure

Source : étude d'impact de la Tangentielle Est - ACOUSTB, 2006



Le point 1 situé en bord de VDO se trouve dans une situation d'exposition non modérée à la fois en période de jour et en période de nuit.



C Nuisances sonores

Les nuisances sonores concernent les riverains des principales infrastructures routières mais également les piétons dans les centres-villes notamment.

Indicateurs réglementaires

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un camion, par exemple), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes. Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq.

Les indices réglementaires s'appellent LAeq(6 h - 22 h) et LAeq(22 h - 6 h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée pondérée A sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pour l'ensemble des bruits observés.

Dans les études acoustiques, on définit des zones d'ambiance sonore.

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues (en dB(A))	
	LAeq(6 h - 22 h)	LAeq(22 h - 6 h)
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	≥ 65	< 60
Non modérée	< 65	≥ 60
	≥ 65	≥ 60

Les nuisances sonores dépendent de plusieurs facteurs dont le **type de véhicule**, son **moteur** et le **revêtement** de la chaussée mais également la **vitesse de circulation**. Ainsi, dans les zones 30 les nuisances sonores sont très faibles alors qu'en bord d'autoroute (ou de voie express) elles sont très importantes.

Données disponibles sur le Grand Nouméa

Il n'existe pas de stations fixes de mesure des nuisances sonores sur le Grand Nouméa excepté à l'aéroport de Magenta pour le trafic aérien.

Quelques mesures ont toutefois été effectuées dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact de la Tangentielle Est dont nous présentons les résultats ci-contre.

Enjeux sur le Grand Nouméa

Certains quartiers urbains de Nouméa et du Mont-Dore notamment sont traversés par des voies très circulées.

C'est le cas notamment du centre-ville de Nouméa, du quartier Latin, du 7^{ème} km, du 4^{ème} km, de Vallée du Tyr, de Vallée des Colons. Les quartiers exposés directement à la VDO sont probablement les plus exposés compte-tenu de la vitesse de circulation.

Il serait intéressant de pouvoir dresser une carte des niveaux sonores sur l'agglomération afin de déceler les points noirs.

D Paysage et perception de l'espace urbain

La consommation d'espace de la voiture particulière a des effets négatifs sur le cadre de vie et le paysage Calédonien.

Les routes et parkings consomment beaucoup d'espace sur des secteurs qui mériteraient parfois d'être valorisés. C'est notamment le cas dans le centre-ville de Nouméa mais également le long des baies touristiques du Sud de Nouméa (2x2 voies+stationnements en épis).

Les impacts du trafic routier et notamment les coupures urbaines se font ressentir sur différents secteurs du Grand Nouméa.

> Dans le centre-ville, le trafic élevé notamment autour de la place des Cocotiers engendre un sentiment d'inconfort et d'insécurité d'autant que les trottoirs ne sont pas larges et les rues piétonnes inexistantes.

> Dans les quartiers Nord de Nouméa et les quartiers Sud de Dumbéa, la VE1 et la VE2 constituent de véritables coupures urbaines qui séparent les quartiers et brisent le lien urbain. Sur la VDO une unique passerelle piétonne permet de passer de Montagne coupée/Montravel à Doniambo et un chemin piéton passe sous la VE1 au niveau du centre commercial de Kenu In. Les autres traversées sont routières.

Ces coupures engendrent des problèmes de sécurité (voir chapitre Sécurité) et une véritable ghettoïsation des quartiers qui sont dans la majorité des cas des quartiers populaires (Rivière Salée, Montravel) ou des squats.



Passerelle sur la VDO

E Gestion des déchets automobiles

La question de la gestion des déchets automobile est une question importante sur le Grand Nouméa : épaves de véhicules et les consommables automobiles (batteries, huile).

Il n'y a pas de filière de recyclage.



F Pollution de l'eau

Le trafic routier génère une pollution au niveau du sol liée à la fois aux sorties des pots d'échappement ainsi qu'à l'usure des freins, des plaquettes, des roues. Il s'agit principalement d'hydrocarbures mais également de particules et de métaux (zinc, chrome,...).

Cette pollution est ensuite ramassée par les eaux de pluies qui ruissellent sur les infrastructures. L'impact sur le milieu environnant dépendra des mesures prises pour la récupération de ces eaux. Les effets peuvent être désastreux pour certains milieux sensibles tels que la mangrove. Ils sont à l'heure actuelle peu connus.

La loi sur l'eau qui s'applique en France métropolitaine depuis 1992 permet de limiter les dérives dans le cas des projets d'infrastructures notamment en imposant des dossiers d'études préalable et des mesures de protection efficaces visant à la récupération des eaux de ruissellement.

G Synthèse

Les transports ont de nombreux impacts sur le plan de l'environnement et de la qualité de vie. Les infrastructures routières génèrent de la pollution, du bruit pour les riverains, de l'effet de serre et peuvent détériorer le paysage urbain en brisant le lien social et urbain entre les quartiers.

L'absence de données à l'échelle de l'agglomération ne permet pas de dresser un état des lieux exhaustif. La réalisation de ce PDAN peut être l'occasion de définir des indicateurs et des méthodes de mesure et de suivi des effets du transport sur l'environnement.

Il est certain que la qualité de vie est une question à laquelle les Calédoniens sont attachés. Les espaces qu'offre la Nouvelle-Calédonie ainsi que le climat sont très appréciables. Les richesses sur le plan écologique sont exceptionnelles (biodiversité, milieux marins, diversité des milieux terrestres...). La prise de conscience environnementale est essentielle pour perpétuer cette harmonie.

4 Synthèse du diagnostic

[Un essor des déplacements en voiture particulière lié au dynamisme de l'agglomération et à l'absence de politique de développement des autres modes de déplacement](#)

L'agglomération Nouméenne connaît une **très forte croissance de sa population** qui s'explique à la fois par le dynamisme démographique en interne et l'arrivée de nouvelles populations. Cette augmentation concerne tout particulièrement les trois communes périphériques (Dumbéa, Mont-Dore, Païta) où de nombreux lotissements ont vu le jour ces dernières années.

Cet essor démographique s'accompagne d'une **croissance encore plus forte de la motorisation des ménages**. Plusieurs facteurs contribuent au **développement de la voiture particulière au détriment des autres modes** :

- **L'urbanisation et le fonctionnement de l'agglomération** lui sont nettement favorables (monofonctionnalité des espaces, faible densité). L'agglomération ne présente pas les caractéristiques essentielles d'une ville des déplacements de proximité.
- **L'offre de transports collectifs n'est pas à la hauteur des besoins et souffre de nombreuses faiblesses** : manque de coordination entre réseaux urbains et interurbains, une qualité de service perfectible qui entraîne un déficit d'image, tarifs peu attractifs, difficultés d'insertion (pas de site propre). Bien que le réseau ait connu certaines améliorations depuis quelques années notamment sur Nouméa, les investissements et efforts sont concentrés sur le mode routier.

Au fil des années, l'agglomération s'est largement adaptée à la voiture, et non l'inverse. La voiture particulière, perçue comme symbole de liberté, de confort et de réussite sociale, est devenue **un outil de déplacement indispensable sur le territoire du Grand Nouméa** et suscite un **engouement particulier**, notamment de la part des jeunes et des personnes à revenus modérés qui ont connu la « galère » de la vie sans voiture.

A l'heure actuelle il n'y a **pas de politique d'incitation au report modal** qui pourrait renverser la tendance. A titre d'exemple, les tarifs du stationnement dans le centre-ville de Nouméa sont très attractifs alors que le prix du ticket de bus est plutôt élevé par rapport aux agglomérations métropolitaines.

Il en résulte des **croissances de trafics de 5% à 10%/an** sur les principaux axes routiers notamment en entrée de Nouméa.

[Des infrastructures qui saturent, des temps de parcours qui se dégradent et d'importantes pertes d'accessibilité aux pôles principaux de l'agglomération](#)

Malgré de nombreux investissements consentis, les infrastructures routières ne sont plus suffisantes pour supporter la demande actuelle de déplacement, **la congestion devient importante** en différents points du réseau. La situation est particulièrement problématique en heure de pointe du matin **en entrée de Nouméa sur la voie Express, la rue Jacques Iékawé et quelques giratoires stratégiques (VDE/Iékawé, Magenta) ainsi que les voies qui s'y raccordent**.

De manière générale, **l'agglomération souffre du nombre insuffisant d'axes structurants. Le maillage lacunaire du réseau**, mis en évidence dans le plan de circulation de Nouméa de 2006, conduit à une concentration des flux sur le seul axe fort de l'agglomération composé de la VE1 et des axes de transit par le centre-ville. La VE1 ne peut pas supporter plus de 2 600 véh/h, ce qui est très faible au

regard de la population qui vient des secteurs Nord de l'agglomération vers le centre-ville de Nouméa ou les quartiers Sud en heure de pointe du matin.

A ces difficultés de circulation s'ajoutent des difficultés de stationnement sur le centre-ville de Nouméa où une grande partie de l'espace public est pourtant déjà consommé par des parkings.

Les **transports collectifs souffrent également de cette saturation** car en heure de pointe ils se retrouvent, au même titre que les véhicules particuliers, dans les embouteillages. Enfin, **les piétons éprouvent des difficultés** pour traverser certaines infrastructures chargées en heure de pointe.

[Des problèmes qui dépassent les seuls enjeux de déplacement et dégradent considérablement la qualité de vie et la cohésion sociale](#)

Si ces dysfonctionnements ont un impact important sur le plan de l'accessibilité et de l'efficacité économique de l'agglomération, ils se révèlent également **problématiques sur le plan de la qualité de vie et la cohésion sociale**.

Les populations les plus démunies, comme les plus jeunes, n'ont pas accès à la voiture particulière et se retrouvent captives des transports collectifs ou de la marche à pied. L'accès aux lieux de travail, d'achats ou de loisirs est d'autant plus complexe pour ces personnes non motorisées.

Par ailleurs, les infrastructures lourdes formant de véritables coupures urbaines ainsi que la saturation récurrente de ces axes conduisent à une **fragmentation de l'espace urbain et la ghettoïsation de certains quartiers**. Des secteurs entiers sont peu accessibles, soit par l'éloignement (Mont Mou à Païta), soit par les coupures générées par les voies Express (Montravel, divers squats) soit par les encombrements (Rivière Salée, 7^{ème} km, Mont-Dore). La ville de Nouméa est elle-même coupée en deux.

[Des perspectives de développement qui demandent une vraie démarche de planification au niveau du Grand Nouméa](#)

Les problèmes actuellement constatés laissent présager des difficultés futures encore accrues tant les perspectives de développement de l'agglomération sont conséquentes.

Les **hypothèses de croissance de l'agglomération sont très fortes**. Deux scénarios de développement peuvent être envisagés : la **poursuite des tendances actuelles** qui voient la ville de Nouméa se densifier de jour en jour, ou l'enclenchement du **rééquilibrage entre les différentes communes** annoncé et programmé au travers des projets de ZAC à Dumbéa notamment. Ce rééquilibrage conduira, à long terme à la constitution d'une **agglomération multipolaire où les échanges seront plus diffus mais plus importants**.

Dans tous les cas, il apparaît nécessaire **d'anticiper ces évolutions et de prévoir les infrastructures indispensables pour répondre à la future demande** de déplacement. Or, aucun projet routier structurant ne concerne pour l'instant le secteur de l'agglomération où il y a le plus d'enjeux à savoir Auteuil-Yahoué-Normandie et le Sud de Dumbéa de manière générale, ni dans le domaine routier ni en transports collectifs.

Les **projets de ZAC offrent toutefois des opportunités intéressantes** pour établir les fondements d'une politique de déplacement tous modes confondus. D'une part, ces projets prennent effectivement en compte les modes doux (piétons, cyclistes) ; d'autre part, la ZAC de Dumbéa-sur-Mer prévoit un axe de TCSP.

C'est dans ce contexte qu'il apparaît primordial **d'établir un lien fort avec la politique d'urbanisme qui sera définie dans le cadre du SCAN**. Ce document permettra, comme le PDAN, de poser les bases d'une démarche de planification et permettra aux acteurs locaux de définir à la fois une vision à long terme de l'agglomération et les mesures à mettre en place pour en encadrer le développement.

Le PDAN travaille à un horizon plus proche (5-10 ans) que le SCAN mais il doit respecter une même vision à moyen et long terme. Ainsi, le diagnostic du PDAN a permis d'identifier, pour chaque mode de transport, les principaux dysfonctionnements et enjeux. Toutefois, il ne s'agit plus d'y répondre par des solutions ponctuelles au coup par coup mais **d'intégrer ces actions dans un plan global cohérent, visant à la définition d'un système de déplacement durable.**

ANNEXE

ANALYSE DES RELEVÉS DE TEMPS DE PARCOURS

Des relevés de temps de parcours ont été effectués à l'aide de GPS sur certains axes routiers du Grand Nouméa à différents horaires.

Nous présentons ici quelques fiches de temps de parcours.

La technique utilisée est la technique du véhicule flottant où le véhicule qui effectue les mesures tente de restituer une vitesse moyenne en se faisant dépasser par autant de véhicules qu'il ne dépasse. Dans le cas présent les temps de parcours ayant été effectués un nombre limité de fois, il n'ont pas de représentativité statistiques mais donnent une indication intéressante sur les conditions de circulation.

Tableau 14 : Liste des fiches présentées dans cette annexe

Fiche n°	De	A	Par quel itinéraire ?	Jour	Heure de départ
Fiche n°1	Echangeur de Kenu In	Rue J.Ferry	Ve2/Ve1	Lundi 15 octobre	7h40
Fiche n°2	Echangeur de Koutio	Centre-ville de Nouméa	Ve2/Ve1	Mardi 23 octobre	17h20
Fiche n°3	Place Bir Hakem	Echangeur de Kenu In	Ve1/Ve2	Jeudi 18 octobre	15h50
Fiche n°4	Mairie de Nouméa	Echangeur de Kenu In	Ve1/Ve2	Mardi 16 octobre	19h30
Fiche n°5	Echangeur de Rivière Salée	Païta	Ve1/Ve2	Vendredi 26 octobre	7h30
Fiche n°6	Echangeur de Montravel	Boulari	VDE	Lundi 15 octobre	9h50
Fiche n°7	Boulari	Rond-point VDE/Iékawé	VDE	Mardi 23 octobre	16h10
Fiche n°8	St Michel	VE2	RP1	Vendredi 26 octobre	6h30
Fiche n°9	Boulari	Echangeur de Rivière Salée	RP1 et Rue J.Iékawé	Lundi 15 octobre	12h
Fiche n°10	Echangeur de Normandie	Rond-point VDE/Iékawé	Rue J.Iékawé	Mercredi 24 octobre	7h20
Fiche n°11	Echangeur de Normandie	Mairie de Dumbéa	RT1	Mercredi 24 octobre	13h50

Fiche n°1

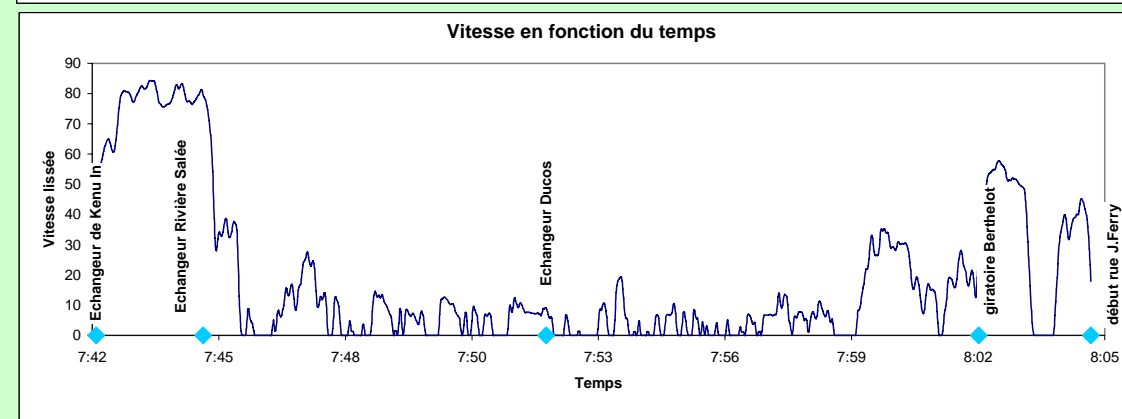
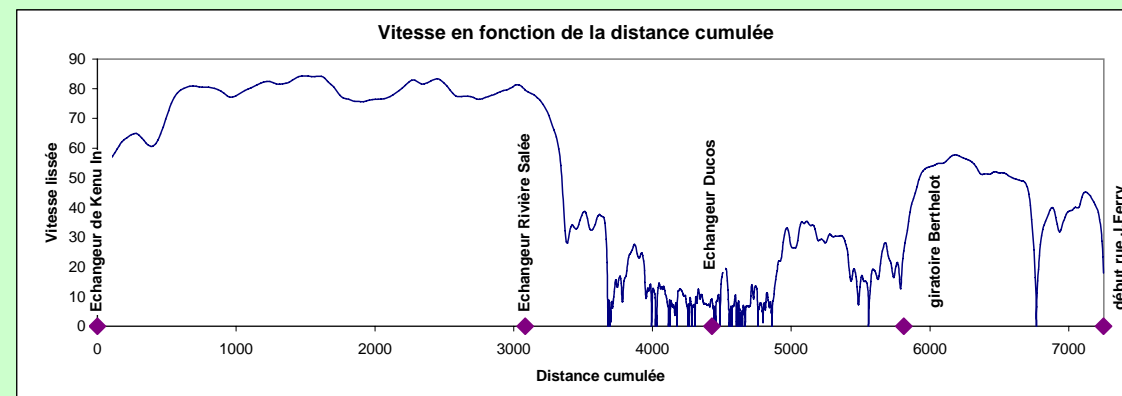
Itinéraire de Echangeur de Kenu In à début rue J.Ferry par VDO

Effectué le 15/10/2007 entre 7h42 et 8h04

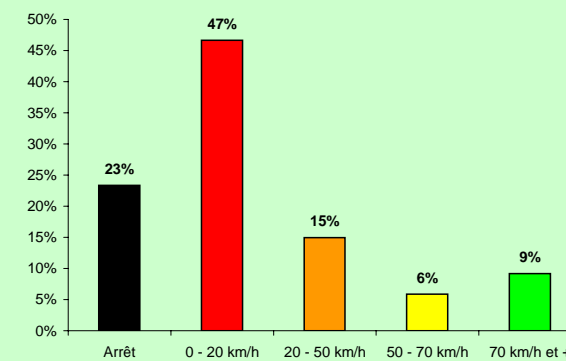
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
Echangeur de Kenu In - début rue J.Ferry par VDO	7 252	0:22:38	19.2	84.3	0.0

Etapas	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
Echangeur de Kenu In - Echangeur Rivière Salée	3 084	0:02:26	76.0	7:42:20	07:44:46
Echangeur Rivière Salée - Echangeur Ducos	1 346	0:07:48	10.4	7:44:46	07:52:34
Echangeur Ducos - giratoire Berthelot	1 383	0:09:51	8.4	7:52:34	08:02:25
giratoire Berthelot - début rue J.Ferry	1 440	0:02:33	33.9	8:02:25	08:04:58

Evolution de la vitesse de Echangeur de Kenu In à début rue J.Ferry par VDO



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 37
Temps à l'arrêt : 00:05:17

Fiche n°2

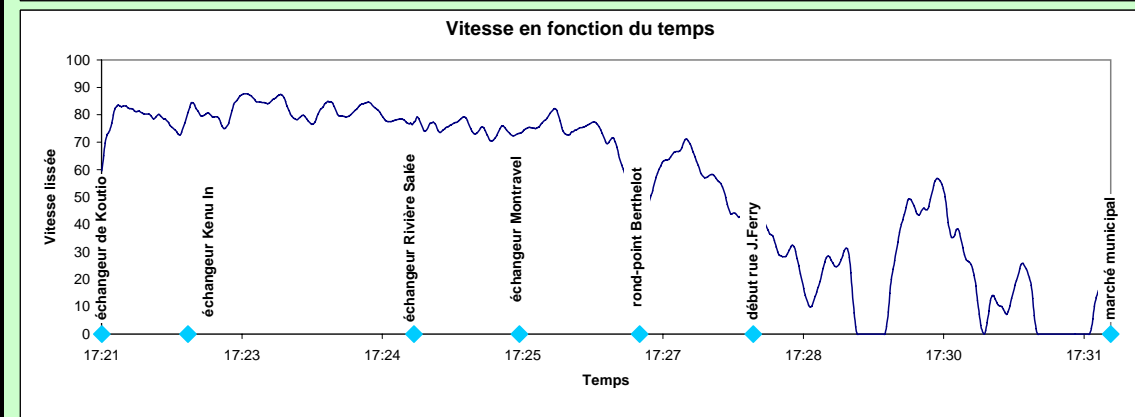
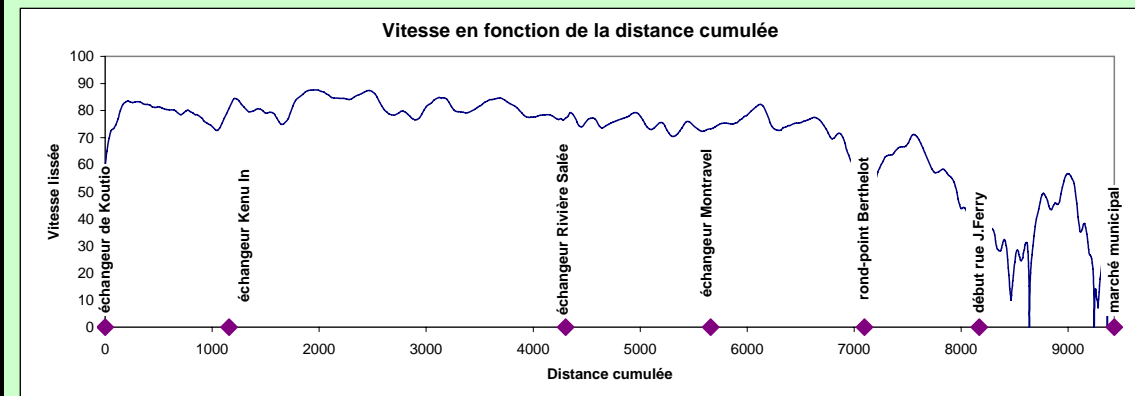
Itinéraire de échangeur de Koutio à centre-ville de Nouméa par la VDO

Effectué le 23/10/2007 entre 17h21 et 17h32

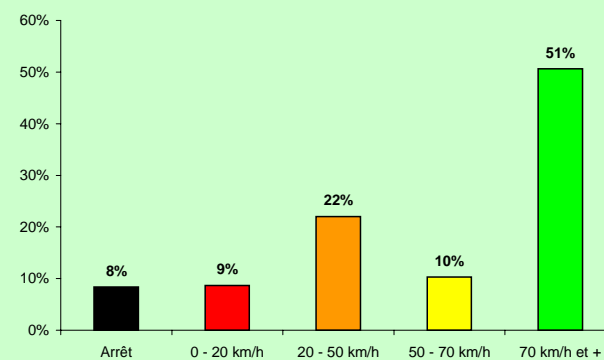
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
échangeur de Koutio - centre-ville de Nouméa par la VDO	9 431	0:10:21	54.7	87.7	0.0

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
échangeur de Koutio - échangeur Kenu In	1 157	0:00:53	78.6	17:21:39	17:22:32
échangeur Kenu In - échangeur Rivière Salée	3 145	0:02:19	81.5	17:22:32	17:24:51
échangeur Rivière Salée - échangeur Montravel	1 355	0:01:05	75.0	17:24:51	17:25:56
échangeur Montravel - rond-point Berthelot	1 439	0:01:14	70.0	17:25:56	17:27:10
rond-point Berthelot - début rue J.Ferry	1 072	0:01:10	55.1	17:27:10	17:28:20
début rue J.Ferry - marché municipal	1 263	0:03:40	20.7	17:28:20	17:32:00

Evolution de la vitesse de échangeur de Koutio à centre-ville de Nouméa par la VDO



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 3
Temps à l'arrêt : 00:00:52

Fiche n°3

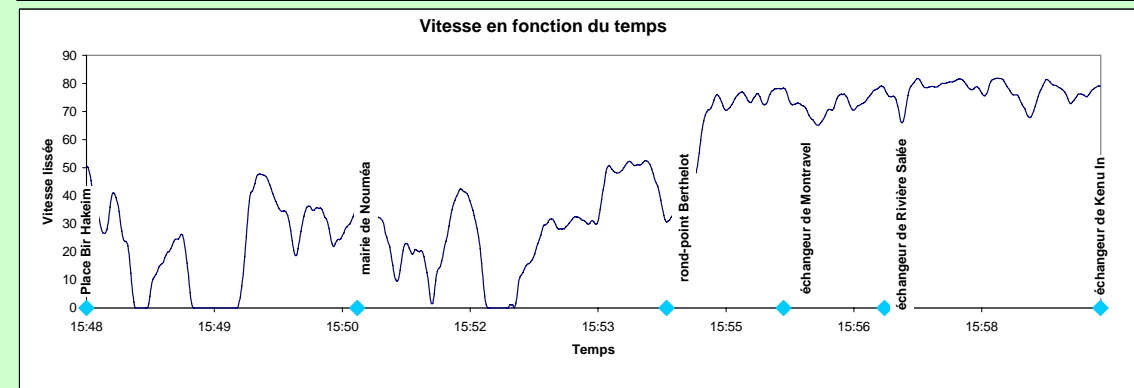
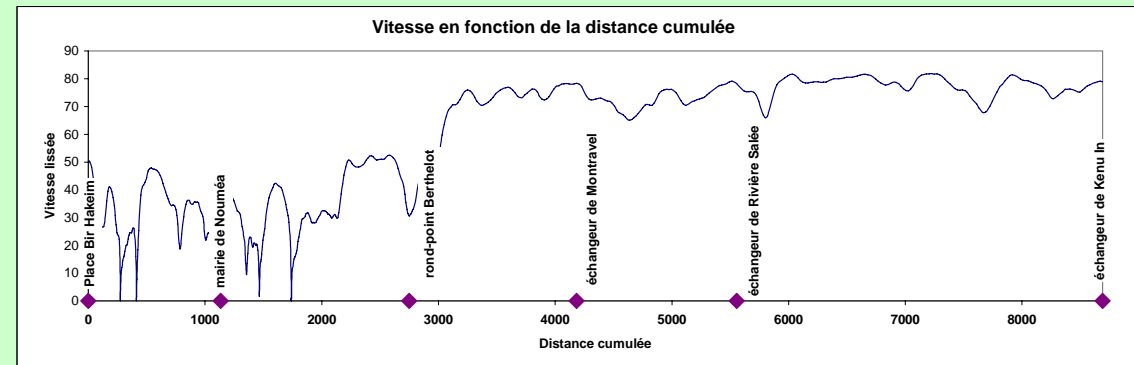
Itinéraire de Place Bir Hakeim à Kenu In par VDO

Effectué le 18/10/2007 entre 15h48 et 15h59

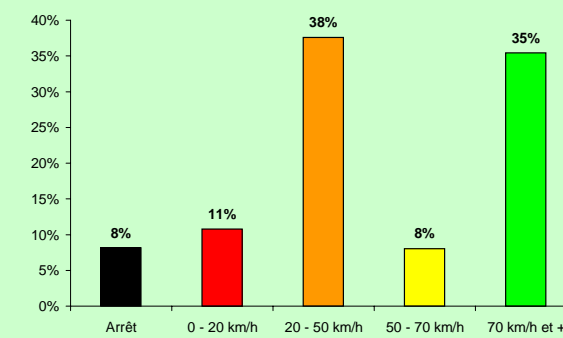
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
Place Bir Hakeim - Kenu In par VDO	8 690	0:11:25	45.7	81.8	0.0

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
Place Bir Hakeim - mairie de Nouméa	1 134	0:03:03	22.3	15:48:04	15:51:07
mairie de Nouméa - rond-point Berthelot	1 614	0:03:29	27.8	15:51:07	15:54:36
rond-point Berthelot - échangeur de Montravel	1 436	0:01:19	65.4	15:54:36	15:55:55
échangeur de Montravel - échangeur de Rivière Salée	1 372	0:01:08	72.7	15:55:55	15:57:03
échangeur de Rivière Salée - échangeur de Kenu In	3 134	0:02:26	77.3	15:57:03	15:59:29

Evolution de la vitesse de Place Bir Hakeim à Kenu In par VDO



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 4
Temps à l'arrêt : 00:00:56

Fiche n°4

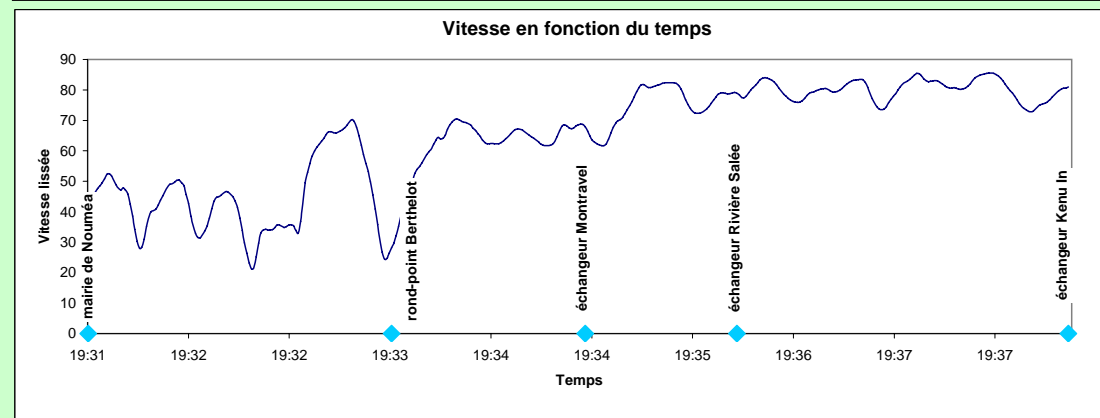
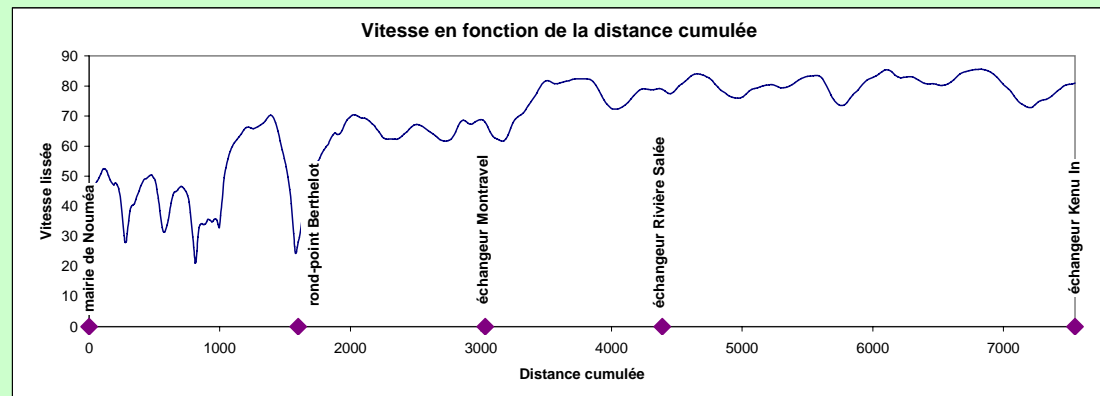
Itinéraire de mairie de Nouméa à Kenu In par la VDO

Effectué le 16/10/2007 entre 19h31 et 19h38

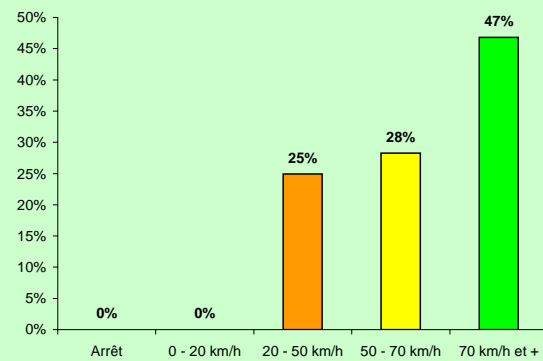
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
mairie de Nouméa - Kenu In par la VDO	7 548	0:07:00	64.7	85.6	21.1

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
mairie de Nouméa - rond-point Berthelot	1 602	0:02:10	44.4	19:31:20	19:33:30
rond-point Berthelot - échangeur Montravel	1 431	0:01:23	62.1	19:33:30	19:34:53
échangeur Montravel - échangeur Rivière Salée	1 355	0:01:05	75.1	19:34:53	19:35:58
échangeur Rivière Salée - échangeur Kenu In	3 160	0:02:22	80.1	19:35:58	19:38:20

Evolution de la vitesse de mairie de Nouméa à Kenu In par la VDO



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 0
Temps à l'arrêt : 00:00:00

Fiche n°5

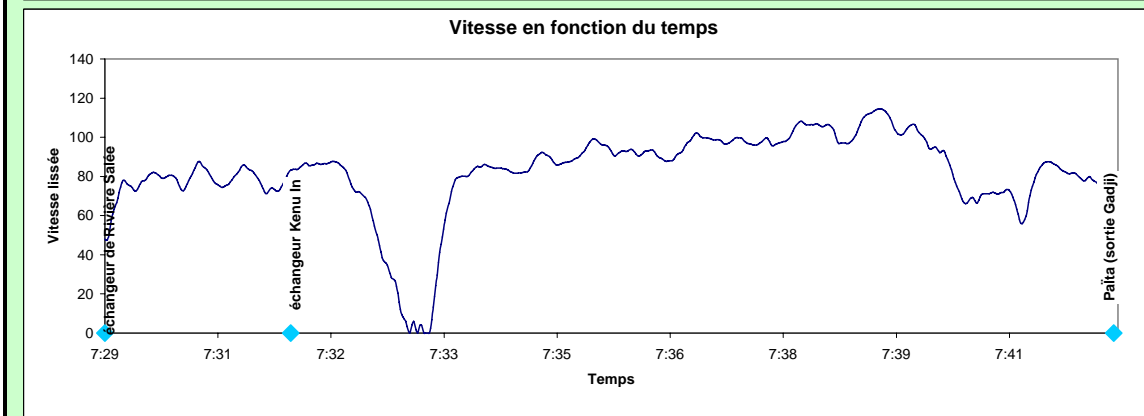
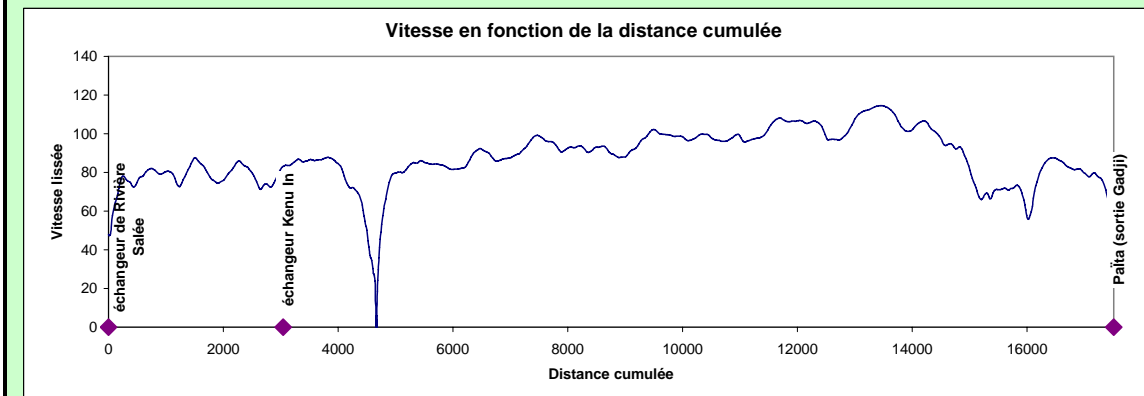
Itinéraire de échangeur de Rivière Salée à Païta par la Voie Express

Effectué le 26/10/2007 entre 7h29 et 7h42

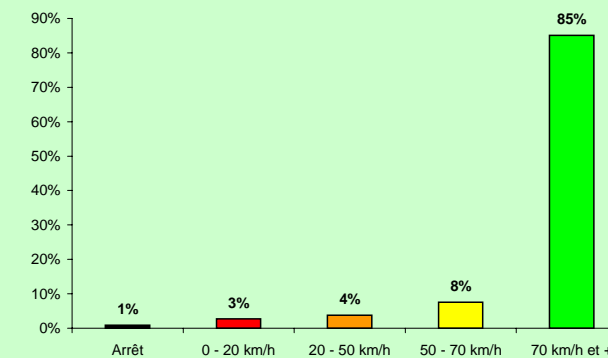
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
échangeur de Rivière Salée - Païta par la Voie Express	17 511	0:12:51	81.8	114.5	0.0

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
échangeur de Rivière Salée - échangeur Kenu In	3 040	0:02:22	77.1	7:29:36	07:31:58
échangeur Kenu In - Païta (sortie Gadji)	14 471	0:10:29	82.8	7:31:58	07:42:27

Evolution de la vitesse de échangeur de Rivière Salée à Païta par la Voie Express



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 3
Temps à l'arrêt : 00:00:07

Fiche n°6

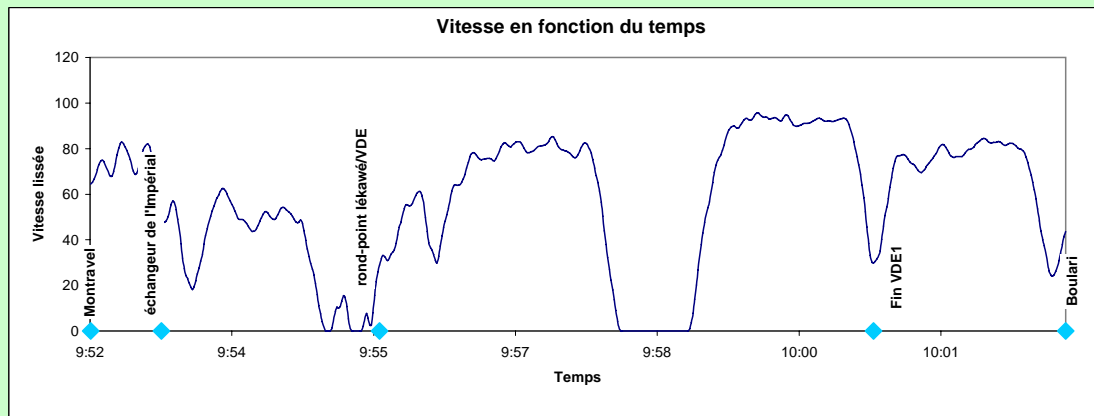
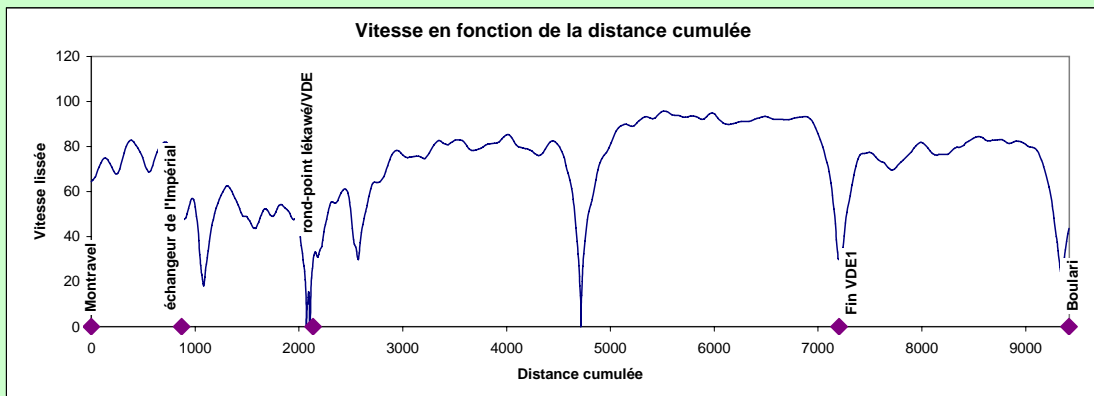
Itinéraire de Montravel à Boulari par VDE

Effectué le 15/10/2007 entre 9h52 et 10h02

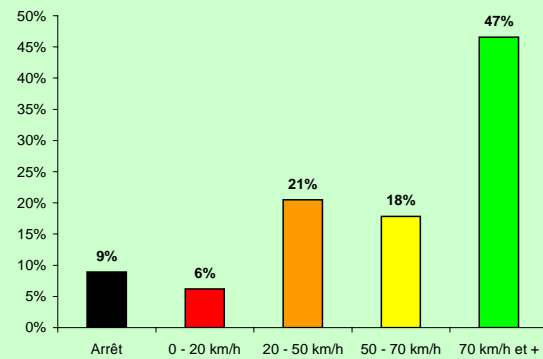
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
Montravel - Boulari par VDE	9 417	0:09:54	57.1	95.7	0.0

Etapas	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
Montravel - échangeur de l'Impérial	870	0:00:43	72.8	9:52:58	09:53:41
échangeur de l'Impérial - rond-point lékawé/VDE	1 267	0:02:13	34.3	9:53:41	09:55:54
rond-point lékawé/VDE - Fin VDE1	5 066	0:05:01	60.6	9:55:54	10:00:55
Fin VDE1 - Boulari	2 213	0:01:57	68.1	10:00:55	10:02:52

Evolution de la vitesse de Montravel à Boulari par VDE



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 3
Temps à l'arrêt : 00:00:53

Fiche n°7

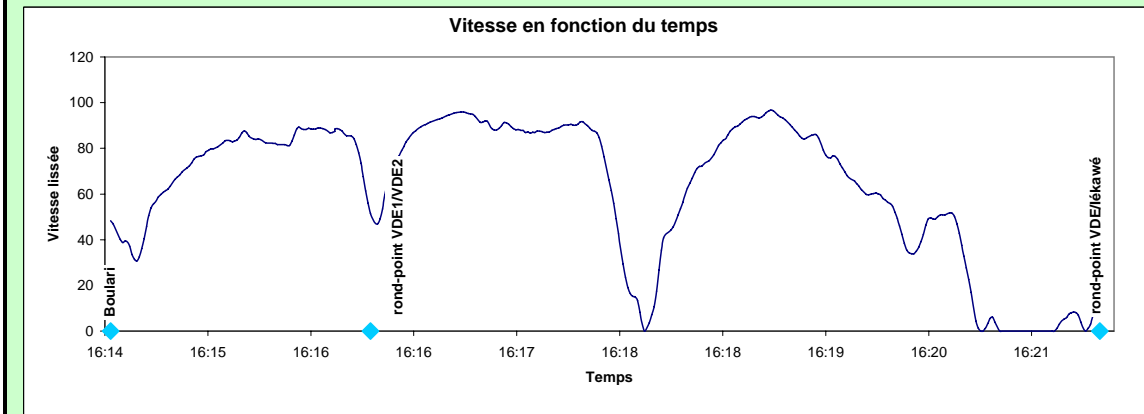
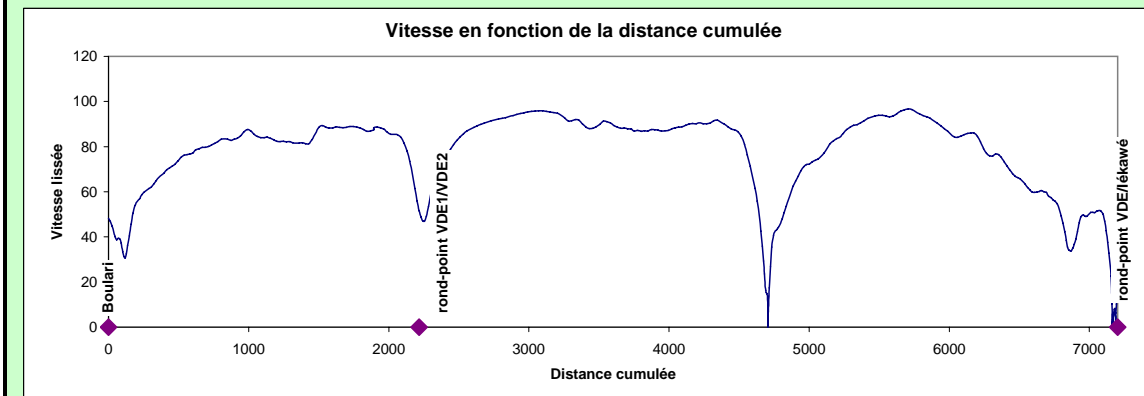
Itinéraire de Boulari à rond-point VDE/lékawé par la VDE

Effectué le 23/10/2007 entre 16h14 et 16h21

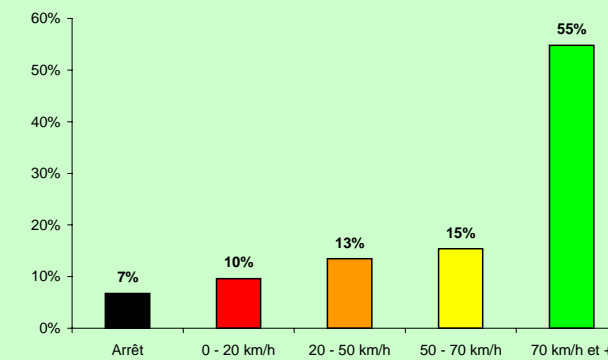
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
Boulari - rond-point VDE/lékawé par la VDE	7 202	0:06:55	62.5	96.7	0.0

Etapas	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
Boulari - rond-point VDE1/VDE2	2 216	0:01:49	73.2	16:14:36	16:16:25
rond-point VDE1/VDE2 - rond-point VDE/lékawé	4 986	0:05:06	58.7	16:16:25	16:21:31

Evolution de la vitesse de Boulari à rond-point VDE/lékawé par la VDE



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 4
Temps à l'arrêt : 00:00:28

Fiche n°8

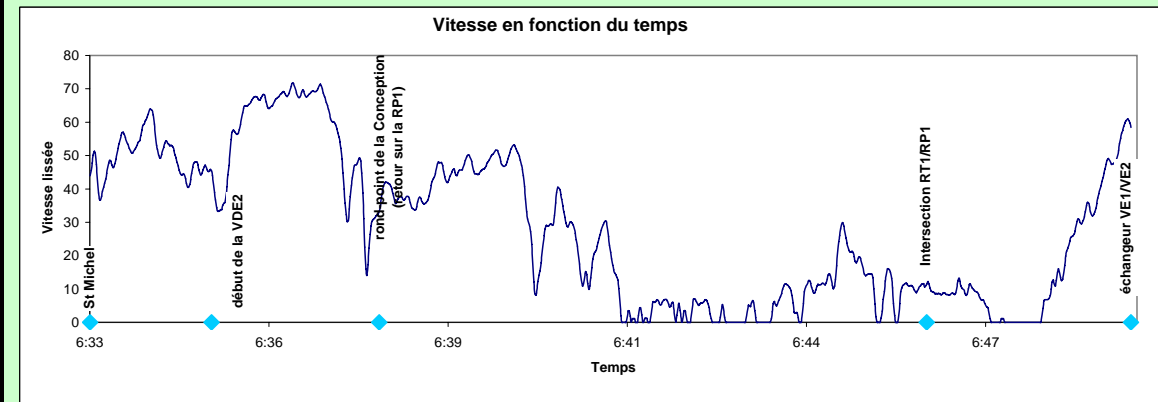
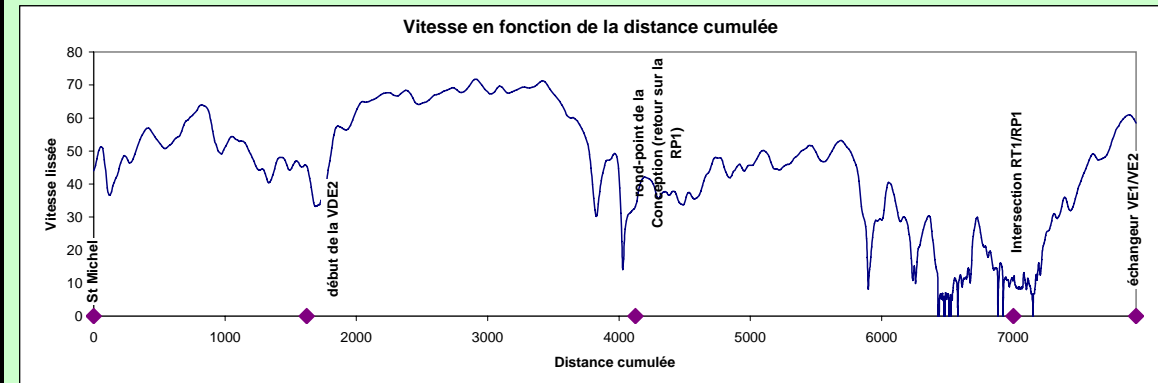
Itinéraire de St Michel à Echangeur de la VE2 par la VDE2 et la RP1

Effectué le 26/10/2007 entre 6h33 et 6h50

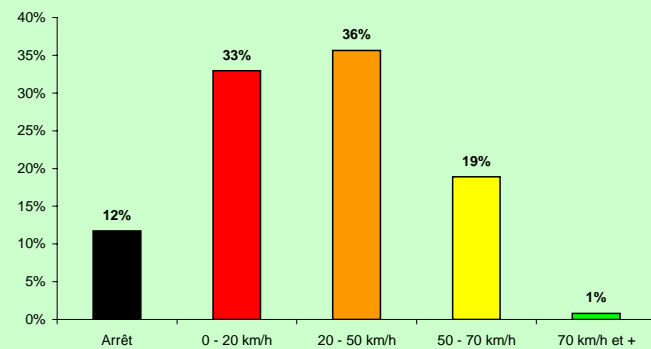
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
St Michel - Echangeur de la VE2 par la VDE2 et la RP1	7 937	0:16:44	28.5	71.7	0.0

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
St Michel - début de la VDE2	1 621	0:01:57	49.9	6:33:17	06:35:14
début de la VDE2 - rond-point de la Conception (retour sur la RP1)	2 505	0:02:42	55.7	6:35:14	06:37:56
rond-point de la Conception (retour sur la RP1) - Intersection RT1/RP1	2 878	0:08:48	19.6	6:37:56	06:46:44
Intersection RT1/RP1 - échangeur VE1/VE2	934	0:03:17	17.1	6:46:44	06:50:01

Evolution de la vitesse de St Michel à Echangeur de la VE2 par la VDE2 et la RP1



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 16
Temps à l'arrêt : 00:01:58

Fiche n°9

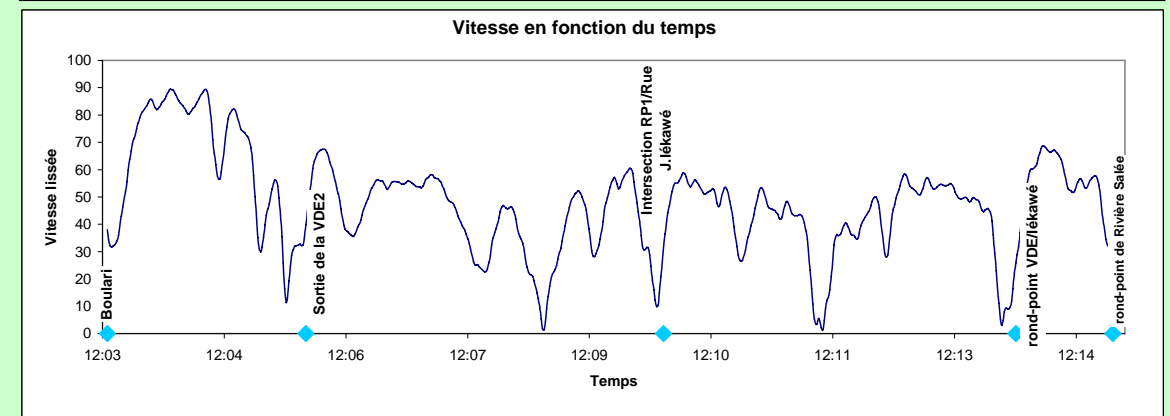
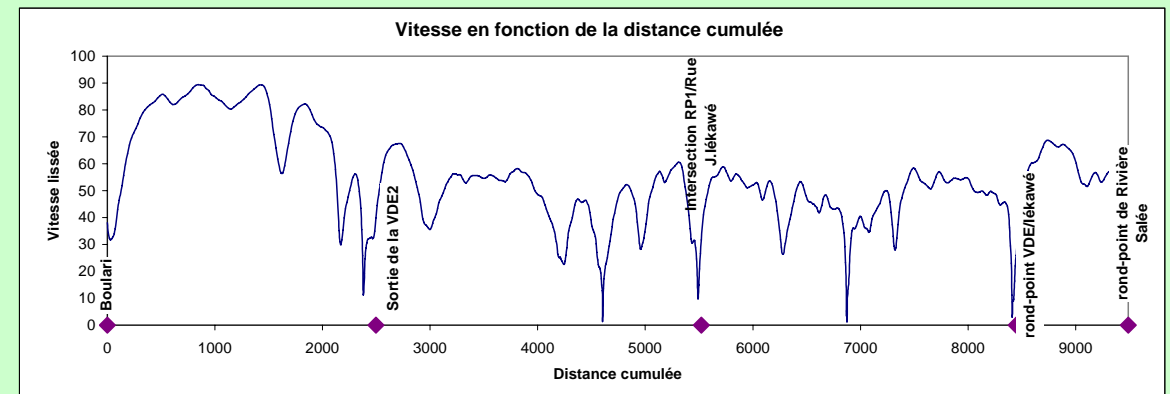
Itinéraire de Boulari à Ducos par la RP1 et la rue J.lékawé

Effectué le 15/10/2007 entre 12h03 et 12h15

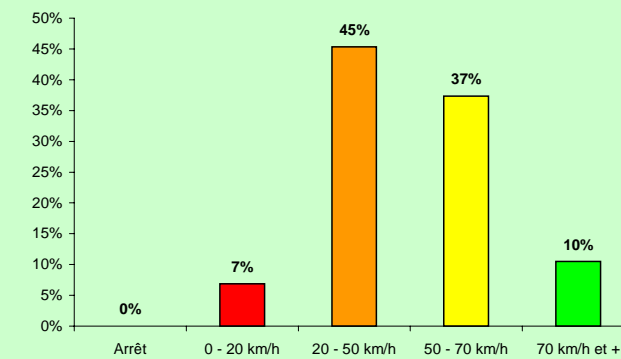
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
Boulari - Ducos par la RP1 et la rue J.lékawé	9 489	0:11:54	47.8	89.4	1.3

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
Boulari - Sortie de la VDE2	2 496	0:02:21	63.7	12:03:22	12:05:43
Sortie de la VDE2 - Intersection RP1/Rue J.lékawé	3 024	0:04:14	42.9	12:05:43	12:09:57
Intersection RP1/Rue J.lékawé - rond-point VDE/lékawé	2 926	0:04:10	42.1	12:09:57	12:14:07
rond-point VDE/lékawé - rond-point de Rivière Salée	1 043	0:01:09	54.4	12:14:07	12:15:16

Evolution de la vitesse de Boulari à Ducos par la RP1 et la rue J.lékawé



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 0
Temps à l'arrêt : 00:00:00

Fiche n°10

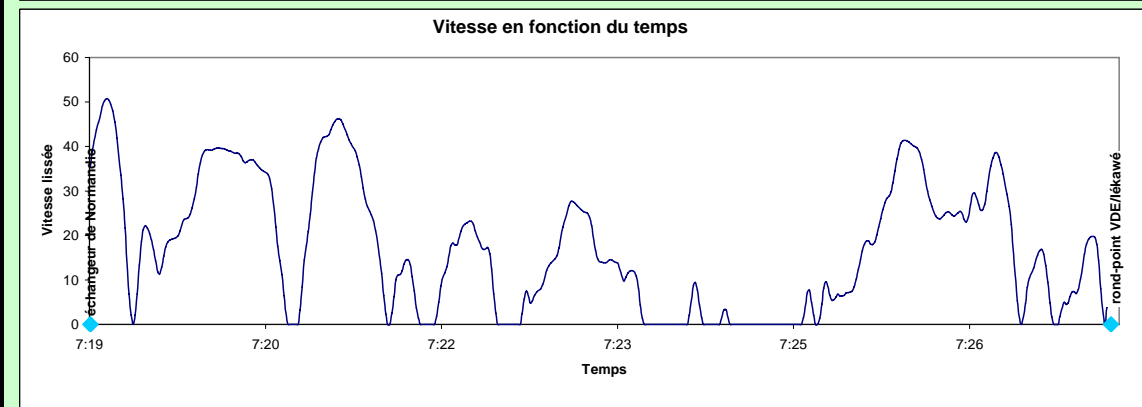
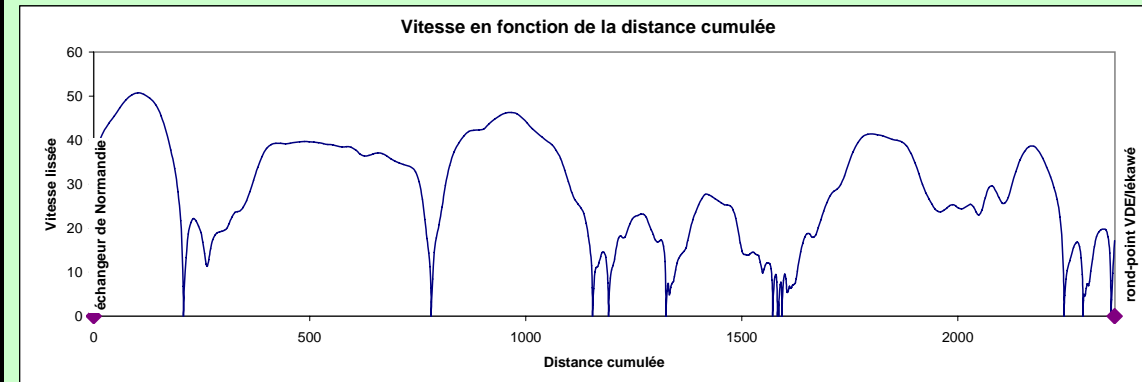
Itinéraire de échangeur de Normandie à rond-point VDE/lékawé par rue J.lékawé

Effectué le 26/10/2007 entre 7h19 et 7h27

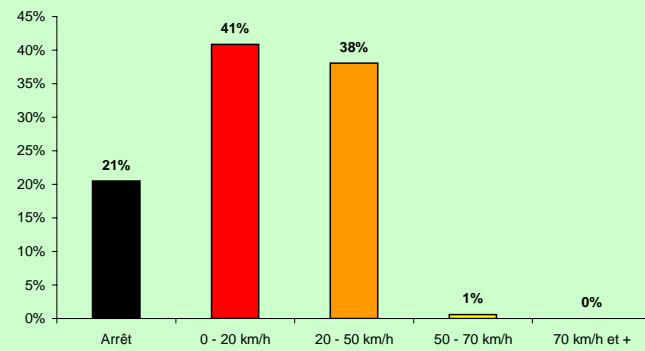
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
échangeur de Normandie - rond-point VDE/lékawé par rue J.lékawé	2 364	0:08:21	17.0	50.7	0.0

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
échangeur de Normandie - rond-point VDE/lékawé	2 364	0:08:21	17.0	7:19:17	07:27:38

Evolution de la vitesse de échangeur de Normandie à rond-point VDE/lékawé par rue J.lékawé



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 12
Temps à l'arrêt : 00:01:43

Fiche n°11

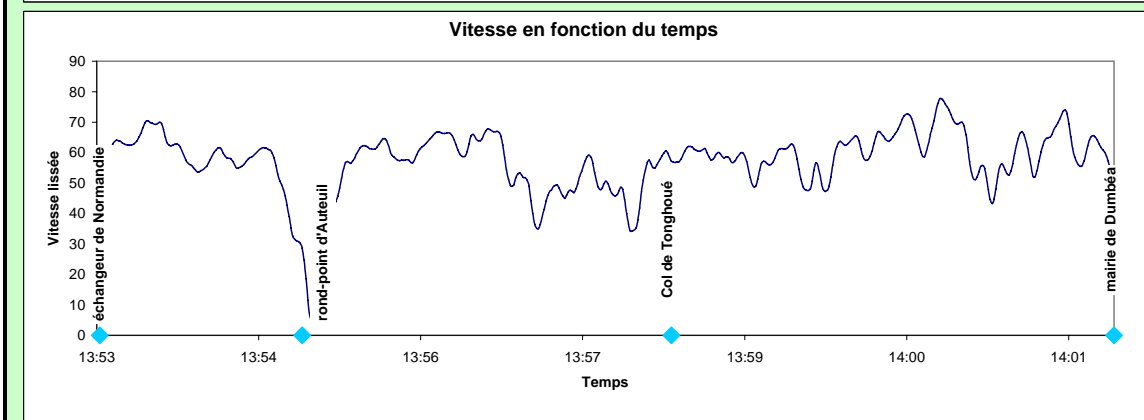
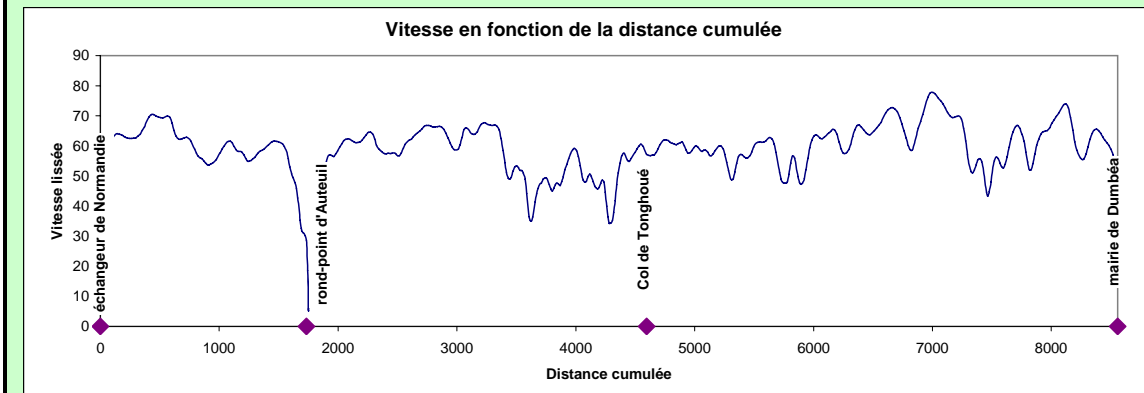
Itinéraire de échangeur de Normandie à mairie de Dumbéa par la RT1

Effectué le 24/10/2007 entre 13h53 et 14h02

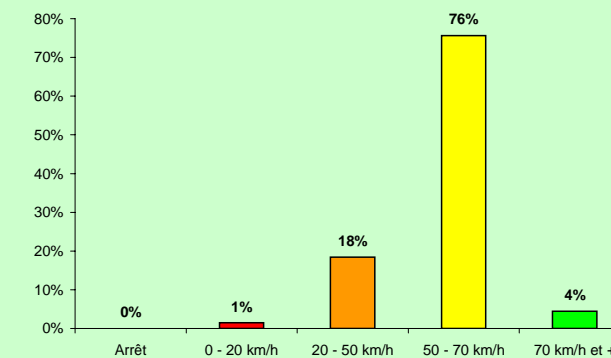
Trajet	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne du trajet (km/h)	Vitesse maximum (km/h)	Vitesse minimum (km/h)
échangeur de Normandie - mairie de Dumbéa par la RT1	8 558	0:09:01	56.9	77.7	5.1

Etapes	Longueur (m)	Durée	Vitesse moyenne de l'étape (km/h)	Heure début de l'étape	Heure fin de l'étape
échangeur de Normandie - rond-point d'Auteuil	1 732	0:01:48	57.7	13:53:18	13:55:06
rond-point d'Auteuil - Col de Tonghoué	2 864	0:03:17	52.3	13:55:06	13:58:23
Col de Tonghoué - mairie de Dumbéa	3 961	0:03:56	60.4	13:58:23	14:02:19

Evolution de la vitesse de échangeur de Normandie à mairie de Dumbéa par la RT1



Répartition du temps passé par intervalle de vitesse



Nombre d'arrêts : 0
Temps à l'arrêt : 00:00:00

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU GRAND NOUMEA

PLAN DE DEPLACEMENT DU GRAND NOUMEA

Etude de plan de déplacements

ARCADIS - ITER - ALTERMOTAL - DESIGN CONSTRUCTION - INTERFACE TRANSPORT

Et SIGN

FICHES ACTIONS

Rapport final – Avril 2010

Emetteur Arcadis
Réf affaire Emetteur 81B-07-3513
Chef de projet Laurent MEIFFREN

Auteurs principaux Laurent MEIFFREN , Gontran MESRE, Marc LINSIG, Claire DUCARME

Modifié par Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa
Nombre total de pages 54

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par	Statut
A04	05/01/2010	finalisation	LME	CBA/JBR	JBR	
B01	25/03/2010	Modification	FDS	JBR	JBR	
C01	Avril 2010	Mise à jour suite à la concertation	SIGN/MB	JBR	JBR	

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée

Table des Matières

1	INTRODUCTION	5
1.1	Le contexte nouméen.....	5
1.2	La démarche du PDAN.....	6
1.3	Le PDAN : le PDU de l'intercommunalité en marche.....	6
2	UN PLAN D'ACTION A COURT TERME POUR GERER L'URGENCE ET PREPARER L'AVENIR	9
2.1	Une stratégie fondée sur un diagnostic sans équivoque.....	9
2.2	Se déplacer mieux, se déplacer autrement – Une nouvelle armature des transports et des déplacements.....	10
3	LA SECONDE PHASE DU PDAN : METTRE EN PLACE LES FACTEURS DE REUSSITE DU TCSP.....	33
3.1	Accompagner la mise en service du TCSP.....	33
3.2	Les actions concomitantes	35

Développer un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)	39
Assurer l'accessibilité des personnes handicapées	40
Mettre en place une nouvelle tarification des transports collectifs	41
Moderniser le matériel roulant (TC)	42
Institutionnaliser une offre de taxis collectifs	43
Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre ville de Nouméa	44
Mettre en place une tarification du stationnement	45
Assurer un maillage de la voirie à l'échelle de l'agglomération	46
Requalifier les entrées de ville	47
Mettre en place des outils de gestion des flux de circulation	48
Sécuriser les déplacements	49
Développer des services modes doux	50
Créer un groupe de travail marchandises à l'échelle de la Province Sud	51
Rationaliser l'organisation du transport de marchandises	52
Définir des itinéraires d'accès aux zones d'activités et commerciales et de déviation des zones d'habitation	53
Implanter des aires de livraison dans les espaces à forte densité commerciale	54

Fiches actions

Mettre en place une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'échelle du Grand Nouméa	12
Etablir un plan de communication et de sensibilisation	14
Mettre en place un observatoire des déplacements tous modes	15
Réaliser une Enquête Ménages Déplacements	16
Réaliser les études du TCSP (faisabilité, maîtrise d'œuvre)	17
Lancer les études préliminaires à la mise en place de navettes maritimes	19
Réaliser des aménagements de voiries en faveur des Transports en commun (TC)	21
Engager une démarche de qualité de service	22
Hierarchiser le réseau viaire	23
Assurer un maillage Est-Ouest de la voirie à l'intérieur de Nouméa	27
Améliorer la politique du stationnement en centre ville à Nouméa	29
Réaliser un schéma piéton et PMR sur l'agglomération du Grand Nouméa	31
Réaliser un schéma directeur modes doux sur le grand Nouméa	32
Restructurer l'ensemble du réseau de bus à la mise en service du TCSP	36
Favoriser l'intermodalité, développer une politique de pôles d'échanges et de parcs relais	37
Proposer une information performante aux voyageurs TC	38

1 Introduction

1.1 Le contexte nouméen

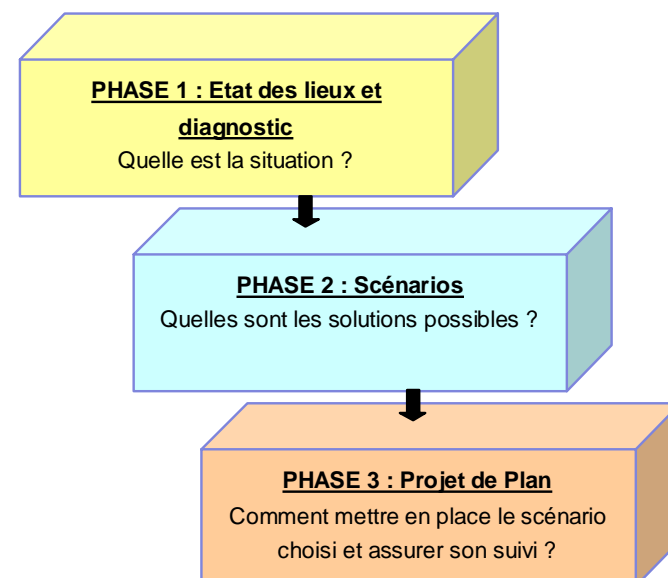
Le **Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne** (PDAN) relève d'une démarche de type « Plan de Déplacement Urbain » adaptée au contexte local.

Il s'agit d'un document visant à la **définition de la politique des déplacements sur le territoire à différents horizons** : court terme (5 ans) et moyen terme (10 ans). L'objectif poursuivi est **d'améliorer et maîtriser les déplacements pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises**. Tous les modes de déplacements sont pris en compte ainsi que tous les multiples enjeux sous-jacents à cette problématique de déplacement : urbains, sociaux, économiques, aménagement du territoire, environnement.

Le système de déplacements n'étant pas une fin en soi mais un moyen mis à la disposition des habitants pour participer à la vie de la ville, le PDAN doit s'inscrire dans **une stratégie de développement plus globale de l'agglomération**.

La ville de Nouméa avait déjà fait l'objet d'un PDU en 1996. En revanche, il s'agit d'une démarche nouvelle pour l'agglomération du Grand Nouméa dans la mesure où aucune démarche de planification n'a été menée jusqu'à présent à cette échelle dans le domaine des transports, ou plus généralement de l'aménagement du territoire.

L'étude se déroule en 3 phases :



1.2 La démarche du PDAN

Le **Plan de Déplacements de l'Agglomération de Nouméa** a été initié par l'étude ADEFrance (2002) qui a fait apparaître la nécessité d'une démarche type « PDU », même si elle n'a pas un caractère obligatoire en Nouvelle Calédonie. Il fait suite à un premier PDU réalisé en 1996 sur le territoire de la ville de Nouméa. Aujourd'hui, les problématiques de déplacements dépassent largement les frontières communales.

C'est pourquoi le SIGN, Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa, lance l'étude du PDAN sur le territoire des 4 communes qui le constituent, Nouméa, Mont Dore, Dumbéa et Païta, le 5 septembre 2007 suite à la décision de la commission d'appel d'offre de retenir le groupement ARCADIS – ITER – ALTERMODAL – DESIGN CONSTRUCTION et INTERFACE TRANSPORT pour la mission.

Deux autres études sont menées parallèlement au PDAN pour définir le projet d'agglomération :

- L'étude d'Harmonisation des Transports Publics (HTP), visant la mise en place d'un cadre institutionnel de gestion et d'organisation sur la base duquel des propositions d'harmonisation opérationnelle sont faites, notamment en faveur d'une offre coordonnée,
- L'étude du Schéma de Cohérence de l'Agglomération de Nouméa (SCAN), visant la définition d'orientations générales pour le développement, l'aménagement et la protection-valorisation de l'agglomération.

L'étude ayant abouti au présent projet de **PDAN s'est déroulée en 4 étapes** :

- Le diagnostic de la situation actuelle des déplacements sur le territoire du Grand Nouméa a été réalisé d'octobre 2007 à mai 2008, date de sa présentation en Comité Technique Transversal. Des ateliers techniques ont été animés par les experts thématiques du groupement d'étude à la fin du mois de novembre 2007. Ils ont permis d'alimenter le diagnostic d'après les problématiques soulevées au contact des acteurs locaux.
- Deux scénarios contrastés ont été construits et comparés entre eux. Ces scénarios ont été soumis à validation lors du séminaire des élus en octobre 2008.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) présente les objectifs des politiques publiques d'urbanisme et de mobilité urbaine (SCAN + PDAN). Il a été débattu lors du séminaire des élus tenu en juin 2009
- Les fiches actions, concrétisation du projet de PDAN, détaillent la stratégie à mettre en œuvre pour le scénario retenu. Elles ont été présentées lors du séminaire des élus en octobre 2009.

1.3 Le PDAN : le PDU de l'intercommunalité en marche

Durant les deux années qui séparent le début de l'étude de la remise du projet de PDAN, l'essor du SIGN, constitué le 24 août 2006, a permis de **renforcer l'intercommunalité naissante**, en engageant **une réflexion commune entre les quatre municipalités sur le thème des mobilités (PDAN) et de l'aménagement du Grand Nouméa (SCAN)**.

La coopération entre les communes de Nouméa, Mont Dore, Dumbéa et Païta, auxquelles est associée la Province Sud, résulte d'une **prise de conscience générale** du fait que les dysfonctionnements circulatoires et les problèmes de développement qui affectent l'organisation de l'espace ne peuvent être abordés qu'à travers **une démarche intercommunale**. Le contexte des mobilités urbaines dépasse aujourd'hui largement le cadre communal : la vie sociale, économique et citoyenne de l'agglomération

prend place dans un bassin de vie qui s'étend bien au-delà de la seule ville centre. Les interactions, les échanges, et donc les déplacements sont renforcés au sein d'un territoire couvrant près de 100 km de la Tontouta à Prony, devenu la somme de nombreuses polarités.

Ainsi, l'enjeu d'**amélioration durable de la part de déplacements que pourront assurer les transports publics dans l'agglomération** est largement mesuré par l'ensemble des acteurs qui s'accordent sur la nécessité de la mise en place d'une **autorité organisatrice unique des transports collectifs**, ambition mise en avant dans l'étude HTP. Toutefois, ce projet tend à focaliser l'ensemble des attentions et des moyens qui sont détournés d'un enjeu tout aussi crucial du point de vue du PDAN qui concerne **la place à accorder à la politique générale de déplacement dans l'intercommunalité. Les bases essentielles d'une intercommunalité des déplacements, et non seulement des transports collectifs, devront être posées.**

Si le SIGN a pour mission **la mise en œuvre d'une intercommunalité opérationnelle**, avec l'étude et le montage d'une structure intercommunale intégrée et financièrement autonome du type « communauté d'agglomération », **la planification d'une stratégie de déplacements pour le territoire du Grand Nouméa ne peut se réaliser qu'à cette échelle.** Ainsi, de nombreuses démarches type PDU ont donné lieu à la mise en place de structures intercommunales qui assurent le portage de la politique de déplacements : la Communauté d'Agglomération du Territoire de la Côte Ouest, à la Réunion, la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique... En métropole, la majorité des aires urbaines de plus de 100 000 habitants ont communautarisé la question **des déplacements tous modes.**

La structure intercommunale pourra **dans un premier temps porter la planification des déplacements**, piloter et coordonner en amont la politique des mobilités et gérer les outils de suivi du PDAN. **De nouvelles compétences**, telles que la gestion des voiries intercommunales ou le stationnement, **pourront ensuite être transférées progressivement** de la part des autorités actuelles, à un horizon moyen/long terme. La future communauté d'agglomération du Grand Nouméa pourra ainsi étudier la nécessité de **structurer ses services pour répondre à ces problématiques.**

Dans ce contexte, le Plan de Déplacements de l'Agglomération de Nouméa propose **un plan d'action en deux temps :**

- **Le court terme** (de 3 à 5 ans) : les actions retenues incluent largement le souci de **favoriser la mise en place effective de l'intercommunalité**, qui a vocation de porter les politiques de mobilité à l'échelle des quatre communes pour assurer une évolution durable des conditions de déplacements au sein du Grand Nouméa. **Il s'agit là de l'enjeu majeur du court terme**, constituant le socle des outils qu'il est urgent de mettre en œuvre : planification des déplacements et évaluation de la planification, suivi PDAN, mise en place d'un observatoire des déplacements, etc.
- **Les moyen et long termes** (de 5 à 10 ans et plus) : après 5 ans, le PDAN devra trouver **un second élan.** La mise en service du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ne constitue qu'un élément d'**un plan global et cohérent, dont il faut mettre en place les facteurs de réussite** : la restructuration du réseau de bus, l'intermodalité, la mise en service de parcs relais, la rationalisation de l'offre de stationnement en centre ville, la qualification des autoroutes urbaines en boulevards urbains, etc.

Le degré de priorité des actions peut être apprécié de multiples manières par les différents acteurs.

Certaines actions peuvent être mises en œuvre rapidement, c'est-à-dire avec des délais courts de décisions, ne demandant pas d'études approfondies et conduites indépendamment d'autres actions du PDAN ; celles-ci, même si elles ne s'avèrent pas stratégiques, apparaîtront comme autant de mesures symboles, réalisables à court terme, de la mise en œuvre du PDAN (c'est le cas de la qualité de service cdans les transports en commun).

D'autres actions, au contraire, impliquent des processus, notamment décisionnels, beaucoup plus longs et par conséquent nécessitent un commencement rapide des études pour une mise en œuvre dans un délai raisonnable (c'est le cas du TCSP).

Certaines actions sont urgentes pour pallier le retard de la situation nouméenne par comparaison avec d'autres villes ou métropoles (c'est le cas de l'information des voyageurs cdes transports en commun).

D'autres actions semblent évidemment stratégiques dans la perspective du développement important de l'agglomération (c'est le cas du TCSP).

Enfin **des actions sont importantes du fait qu'elles imposent une réflexion stratégique** concernant plusieurs modes de déplacement (c'est le cas des aménagements de voirie en faveur des ctransports en commun).

Le plan d'action proposé aux élus et aux techniciens du Grand Nouméa constitue ainsi **un scénario qui peut être remanié selon le volontarisme affiché et les moyens alloués** à la politique de déplacements.

Un code couleur est appliqué aux fiches permettant de les hiérarchiser selon leur importance stratégique dans le plan d'action globale. Ces couleurs vont du **rouge, accordant une primauté à l'action décrite, au bleu signifiant une priorité moindre de l'action**, en passant par **un niveau intermédiaire en orange.**

Le coût indicatif de l'action est précisé dans la plupart des fiches, soit par une estimation financière chiffrée, soit par une classification (« * ») permettant d'évaluer l'importance du coût :

* : ne nécessitant pas d'investissements particuliers, mais uniquement une étude ou un travail de coordination...

***" = investissement en matériel et équipements

****" = investissements lourds, infrastructures, aménagements d'espace ou de voirie

2 Un plan d'action à court terme pour gérer l'urgence et préparer l'avenir

2.1 Une stratégie fondée sur un diagnostic sans équivoque

Les conditions de déplacements dans l'Agglomération du Grand Nouméa se sont dégradées au fil des années pour de multiples raisons.

La mutation accélérée d'un territoire initialement unipolaire (la presqu'île-ville-capitale de Nouméa) a été induite par une démographie galopante qui s'étend aujourd'hui sur près de 100 km, de la Tontouta à Prony. Les quatre communes s'intègrent aujourd'hui dans un territoire multipolaire qui, s'il reste dominé par la ville de Nouméa, voit l'émergence de places secondaires, regroupant emplois et population.

Néanmoins, l'attractivité de Nouméa confère aux villes périphériques un statut de ville dortoir. Le phénomène de périurbanisation et de mitage accéléré induit un usage prédominant de la voiture particulière. Perçue comme symbole de liberté, de confort et de réussite sociale, elle est devenue **un outil de déplacement indispensable sur le territoire du Grand Nouméa** et suscite un **engouement particulier**. Au fil des années, l'agglomération s'est largement adaptée à la voiture, et non l'inverse. Les investissements majoritairement alloués à la réalisation d'infrastructures routières ont eu tendance à marginaliser les autres modes de déplacements, cantonnant les déplacements cyclistes à une pratique sportive et touristique alors que les transports en commun ont du mal à maintenir leur part de marché.

Il en résulte **des dysfonctionnements de plus en plus récurrents du système de transports**. Malgré les investissements consentis, **les infrastructures routières n'offrent plus la capacité suffisante** pour supporter les trafics générés et **la congestion devient importante** en différents points du réseau, notamment à l'entrée de la presqu'île de Nouméa, **véritable goulot d'étranglement où convergent les axes routiers structurants**.

Le maillage du réseau secondaire est également insuffisant. La multiplication de pôles urbains et lotissements non reliés entre eux à Dumbéa et Païta entraîne un cumul de véhicules sur la RT1, déjà fortement chargée du fait de l'urbanisation qui s'est concentrée le long de son emprise.

Les transports collectifs souffrent de la congestion routière, englués dans les bouchons aux côtés des automobiles. Mais avant tout, il existe plusieurs réseaux de transports collectifs segmentés sur le territoire du Grand Nouméa, gérés par des acteurs différents. **Cette segmentation géographique de l'offre**, entre le réseau de bus Nouméa et le réseau suburbain CARSUD de la Province Sud, **est totalement inadaptée pour répondre à la croissance des déplacements entre les différentes communes**.

Par ailleurs, **la réglementation du stationnement appliquée dans le centre ville de Nouméa encourage l'utilisation de la voiture particulière**. La densité d'espace public alloué au stationnement est conséquente et la politique tarifaire est très avantageuse, avec de nombreux îlots de stationnement gratuit. C'est pourquoi l'occupation est très forte pendant les jours ouvrables, le centre ville donnant l'image d'un parking à ciel ouvert.

Le contexte géographique et climatique du Grand Nouméa n'est **pas particulièrement favorable aux piétons et aux cyclistes**. On constate néanmoins une pratique forte des modes doux, pratique touristique dans Nouméa, mais aussi pratique plus courante pour certaines catégories défavorisées de la population pour lesquelles la marche à pied constitue la seule possibilité de déplacement malgré des distances importantes.

Les perspectives de développement de l'agglomération font augurer de difficultés de circulation encore accrues si aucune modification des comportements en matière de transport individuel n'intervient. Les projets de ZAC tentent d'aborder la problématique des déplacements par la réservation d'emprise TCSP et la prise en compte des circulations douces. Néanmoins, ces projets n'intègrent pas la création d'axes structurants permettant d'associer les futurs quartiers au réseau intercommunal, d'autant plus que certains de ces projets sont situés sur un territoire stratégique, coincés entre la VE1, la RT1 et la RP1 au nord de Nouméa.

2.2 Se déplacer mieux, se déplacer autrement – Une nouvelle armature des transports et des déplacements

Ce diagnostic pose la difficulté de transformer les caractéristiques physiques du territoire, de définir et de mettre en œuvre des mesures permettant de mieux faire fonctionner l'agglomération. Il s'agit de prendre conscience que la mobilité n'est pas une fin en soi mais un outil, au mieux un moyen mis à la disposition des habitants pour participer à la vie sociale, économique et citoyenne de l'agglomération. Par conséquent, pour remédier à certains dysfonctionnements observés, il faut s'attaquer plutôt aux causes et non aux symptômes. Cette démarche repose sur **une vision globale de la ville prenant en compte les déplacements en cohérence avec l'urbanisme**, afin de répondre aux attentes des usagers et des besoins collectifs. **Cette vision globale est portée par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable**, validé par les élus du Grand Nouméa en août 2009.

Au regard des dysfonctionnements actuels, il y a une prise de conscience collective que le fonctionnement futur de l'agglomération ne peut pas être envisagé à travers des mesures s'appuyant seulement sur la voiture particulière.

Favoriser la mobilité des habitants du Grand Nouméa passe nécessairement par **des actions visant à optimiser et corriger le réseau routier**. Mais l'avenir de l'agglomération repose aussi **sur les modes de déplacements alternatifs, notamment les transports publics et les modes doux, capables d'accroître la capacité des déplacements, d'assurer leur sécurité, de consommer moins d'espace et de préserver l'environnement**. Ceci suppose d'effectuer un saut qualitatif très important dans l'offre des transports collectifs, aussi bien du point de vue du réseau physique que de l'organisation institutionnelle et juridique des réseaux.

Un fort consensus est alors né autour de la nécessité de doter l'agglomération **d'un service public de transports collectifs efficace à long terme, concrétisé autour d'un projet de TCSP**. Si le processus engagé est long, **il est nécessaire de définir et d'appliquer dès maintenant les études et les mesures préventives visant l'amélioration de la situation à long terme**.

Car plus qu'un catalogue d'actions à mettre en œuvre indépendamment du contexte économique et temporel (relatif au pouvoir politique et décisionnel), **le PDAN est un plan d'action, à la fois pragmatique et audacieux, qui engage le Grand Nouméa dans une évolution maîtrisée vers une mobilité durable**.

Le PDAN détaille ainsi, dans une première partie, les actions prioritaires pour gérer l'urgence mais surtout pour préparer l'avenir, dans la perspective du développement important et rapide de l'agglomération. Ce dispositif fondamental correspond à un plan d'action à 3-5 ans, réalisable pendant la mandature actuelle.

- Il s'agit d'abord de mettre en place **une autorité chargée d'organiser et de coordonner les transports (AOT)** à l'échelle de l'agglomération. L'enjeu est bien de développer une logique de transport collectif sur le Grand Nouméa, considéré comme un territoire unique, et non plus une somme de réseaux fragmentés gérés par des autorités différentes et une multiplication des acteurs. Cette mesure primordiale passe par le regroupement nécessaire des autorités existantes et la mutualisation des moyens. Il s'agit également de renforcer les ressources techniques et financières.
- Si la logique passe dans un premier temps par la **fédération d'une AOT unique**, il s'agit également d'anticiper dès à présent les mutations des mobilités urbaines et les incidences qu'une **politique volontariste en matière de transports collectifs** implique pour **l'ensemble des modes de déplacements**. C'est là tout l'enjeu d'une **politique de déplacements globale et cohérente** telle que celle définie dans ce PDAN.
- La constitution d'une structure chargée de la planification des déplacements permet également **de porter techniquement les projets structurants identifiés dans le cadre du PDAN** tels que le TCSP. Ces actions stratégiques impliquent des processus beaucoup plus longs et par conséquent nécessitent **un commencement rapide des études d'opportunité et de faisabilité** pour une mise en œuvre dans un délai raisonnable.
- Les actions engagées à court terme doivent viser la performance de l'action à long terme. Toutefois, l'agglomération du Grand Nouméa **ne peut attendre la réalisation du TCSP**, qui ne constitue d'ailleurs qu'une partie de la politique globale de déplacement. Il s'agit donc et déjà de **conduire des actions ambitieuses afin d'améliorer l'offre globale de déplacement**. Des **optimisations du réseau viaire** peuvent être envisagées, les **préliminaires d'une nouvelle politique de stationnement** peuvent être initiés, et le **réseau de transports collectifs actuels peut être amélioré** sur les fondements de l'**harmonisation des transports publics**.

Ce plan d'action est décrit dans les fiches suivantes :

1. **Mettre en place une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'échelle du Grand Nouméa**
 - 1.a Etablir un plan de communication et de sensibilisation
 - 1.b Mettre en place un observatoire des déplacements tous modes
 - 1.c Réaliser une enquête Ménages-Déplacements
2. **Lancer les études de faisabilité du transport collectif en site propre (TCSP)**
3. **Lancer les études préliminaires à la mise en place de navettes maritimes**
4. **Poser les bases d'un réseau de transport collectif d'agglomération**
 - 4.a Réaliser des aménagements de voirie en faveur des TC
 - 4.b Améliorer la qualité de service
5. **Hiérarchiser le réseau viaire**
6. **Assurer un maillage Est-Ouest de la voirie à l'intérieur de Nouméa**
7. **Harmoniser la tarification du stationnement en centre ville de Nouméa**
8. **Réaliser un schéma piéton et PMR sur l'agglomération du Grand Nouméa**
9. **Réaliser un schéma « modes doux » d'agglomération**

Mettre en place une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'échelle du Grand Nouméa

1

Contexte et dysfonctionnements

La mobilité urbaine est plus subie par les décideurs du Grand Nouméa qu'elle n'est planifiée. **Le processus décisionnel souffre de l'absence d'une structure capable d'organiser les déplacements**, porter les projets de transports collectifs et étudier les pratiques et les évolutions de la mobilité.

Dans un premier temps, cette structure unique concentrera son effort sur la planification, l'organisation et l'exploitation des **transports collectifs** (AOT). Progressivement, elle pourra agir sur les autres modes de déplacements (modes « doux »), sur la voirie, sur le stationnement, et sur l'étude des pratiques et des évolutions de la mobilité.

L'agglomération Nouméenne ne possède pas un réseau de transport public à son échelle mais **une juxtaposition de réseaux**, gérés par **des acteurs différents**. Une situation de segmentation géographique héritée de l'histoire qui n'est déjà plus en adéquation avec le bassin de vie de l'agglomération, et totalement inadaptée pour faire face au développement de l'agglomération. L'AOT a donc pour vocation **de porter la planification des politiques de transports à l'échelle du Grand Nouméa**.

Aujourd'hui chaque commune est compétente, au titre des « affaires de la commune » pour organiser le transport public sur son territoire, mais seule la ville de Nouméa peut mobiliser les moyens nécessaires à l'exercice de cette compétence. La Province Sud, par l'intermédiaire de la DEPS, apporte donc un soutien technique aux communes de Dumbéa, du Mont Dore et de Païta, et organise le réseau interurbain de transport public.

Objectifs poursuivis

- **Assurer la planification des transports collectifs** à l'échelle du Grand Nouméa
- **Renforcer et structurer les services techniques** à l'échelle du Grand Nouméa en matière de politique, de planification et d'ingénierie des transports. L'échelle du Grand Nouméa correspond à une notion **de périmètre de transport urbain**, territoire où le transport public doit être géré par **une seule autorité organisatrice unique des transports** afin de le rendre plus homogène, plus accessible, afin de gommer les ruptures induites par des organisations basées sur les limites communales internes et des logiques très différentes.

Description de l'action

Les dysfonctionnements constatés sur le territoire du Grand Nouméa démontrent que la mobilité urbaine dépasse les frontières administratives. C'est pourquoi il est nécessaire d'organiser **une structure, composée d'un dispositif technique et d'un organe décisionnel**, en charge de la problématique spécifique des transports collectifs à l'échelle du Grand Nouméa. Cette structure a vocation à **définir et coordonner la planification des transports** à l'échelle du Grand Nouméa.

Les actions que l'AOT devra mettre en œuvre rapidement consistent à :

- **Piloter les études de transports collectifs**,
- **Coordonner les actions menées sur le réseau à l'échelle de l'agglomération**, en regroupant l'ensemble des autorités actuelles de transports publics et en préparant l'homogénéisation de la contractualisation avec les transporteurs afin de trouver des leviers pour améliorer le niveau de

service général et de replacer l'usager au cœur de la problématique transport. La mutation du système devra se faire étape par étape afin d'éviter de lourds et coûteux mouvements sociaux.

- **Mener des actions de sensibilisation** et de promotion des transports en commun auprès des usagers (plan de communication),
- **Promouvoir l'offre existante de transports collectifs** en informant les usagers (centre d'appels ou d'accueil, site internet, guide d'accessibilité),
- **Proposer des conseils en mobilité** : Plan de Déplacement Entreprise (PDE), Plan de Déplacements des Établissements Scolaires (PDES), Plan de Déplacements des Administrations (PDA), particuliers...
- **Développer et gérer des services de mobilité** : billettique et réservation transports en commun, Transport à la demande (TAD), navettes...

Les missions de cette AOT pourront ensuite être étendues à l'ensemble des modes de déplacements, comme cela est le cas en métropole où les AOT :

- **assurent un recueil exhaustif de données de déplacements** (comptages routiers, enquêtes origines-destinations, enquêtes de fréquentation des TC, données d'accidentologie, enquêtes ménages-déplacements...).
- **assurent un suivi des évolutions de la mobilité** sur le territoire, grâce à la **mise en œuvre d'un observatoire des déplacements**, permettant d'évaluer l'efficacité de l'action publique et de réajuster la politique, le cas échéant.
- **font vivre le PDAN**, en prévoyant une évolution régulière du Plan de Déplacements en fonction de l'évolution de l'agglomération et des mobilités. Un Plan de Déplacement est un document qui vit et, dans ce sens, il n'a pas vocation à rester un document unique mais doit évoluer sur plusieurs générations (les agglomérations françaises qui se sont lancées dans la démarche PDU en sont à la seconde génération de leurs documents, et entament l'étude de la troisième génération).

La mise en place de l'AOT **devra s'appuyer sur les structures existantes** par la mutualisation des moyens dont disposent le SIGN, la Province Sud, la Ville de Nouméa, et par recrutement externe de personnes ressources. **La problématique des transports permet ainsi de fonder l'intercommunalité.**

Outre l'organisation physique de la structure se pose la problématique **du coût de son fonctionnement** mais aussi **du financement de l'action et des projets que l'agence de mobilité doit porter**. Il est donc indispensable de réfléchir dès à présent à la recherche de financement et aux possibilités de mobiliser de nouvelles ressources publiques, par la mise en place par exemple d'une taxe type « versement transport ».

Modalité de réalisation

2011 Création autorité organisatrice du Grand Nouméa	Budget de fonctionnement d'un service technique (variant selon le nombre de techniciens, les outils...).	SIGN, Province Sud, Communes, puis future Autorité Organisatrice
2010 à 2013 Pilotage des études sur les TC		
2017 Nouveau(x) contrat(s) d'exploitation		

Etablir un plan de communication et de sensibilisation

1.a

Contexte et dysfonctionnements

La périurbanisation autour de Nouméa a conforté un usage prédominant de la voiture particulière. La voiture est devenue autant un phénomène de société qu'un outil de déplacement indispensable sur un territoire aussi vaste et souffrant d'une organisation monofonctionnelle des espaces. Freiner cette tendance et encourager l'usage des modes moins polluants comme les transports en communs, nécessite la mise en œuvre d'actions de communication et de sensibilisation, dans les quartiers, les écoles, les entreprises et plus particulièrement les administrations, plus faciles à mobiliser.

De nombreuses actions publiques ont pu échouer ou au contraire réussir grâce à des accompagnements. **La communication est un volet majeur de l'accompagnement d'une politique** telle que celle des déplacements pour permettre l'adhésion de la population et des usagers.

Objectifs poursuivis

- **Eduquer et responsabiliser la population** vis-à-vis des problématiques de pollution automobile, qualité de vie, c'est-à-dire favoriser une prise de conscience des enjeux du système de déplacement.
- **Informer et accompagner la mise en œuvre du PDAN** et des actions principales (TCSP)
- **Favoriser une évolution des mentalités.**

Description de l'action

- **Mettre en place un plan de communication autour du PDAN** auprès du grand public, détaillant la politique retenue en mettant en exergue la cohérence globale de l'action, mais aussi auprès du monde économique (Plan de Déplacement d'Entreprise...)
- **Définition d'un logo et d'une charte graphique** pour donner une identité visuelle au PDAN,
- **Sensibiliser la population autour de la problématique des déplacements**, en mettant en place des journées événementielles (journée sans voiture, semaine de la mobilité...), des interventions dans les écoles, des panneaux informatifs dans les mairies, des dossiers dans les bulletins municipaux...
- **Communiquer dans les médias** : Nouvelles Calédoniennes, radios locales, cinéma (sur le même principe que les communications en matière d'environnement et du traitement des déchets),
- **Assurer une concertation efficace**, à destination du public (associations, conseils de quartiers) lors de la mise en place d'actions locales, mais aussi entre les différents services techniques des différentes communes, de la Province et de la DITTT (services voirie, DEPS, services de l'habitat et de l'urbanisme...).

Modalité de réalisation

2011	Sur le PDAN : 12 MF CFP	
Puis Action pluriannuelle	Sur les déplacements : 6 MF CFP/an	SIGN ou AOT selon les compétences de l'AOT

Mettre en place un observatoire des déplacements tous modes

1.b

Contexte et dysfonctionnements

L'élaboration du diagnostic du PDAN a mis en exergue **le manque de données chiffrées** concernant les différentes thématiques de déplacement.

La liste suivante n'est pas exhaustive : les comptages routiers sont incomplets, ou anciens, l'état des lieux du stationnement dans le centre ville de Nouméa est insuffisant, aucune information n'existe sur les origines et destinations des déplacements pendulaires et des marchandises, la géo-localisation de ces accidents est encore trop approximative...

De nombreuses études génèrent de l'information qui reste peu organisée et diffuse (communes, Province Sud, DITTT).

Objectifs poursuivis

- **Mettre en place des méthodes standards de recueil de données**, afin d'avoir une vision multi-thématique de l'agglomération et son évolution,
- **Disposer d'un outil de suivi** des actions permettant de les ajuster,
- **Mutualiser les moyens** à l'échelle du Grand Nouméa pour limiter les coûts de création de l'information.

Description de l'action

Le but est de constituer une base de connaissances accessible à tous les acteurs publics en charge des aménagements urbains et de voirie en particulier :

- **Effectuer des recueils de données réguliers**, sur la base de programmes pluriannuels intégrant leur financement (recueil cité à titre d'exemple, la liste n'est pas exhaustive) :
 - Comptages routiers et leur évolution, fréquentation des transports collectifs (enquêtes OD) et des aménagements cyclables (éco-compteurs)...
 - Enquêtes d'occupation et de rotation du stationnement en centre ville de Nouméa, enquête de respect du stationnement payant, bilan d'exploitation,
 - Evaluation des temps de parcours sur les infrastructures principales, et leur dégradation (ébauche d'une base de données au sein du Service de l'Information Géographique de la ville de Nouméa)
 - Données d'accidentologie et géo-localisation.
- **Définir des procédures permettant d'effectuer des comparaisons** dans le temps.
- **Intégrer les bases de données calédoniennes** (ISEE pour les statistiques démographiques et d'emploi).
- **Mettre en place une veille** sur les pratiques et usages dans d'autres agglomérations, permettant de comparer plusieurs ratios du stationnement, de la sécurité routière, de l'efficacité des TC...
- **Intégrer les indicateurs produits par ScalAir** afin d'améliorer la connaissance relative aux émissions de polluant et à la qualité de l'air liés aux déplacements.
- **Intégrer les données sous les outils de SIG**,

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court terme Action continue (outils à faire vivre)	6 MF CFP par an pour recueillir et traiter les données	SIGN ou AOT selon les compétences de l'AOT Province Sud, DITTT, Communes

Réaliser une Enquête Ménages Déplacements

1.c

Contexte et dysfonctionnements

Les démarches PDU conduites au sein des agglomérations françaises ont quasiment toutes été initiées par la réalisation d'une enquête ménages-déplacements, afin d'avoir **une bonne connaissance de la mobilité**, base indispensable pour élaborer, évaluer une politique de déplacements et effectuer des comparaisons. Néanmoins, aucune enquête spécifique n'a pu être réalisée dans le cadre du PDAN.

Objectifs poursuivis

- **Réaliser un état des lieux fins des déplacements au sein du Grand Nouméa** et au-delà pour élaborer une politique de déplacement cohérente

Description de l'action

L'enquête ménages déplacements devra être réalisée selon la **méthode standard « CERTU »** pour permettre la production d'une base de données harmonisée, rigoureuse et pérenne. Sa méthode strictement encadrée et contrôlée permet d'obtenir des données objectives, fiables et comparables dans le temps ou dans l'espace. Depuis le début des années soixante-dix, cette méthode a permis de réaliser une centaine d'enquêtes sur près de soixante agglomérations et d'assurer leur comparabilité et la fiabilité des résultats. Le respect de la méthode donne lieu à l'attribution d'une subvention de l'État.

Deux méthodes complémentaires peuvent être employées pour tenir compte de la diversité des territoires et de l'inexpérience des populations à ce genre d'enquête :

- **L'enquête en vis à vis** selon la méthode mise au point par le CERTU peut être réalisée auprès des ménages défavorisés ou non familiarisés avec ce type d'enquête (définition d'un ménage, compréhension du questionnaire...),
- **Une enquête par téléphone** selon la méthode « ville moyenne » peut être réalisée sur le reste du territoire de l'agglomération.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court terme	Environ 70 MF CFP (25% de subventions de l'Etat possibles)	SIGN ou AOT selon les compétences de l'AOT

Réaliser les études du TCSP (faisabilité, maîtrise d'œuvre)

2

Contexte et dysfonctionnements

Constat de la situation actuelle de **saturation des voiries** d'accès au centre de Nouméa et à Ducos, à partir du nord de l'agglomération. Constat parallèle des **piètres performances des transports publics** et de la **faible attractivité et capacité à capter de nouveaux usagers**. Une situation actuelle très difficile qui **s'aggrave de manière inéluctable** sans renversement de tendances.

Objectifs poursuivis

Face à la croissance attendue de l'agglomération, la solution la plus adaptée à la fois pour l'environnement, la structuration de l'espace urbain et économiquement consiste à **concevoir un nouveau mode de déplacement collectif**.

Il s'agit d'imaginer **un mode de transport nouveau, à grande capacité** qui s'affranchit des contraintes de la circulation routière, **un transport collectif en site propre**. Il est prématuré de définir le mode d'exploitation, c'est pourquoi le terme générique de TCSP est employé.

En revanche, il faut fixer les objectifs à assigner à ce TCSP : **régularité, rapidité, grande capacité** (fréquence x véhicule), **disponibilité du service** (amplitude large, fréquences élevées), **insertion dans l'environnement** (et réduction de la pollution de l'air), **relation avec le développement urbain** (structuration de l'espace autour des stations), porteur d'une image valorisante.

Les pôles structurants de l'agglomération (actuels : Baie de la Moselle, Place des Cocotiers, Ducos, Koutio, et futurs : Médipôle, Dumbéa sur Mer, Boulari) doivent s'articuler autour des stations de ce TCSP, qui facilitera les connexions entre ces pôles.

Description de l'action

Il s'agit de passer de l'idée et la volonté du TCSP à **l'étude de sa faisabilité technique et financière** puis au projet. Le TCSP constitue **un projet porteur d'intercommunalité**, qui fonde la légitimité de la création d'une **Autorité Organisatrice des Transport** à l'échelle du Grand Nouméa qui devra porter ce projet.

La première étape consiste à hiérarchiser les objectifs assignés au TCSP et de confirmer les pôles à desservir :

- Architecture générale : **un tronc commun** centre de Nouméa – Koutio et **2 branches** Koutio – Dumbéa/Mer & Koutio-Mont Dore.
- Grandes options : corridor utilisant l'ancienne voie ferrée par Rivière Salée, avec prolongement possible par la Vallée du Tir, répondant à une logique de desserte de zones densément peuplées, opération « transport » pouvant être couplée avec une opération « urbanisme », ou celui de la VDO dans une logique d'itinéraire rapide et lisible.

L'étude de faisabilité doit envisager de :

- Comparer les modes** : mode de traction ; mode de guidage ; système clos : infrastructure dédiée à un seul mode qui ne circule pas en dehors de celle-ci) ; ou système ouvert : infrastructure en site propre sur un tronc commun
- Comparer les tracés** (itinéraire précis et intérêt de la desserte)
- Etudier l'insertion possible** dans l'emprise publique (à une échelle fine)
- Identifier les points durs** (techniques, fonciers) et évaluer les solutions pour les résoudre
- Dimensionner l'offre** (capacité des véhicules, fréquence...) en fonction d'une évaluation de la demande, de l'évolution de l'agglomération et des reports modaux envisageables
- Estimer le coût** du projet (investissement et exploitation)
- Etablir un bilan économique** en fonction des estimations de clientèle et la rentabilité du projet
- Imaginer un calendrier** de réalisation et le phasage possible

Parallèlement il convient de :

- Prendre des mesures conservatoires** pour maîtriser le foncier sur le(s) corridor(s) de tracé du TCSP.
- Initier un processus de concertation** des acteurs locaux, élus, puis à élargir.
- Décider la constitution d'une structure** susceptible d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet, et son exploitation.
- Rechercher des moyens de financement pérennes** pour le financement des transports de l'agglomération.

Modalité de réalisation		
Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2010 – 2011 Etude de faisabilité		SIGN
2012 Concertation – DUP		puis future Autorité Organisatrice
2013 Etudes PRO	✱ ✱ ✱	
2014 - 2016 Travaux		
2017 Mise en service		

Lancer les études préliminaires à la mise en place de navettes maritimes

3

Contexte et dysfonctionnements

Le transport maritime est aujourd'hui **limité à la desserte des îlots à vocation touristique** ou encore à celle de l'Île des Pins avec le Betico. **Mais le mode maritime se développe** avec notamment la desserte actuelle de l'usine Goro Nickel pour ses employés.

Ce type de navettes a été mis en œuvre dans de nombreuses agglomérations, maritime (Sydney, Hong Kong, Toulon, La Rochelle) ou fluviale (Londres, Rotterdam, Paris, Nantes, Lille). Même si la transposition à Nouméa n'est pas évidente, au regard de la situation maritime de l'agglomération, cette piste doit être envisagée et étudiée plus en détail avant de conclure sur sa faisabilité technique et financière.

Objectifs poursuivis

Le lagon aujourd'hui peu utilisé pour le transport de voyageurs constitue pourtant **un environnement à fort potentiel de développement pour le transport**, qui s'affranchit des contraintes de circulation et d'espace urbain. Toutefois le lagon constitue **un milieu naturel à la fois riche et fragile**, qu'il convient de préserver. L'utilisation de ce mode doit être conçue comme **complémentaire** des autres (et non comme un concurrent du TCSP notamment), apportant une alternative nouvelle.

Description de l'action

Des entrepreneurs ont déjà étudié des projets, mais ceux-ci nécessiteront **l'intervention de la puissance publique**. Des liaisons maritimes limitées à **2 ou 3 services quotidiens ne constitueraient pas une alternative crédible à l'automobile**. Il s'agit dans une première étape d'approcher plus en détail la faisabilité tant technique qu'économique d'un tel projet.

Deux types d'études préliminaires doivent être lancés :

- **Une étude d'impact sur le milieu marin** comprenant les contraintes de navigabilité dans le lagon, les règles de navigation à fixer pour la bonne conservation du lagon.
- **Une étude de faisabilité du mode de transport** comprenant : définition des escales à desservir ; dimensionnement de l'offre (temps de navigation & manœuvre, fréquences, amplitude, capacité des navires) ; définition du matériel navigant ; définition et dimensionnement des infrastructures portuaires et terrestres à réaliser (échange avec les autres modes, parc de stationnement en périphérie, services associés) ; évaluation de la clientèle ; évaluation économique.

Le montage financier du projet doit être affiné avec la recherche de financements (si un partenariat public/privé semble s'envisager, c'est à la puissance publique qu'il convient d'organiser les règles de fonctionnement).

Le phasage du projet devrait être mis en cohérence avec celui du TCSP (ex : 1ère phase du TCSP Nouméa – Dumbéa => 1ère phase Nouméa – Mont Dore pour les navettes maritimes ou vice versa)

Modalité de réalisation		
Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2010 Etudes faisabilité technique et économique	Environ 20M F CFP pour l'étude de faisabilité	SIGN puis future Autorité Organisatrice
2011 DCE		
2012 – 2013 Travaux infra portuaire et parkings		
2014 Mise en service		

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

4

Contexte et dysfonctionnements

Trois réseaux de transport spécialisés (Karuïa sur Nouméa, CarSud sur les trois autres communes et Transco pour les scolaires) cohabitent avec leur atouts **et leurs faiblesses**.

Objectifs poursuivis

- **Faire éclater les « frontières »** entre Nouméa et les autres communes, en raisonnant à l'échelle de l'agglomération pour restructurer les réseaux de transport,
- Etre prêt, à l'échéance des conventions actuelles, à contractualiser sur de nouvelles bases (répartition fonctionnelle se substituant à une logique géo-administrative, partenariat engageant davantage les entreprises),
- **Préparer, anticiper le TCSP.**

Il ne doit plus y avoir des réseaux fragmentés mais un système de transport global, maillé, perméable, favorisant la mobilité et support du développement de l'agglomération.

Description de l'action

- **Avoir une image précise des voyages effectués actuellement** par ligne et arrêt de montée (exploitation des données billettique + enquête origine destination selon une méthodologie commune à tous les réseaux)
- **Etudier la restructuration du réseau d'agglomération** (en s'attachant en première étape aux besoins de déplacement, ou liaison à établir)
- travailler sur une billettique compatible et une tarification commune (en parallèle de l'instauration d'un nouveau financement dédié au transport public de type « versement transport », seul capable de minorer les coûts du tickets pour l'utilisateur)
- **Hiérarchiser l'offre de transport** et définition d'une typologie de lignes :
 - « Armature » préfigurant le réseau TCSP (amplitude large, ce qui implique une extension le soir et le week-end, fréquences élevées, haut niveau de qualité de service) ;
 - Lignes secondaires urbaines ;
 - Lignes express (longue distance pôle à pôle)
 - Lignes de proximité (desserte de quartier)
- **Préparer les documents de consultation** des entreprises pour le futur conventionnement

Modalité de réalisation		
Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2010 Enquête O/D manquantes 2011-2012 Etude sur la restructuration du réseau 2016 Cahier des charges d'exploitation du futur réseau 2017 Procédure de mise en concurrence	Le recueil de données (comptages, enquêtes origine/destination) est à la charge des exploitants ; L'étude de hiérarchisation et de restructuration du réseau de transport de l'agglomération est évaluée à 7 M CFP ; L'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagnement de la procédure est évaluée entre 4 et 5M CFP (ces deux estimations hors frais de déplacements et séjours)	SIGN puis future Autorité Organisatrice

Réaliser des aménagements de voiries en faveur des Transports en commun (TC)

4.1

Contexte et dysfonctionnements

Les **engorgements de circulation** provoquent des répercussions importantes sur le fonctionnement des transports collectifs (TC). En effet, on a pu observer ces dernières années **une dégradation significative des temps de parcours des transports publics** : des avances ou retards significatifs (> à 6mn) qui concernent près d'une course sur 2, et 56 % des courses aux heures de pointe. Il ne s'agit pas uniquement de retards (problème qui serait résolu en ajoutant du temps de parcours alloué et des moyens), mais aussi d'avances (situation encore plus inacceptable pour la clientèle des transports publics). Ceci dresse donc le constat d'**une grande irrégularité de l'exploitation**. Bien évidemment, l'absence de sites propres, donc de maîtrise des temps de parcours, rend très difficiles la résolution de ces problèmes et la maîtrise des coûts de production. **Les problèmes d'insertion dans la circulation** du fait des engorgements sont évidemment plus prégnants sur les troncs communs et les grands axes d'accès à Ducos et au centre ville de Nouméa.

Objectifs poursuivis

- **Maîtriser les temps de parcours des TC** pour accroître leur productivité et leur attractivité commerciale, ce qui signifie une meilleure vitesse commerciale mais surtout la maîtrise des aléas pour obtenir une plus grande régularité (réduction des avances ou retards par rapport aux horaires théoriques).

Description de l'action

- **Suivi des temps de parcours**, analyse des causes de perturbation et graphage des lignes en tenant compte des conditions de circulation aux différentes périodes,
- **Création de sites propres bus**, sur les tronçons occasionnant le plus d'irrégularité, ou bien dont l'insertion est aujourd'hui facile compte tenu du gabarit de voirie, ou encore en préfiguration du TCSP,
- **Création d'aménagements plus ponctuels** (débouché sur carrefour, suppression de stops, de ralentisseurs, modification des priorités),
- A terme, **implantation d'un système de priorité aux feux**, lié au système d'aide à l'exploitation.

Cette action est très liée au TCSP : d'une part, certains aménagements pourront **préfigurer le TCSP** durant plusieurs années, d'autre part des aménagements apparaîtront **complémentaires** pour assurer un bon maillage sur des liaisons en rabattement sur le TCSP.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2010 Préparation validation de la cohérence des projets d'aménagement 2011 DCE 2012 Premiers travaux d'aménagement 2014 Mise en service des premiers aménagements	***	collectivités propriétaires des voiries concernées. (avec coordination SIGN ou AOT)

Engager une démarche de qualité de service

4.2

Contexte et dysfonctionnements

Des enquêtes de satisfaction sont menées périodiquement tant sur CarSud que sur Karuïa. Le nouveau contrat passé avec Karuïa fin 2009 prévoit par ailleurs une formation annuelle obligatoire des conducteurs à la conduite souple et l'accueil de la clientèle et la présentation annuelle d'un rapport en commission consultative des services publics locaux (CCSPL).

L'attitude du personnel en contact avec la clientèle reste cependant aléatoire. **Des démarches de progrès sur la qualité de service doivent donc être engagées**, avec des exigences contractuelles de la part des autorités organisatrices.

Objectifs poursuivis

- **Obtenir une amélioration de la qualité de service** ;
- **Avoir un engagement des entreprises exploitantes** sur la qualité de service garantie au client (ou les procédures visant à garantir et améliorer la qualité) ;
- **Disposer d'éléments de suivi** (de retour) sur la qualité de service (les efforts mis en œuvre, les résultats).

Description de l'action

- **Définir le standard de qualité de service** (en partenariat avec les exploitants et les usagers)
- **Prévoir une évolution de ce standard** sur la durée (viser une amélioration)
- **Mettre en œuvre des procédures de contrôle de la qualité de service** (autoévaluation et contrôle de la puissance publique)
- **Prévoir des documents de restitution** aux autorités organisatrices partenaires dans les conventions
- **Traduire les engagements des entreprises** par un système de bonus/malus en fonction de l'atteinte des objectifs
- **Entreprendre une démarche de certification**
- **Mettre en œuvre des procédures de suivi des plaintes** (avec suivi et délais de réponse),
- **Former le personnel en contact avec le public** (attitude commerciale, prévention des risques notamment avec les clients « alcoolisés », conduite douce)

Ce recueil (non exhaustif) constitue une première série d'actions qui devront être encore plus formalisées à l'arrivée du TCSP. **Un second élan devra être insufflé à l'horizon moyen terme.**

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2011 Définition de standard 2012 Phase Test 2013 Evaluation 2017 Intégration dans futurs contrats	Les coûts de démarche qualité peuvent varier significativement selon l'ambition, les objectifs à atteindre et le contenu de la charte qualité. Nous préconisons une démarche réaliste progressive qui ne devrait pas trop coûter, si les exploitants sont prêts pour cette démarche, sont convaincus d'y voir un intérêt y compris économique pour améliorer leur qualité, voire leur productivité. Le coût annuel peut être évalué entre 1,5 et 3,5 M CFP.	future AOT

Hiérarchiser le réseau viaire

5

Contexte et dysfonctionnements

Le diagnostic a mis en évidence **des problèmes de congestion sur le réseau viaire**, notamment sur les voies structurantes qui pénètrent dans Nouméa (VE1 et VE2, VDE, RP1, RT1). En plus de ces problèmes de congestion, les voiries principales sont aujourd'hui **très accidentogènes** du fait du trafic supporté et de **leurs caractéristiques techniques obsolètes**. Elles induisent également **de nombreuses nuisances** pour tous les habitants des tissus urbains qui les bordent, provoquant des coupures de l'espace et générant pollutions sonores et atmosphériques.

La cohérence et la lisibilité du réseau de voirie ne sont pas toujours assurées, la fonctionnalité des différentes voies devenant plus floue sous la pression de l'urbanisation. Malgré les investissements consentis dans l'aménagement des infrastructures routières, **le manque de voie structurante** induit de nombreux conflits entre les usagers. Ce problème est constaté à la fois à l'échelle intercommunale et à l'échelle de chaque commune du Grand Nouméa.

Objectifs poursuivis

- **Assurer et organiser la complémentarité entre tous les modes** (voiture particulière, transport collectif, deux roues, piétons),
- **Définir une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire** à l'échelle du Grand Nouméa,
- Associer à chaque niveau hiérarchique de fonction, **un cahier des charges d'aménagements physiques à mettre en place** (gabarit de chaussée, niveau d'aménagement pour les piétons, les transports en communs...),
- **Préciser les conditions de gestion, d'entretien et de maintenance** pour chaque niveau.

Description de l'action

La démarche de hiérarchisation consiste à **préciser la fonctionnalité souhaitée des différentes infrastructures**, et donc à définir **le partage de ces voiries entre les différents modes de déplacements**, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

La hiérarchisation est donc une action fondamentale dans le domaine de la voirie dans la mesure où **tout aménagement de voirie doit s'y conformer**.

Niveau 0: « voirie structurante d'agglomération de type autoroutier » :

Sa fonction principale est d'assurer les relations entre l'agglomération et l'extérieur, et d'absorber le transit (déplacement dont l'origine et la destination sont localisées hors du corridor de la voie considérée). Une fonction secondaire est de contribuer à des déplacements internes à l'agglomération, entre les communes. Il s'agit d'une voie isolée de son environnement. Elle peut cependant être confrontée à des contextes urbains avec riveraineté comme souvent les entrées d'agglomération.

A court terme, ce niveau correspond à la VE2, support de l'intensification du territoire du Grand Nouméa.

Toutefois, dans une **logique de continuité d'un itinéraire express à l'échelle de la Province Sud, voire de la Nouvelle Calédonie**, il s'agit d'engager **la réflexion sur la mutation à long terme de la VDE et d'une continuité à établir entre la VE1/VE2 et la VDE**. Aujourd'hui la rue Lékawé assure cette liaison, plus dans une logique d'usage que dans une logique de fonction puisqu'elle implique un allongement des itinéraires et donc un accroissement des nuisances mais également des dysfonctionnements supplémentaires aux intersections qui cumulent plusieurs types de flux. Ainsi, dans une logique d'itinéraire et de territoire, il paraît intéressant de considérer cette continuité au nord, sur la route de Normandie. Toutefois, les solutions techniques envisageables ne doivent pas grever l'aménagement du secteur de Normandie-Yahoué-Koutio. Une voie de type autoroutière en tranchée couverte permettrait de maintenir la continuité urbaine, toutefois au prix d'une infrastructure qui ne peut se projeter que **sur le long terme, à l'échéance d'un nouveau PDAN**.

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** (aller au plus direct) des infrastructures,
- **de protection contre les nuisances** pour les territoires traversés.

Les infrastructures doivent offrir une capacité suffisante, soit 2 voies par sens de circulation. Elles assurent les échanges avec le réseau de niveau 1 par des échangeurs dénivelés et permettent le rabattement sur les parkings relais du TCSP.

Niveau 1: « voirie structurante d'agglomération » :

Complémentaire au réseau de niveau 0, il s'agit de voies importantes, écoulant de gros trafics dont la vocation est de relier les principaux quartiers des villes mais autorisant la complémentarité des modes (cheminements piétons et pistes cyclables sécurisées...)

Le 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. Aujourd'hui, deux voies express, la VE1 et la VDE, pénètrent dans Nouméa et provoquent de nombreux dysfonctionnements dus à une déficience du maillage et à un partage inégal de la voirie. Il s'agit d'aménager ces deux voies pour minimiser les nuisances, assurer une capacité suffisante pour accueillir le trafic de transit (aménagement fonctionnelle nécessaire de la VDE) et garantir un partage de la voirie avec les autres modes de déplacements :

- Les transports en commun : la VE1 comme la VDE présente un potentiel intéressant d'accueil du TCSP que l'étude de faisabilité analysera plus en profondeur,
- Les modes doux : aujourd'hui véritable coupure urbaine, la VE1, dans sa partie terminale entre la bifurcation de Koutio et le rond point Berthelot, doit être aménagée pour permettre l'accueil des vélos et les franchissements piétons, dans un souci d'aménagement des territoires environnants et de desserte des quartiers (Dumbéa-sur-Mer, Rivière Salée, Vallée du Tir).

Dans cette logique de partage de la voirie, la VE1 doit abandonner à terme son statut de voie express pour devenir **une voie rapide urbaine** où les **échanges sont à niveau** et où **la circulation est régulée** (carrefours à feux).

La rue de Lékawé ainsi que la rue de Normandie, assurant les liaisons entre ces deux barreaux, doivent également être aménagées en boulevards urbains.

Niveau 2: « voirie structurante communale »:

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

Le niveau 3 : le réseau de liaison entre quartiers

Le réseau de niveau 3 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.

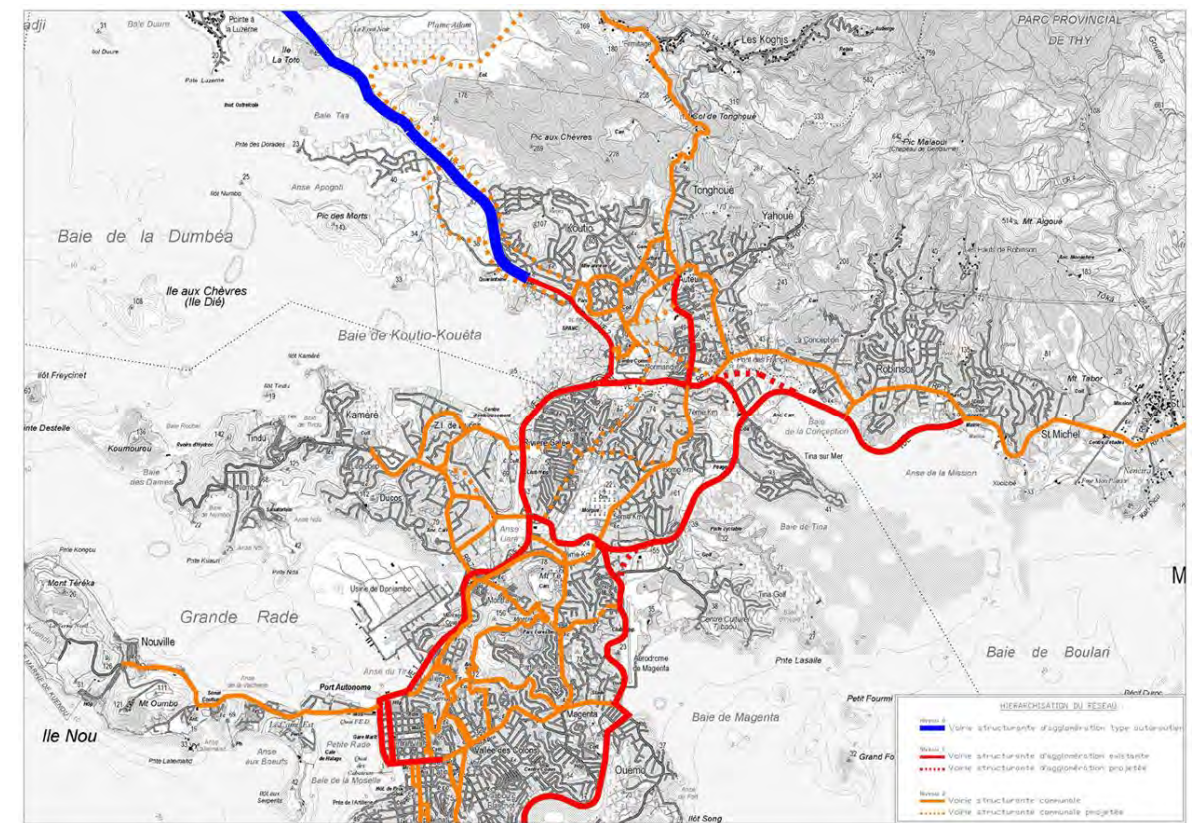
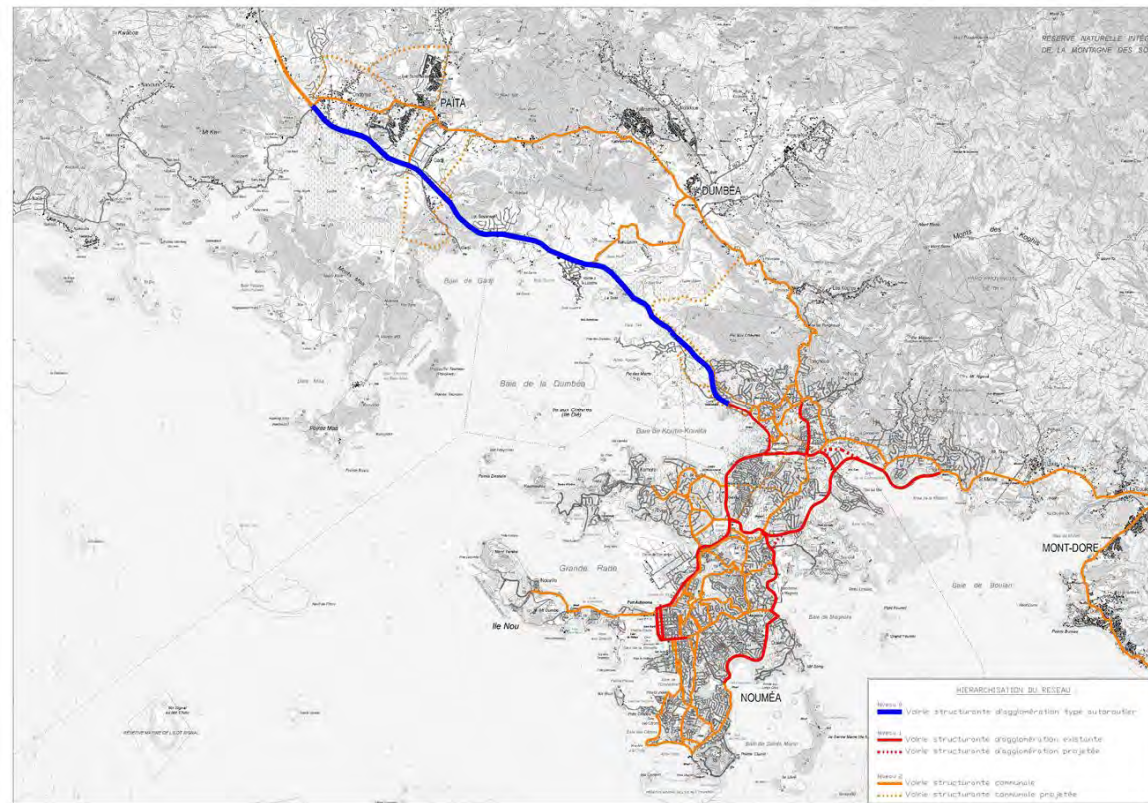
La carte de hiérarchisation, présentée sur la page suivante, précise l'ensemble des préconisations.

Modalité de réalisation

A court terme: la définition de la hiérarchisation et le cahier des charges
Echelonné dans le temps: les aménagements de voirie.

SIGN pour les études et la coordination
Province Sud
DITTT et communes pour les aménagements

Figure 1 : La hiérarchisation du réseau à mettre en œuvre à court et moyen terme.



Assurer un maillage Est-Ouest de la voirie à l'intérieur de Nouméa

6

Contexte et dysfonctionnements

Le réseau viaire de Nouméa souffre d'un maillage insuffisant. Il est structuré par la VE1, la RT1 et la VDE, qui constituent les pénétrantes principales depuis le nord de la presqu'île. Cependant, la topographie du site et les formes urbaines engendrées, majoritairement des lotissements en raquette rattachés sur une seule voie de hiérarchie supérieure, ont entraîné le développement **d'axes peu lisibles et de faible capacité** entre ces trois infrastructures majeures, notamment dans la partie la plus urbanisée de Nouméa.

Ainsi, les automobilistes provenant du sud-est de l'agglomération (Mont-Dore) privilégient un rabattement sur la VE1 depuis la VDE, par la rue de Béchade ou la rue Iékawé, ce qui amplifie la saturation de la VE1. L'arrivée sur le rond-point Rabot est d'ailleurs un point noir de la circulation en heure de pointe. **L'absence de maille est-ouest** au sud de Montravail participe donc à un **déséquilibre des flux de pénétration**, majoritairement à destination du centre ville de Nouméa.

Objectifs poursuivis

- Améliorer l'efficacité globale du réseau viaire de Nouméa
- Structurer les flux est-ouest et améliorer la lisibilité des itinéraires
- Rééquilibrer les flux pénétrants dans Nouméa entre la VE1 et la VDE
- Faciliter la création de nouveaux itinéraires de transports collectifs.

Description de l'action

L'action prioritaire à mener en voirie vise l'optimisation du réseau viaire actuel par **des retouches stratégiques de points durs**.

Le rond point Rabot, à l'intersection de la RP14, de la VDE et de la rue Iékawé, constitue un nœud de saturation qui fragilise considérablement la continuité de l'itinéraire sur le littoral est.

Les possibilités d'aménager un itinéraire lisible et direct de la VDE doivent être étudiées en amont du giratoire, comme proposé sur le schéma ci-contre.

La gestion des intersections avec les voies existantes par carrefour à feux permet de prioriser l'itinéraire direct et d'assurer la primauté hiérarchique à la VDE.



La rue De Béchade constitue le barreau « naturel » de liaison entre la VE1 et la VDE. Toutefois, ce maillage oblige un allongement de l'itinéraire de rocade alors que les déplacements de périphérie à périphérie, Mont Dore – Dumbéa – Païta, sont amenés à se renforcer. Plutôt que s'appuyer sur un itinéraire en U, non lisible et cumulant de nombreux trafics et dysfonctionnements (rond-point Rabot), il est proposé de renforcer un itinéraire direct **s'appuyant sur la route de Normandie**. Ainsi **l'achèvement de l'échangeur de Normandie** (au niveau du collège), pour autoriser les



échanges depuis et vers la VDE au nord permettrait de délester la rue De Béchade et le rond-point Rabot, en favorisant l'usage de la rue Georges Lèques. Cette solution améliore également l'efficacité du réseau pour les déplacements en lien avec le collège de Normandie et la presqu'île de Tina, toutefois elle remet en cause **la position de la barrière de péage** sur la VDE.

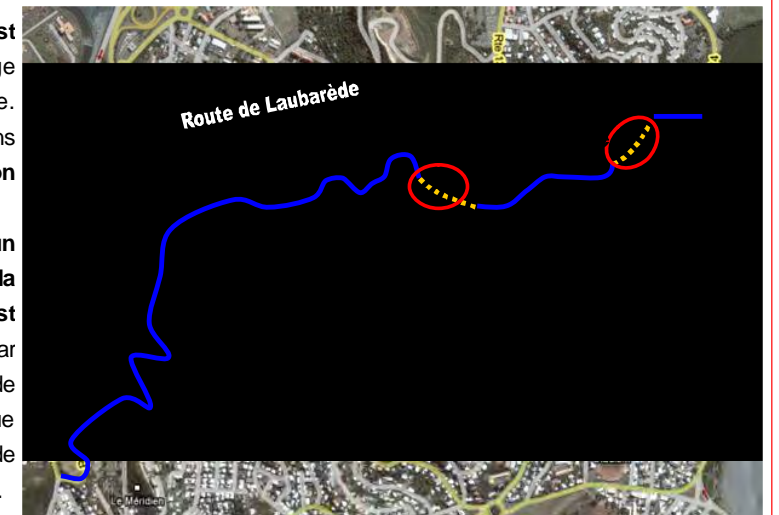
Au-delà du cadre du PDAN, c'est-à-dire à long terme, il peut être envisagé de créer une continuité entre la VE1 et la VDE dans le cadre de l'aménagement d'une **route express à l'échelle de l'agglomération**. Les conditions de mise en œuvre sont à étudier (tranchée couverte...).

La rue Bénébég constitue un maillage inter-quartier important dans la hiérarchisation définie par les services techniques de la ville. Toutefois son tracé est peu lisible, sinueux et la pression urbaine est importante avec de nombreuses intersections avec des voies de desserte locale.

Son profil en travers permet l'aménagement de trois voies de circulation sur une bonne partie de l'itinéraire. **Afin de conforter le niveau hiérarchique de cette maille**, il s'agit d'opérer des choix concernant le partage de la voirie. Ainsi, plutôt que de vouloir combiner les circulations VP, TC et modes doux dans un espace restreint, il est nécessaire de réfléchir à des itinéraires alternatifs pour les vélos, sur des voies pacifiées de niveau hiérarchique inférieur, comme la rue Chapuis. **Des améliorations ponctuelles pourront être recherchées** dans l'affectation des voies et dans la mise en place de site propre bus à l'approche des carrefours à feux pour prioriser les TC.

Le projet de **la Route Tangentielle Est** s'inscrit dans la démarche de maillage visant à mieux desservir le centre ville. Toutefois, **son intérêt est limité** dans la décongestion de la VE1 et **son insertion est délicate**.

La route Stratégique présente un intérêt plus immédiat dans la démarche de maillage Est-Ouest permettant une connexion à la VDE par l'intermédiaire de la route de Laubarède, la rue Artygue et la rue Cherrier. Des continuités sont tout de même à trouver (cf. schéma ci-contre).



Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court et moyen termes		Ville de Nouméa Province Sud Nouvelle-Calédonie

Améliorer la politique du stationnement en centre ville à Nouméa

7

Contexte et dysfonctionnements

Une expertise du centre-ville de Nouméa a été effectuée en juillet 2009 et a mis en évidence une **offre publique de stationnement élevée** de 100 places publiques/ha (métropole 20 à 60 places/ha, St Denis de La Réunion 70 places /ha) mais un **faible paiement du stationnement** par des voitures ventouses (11 voitures en règle sur 100, taux moyen en métropole de 30% allant jusqu'à 60 % pour un bon respect de la réglementation du stationnement payant).

On distingue trois catégories d'usagers :

- « le résident » : il possède une voiture à proximité de son logement
- « le migrant » : il prend sa voiture pour aller habituellement sur son lieu de travail
- « le visiteur » : il n'est ni résident ni migrant

Le rôle d'une politique de stationnement consiste à réguler l'usage de la voiture particulière et d'optimiser le confort des usagers. Ainsi dès que la recherche d'une place de stationnement prend du temps et que les conditions de circulation se dégradent notamment aux heures de pointes, il faut prendre des mesures pour améliorer le respect du stationnement sur voirie selon la catégorie d'utilisateur « résident », « migrant » ou « visiteur ».

Objectifs poursuivis

Avec la réalisation du nouveau plan de circulation dans le centre ville de Nouméa, une amélioration des conditions de stationnement doit être menée afin de dynamiser les activités commerciales et relancer l'attractivité pour l'installation de nouveaux résidents.

Les objectifs de la politique de stationnement sont :

- **d'améliorer les conditions de stationnement des clients des commerces,**
- **d'inciter les migrants à externaliser leur stationnement de longue durée en périphérie de l'hyper centre**
- **de favoriser l'installation de nouveaux résidents**

Description de l'action

Dans un premier temps, il est proposé de mettre en œuvre un plan d'actions à court terme dès 2010 :

- 1) Faire évoluer les modalités de fonctionnement du parking HIGGINSON pour le rendre plus attractif en offrant **plus de places disponibles aux visiteurs** par l'introduction de la notion d'optimisation du parking grâce à un fonctionnement réaliste des places de stationnement ;
- 2) Allonger les durées autorisées de stationnement payant de l'hyper-centre en zone rouge de 1h à 2 h et en zone bleue de 2h à 3h sans modification tarifaire (zone rouge : 50 F 1ère ½ heure, 100 F la 2ème ½ heure puis 50 F par ½ heure comme en zone bleue), voir les zones sur le plan joint.
- 3) Faire évoluer la **surveillance des véhicules ventouses** des « migrants » en augmentant les effectifs de la brigade de stationnement avec une formation professionnelle sur les techniques de verbalisation.
- 4) Créer un tarif sur voirie à la journée pour les **résidents** à 200 F par jour et sans limitation de durée pour le tarif horaire (actuellement 30 F par ½ heure limitée à 6h par jour)
- 5) Adapter la réglementation de la zone UA du PUD en centre ville pour **favoriser la création de places de stationnement pour les logements** :
 - 1 place par logement pour F1 et F2
 - 2 places par logement pour type de logement > ou = à F3

6) Créer un parc en enclos sur le parking du banian pour améliorer la rotation des véhicules :

- **rendre 200 places payantes**, soit la moitié du parking, gérées par des barrières automatiques et une caisse automatique au même tarif qu'en zone bleue (50 F par ½ heure) ;
- créer un abonnement pour les « migrants » à 500 F par jour et 250 F par demi-journée ;
- mettre en place un paiement par carte à décompte rechargeable à la caisse automatique et sur les horodateurs.

7) Créer un **parking à l'entrée Nord d'environ 600 places** en fonction des activités desservies et génératrices de places de stationnement (présence d'un pôle d'échange pour les cars interurbains).

8) Prévoir des mesures d'accompagnement de ces actions (plan de communication, sécurisation des cheminements piétons, densification des horodateurs, création d'une carte à décompte rechargeable et du paiement par carte bancaire) et mettre en place un suivi de ces actions par un « observatoire du stationnement » confié à l'association Nouméa Centre Ville.

9) Limiter l'offre de stationnement pour les migrants en centre ville, dont les flux de véhicules sont sources de congestion du trafic en heures de pointe. Dès lors que des offres de transport alternatives à la voiture seront mises en place, introduire en zone UA et UE du PUD un seuil plafond de places de stationnement à créer pour les surfaces de bureau, de service et de commerces dans les permis de construire notamment à partir de la mise en service du réseau de transport public d'agglomération (comprenant des voies de TCSP, des parcs relais et des pôles d'échanges multimodaux).

Modalité de réalisation		
Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court et moyen terme		Ville de Nouméa

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

8

Contexte et dysfonctionnements

Le diagnostic a mis en évidence **la faible part modale de la marche à pied, la forte accidentologie des piétons**, notamment à Nouméa, la discontinuité de certains parcours, l'absence de secteurs piétons,...etc. Par ailleurs, **la prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) est inexistante**. Or, tout le monde peut être considéré à un moment de sa vie « personne à mobilité réduite » (pas seulement les handicapés mais aussi les enfants, personnes âgées, femmes enceintes...). Et **les actions menées en faveur des PMR bénéficient à tous les piétons**, ce qui est d'autant plus fondamental que la marche à pied intervient lors de toute chaîne de déplacement (déplacement à l'origine et/ou à la destination).

Objectifs poursuivis

- **Promouvoir l'enjeu de la marche à pied** sur des distances de moins d'1km dans le cadre d'un document de planification s'inscrivant dans une politique de développement durable
- **Garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)** aux équipements publics, transports collectifs...

Description de l'action

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

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

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

- **D'aménagement d'accès PMR** à l'ensemble des services publics (rampe, ascenseurs, surbassement des trottoirs et des seuils...),
- **D'aménagement de places de stationnement GIC-GIG,**
- **D'aménagement des quais** des arrêts de bus,
- **De mise en fonction d'une offre de transport en commun à plancher bas.**

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court et moyen terme	Etude élaboration schéma piéton : 5.9 M CFP HT Etude accessibilité ERP et TC : 1.2M CFP à 1.8 M CFP HT	Etudes : SIGN (si compétences pour l'ensemble des thèmes)

Réaliser un schéma directeur modes doux sur le grand Nouméa

9

Contexte et dysfonctionnements

Le diagnostic a mis en évidence les aspects suivants :

- Le réseau actuel est discontinu et se situe essentiellement le long de la côte pour un usage majoritairement de loisir.
- Il y a peu de déplacements de type utilitaire (quotidiens), faute d'aménagements sécurisés et d'un véritable réseau maillé.

Objectifs poursuivis

Dans le cadre d'une politique de développement durable, il s'agira de promouvoir l'enjeu des déplacements à vélo sur des distances de moins de 5km, notamment autour des pôles générateurs (importance des déplacements de proximité).

Le schéma directeur pourra aussi favoriser les déplacements à vélo de longues distances, en définissant des itinéraires continus permettant la traversée de l'agglomération.

Description de l'action

Il s'agira d'étudier le schéma et de développer un véritable réseau maillé d'itinéraires cyclables en utilisant toute la « palette » des outils à disposition : pistes et bandes cyclables, zones 30 et zones de rencontres, doubles sens cyclables...Ce schéma sera composé d'un réseau « armature » reliant les communes et les principaux pôles générateurs. Il sera complété par un maillage plus fin par quartier pour favoriser les déplacements de proximité. Un schéma vélo a déjà été élaboré sur la Ville de Nouméa, il s'agira de le mettre en œuvre. Pour les autres communes le schéma d'agglomération

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Court terme	6 M CFP HT	SIGN

3 La seconde phase du PDAN : mettre en place les facteurs de réussite du TCSP

Le calendrier d'études du TCSP, avec notamment l'établissement du cahier des charges de l'étude de faisabilité du TCSP initié dès le séminaire de présentation du PADD du SCAN-PDAN, permet d'envisager **une mise en service à l'horizon 2017**. Les actions et outils proposés à court terme visent cet objectif.

L'inauguration du TCSP ne constitue toutefois pas une finalité du PDAN puisqu'il n'est qu'un **élément d'un plan d'ensemble cohérent**. Le second temps du PDAN consiste alors à mettre en place l'ensemble **des facteurs de réussite du TCSP et de la politique globale de déplacements**.

3.1 Accompagner la mise en service du TCSP

Le TCSP n'est pas une fin en soi mais bien **un élément d'un plan global et cohérent** qui vise à **assurer la mobilité des citoyens du Grand Nouméa**. Tous les éléments doivent ainsi être réunis pour assurer l'efficacité de l'action :

- **Efficacité sociale**, par la mise en œuvre d'une tarification juste de l'ensemble du réseau de transport collectif (TCSP + réseau bus) et l'amélioration des dessertes bus (qualité de service, fréquences, matériel roulant) afin d'éviter le développement de réseaux à deux vitesses (TCSP d'un côté, réseau de bus de l'autre).
- **Efficacité technique**. Le TCSP et l'ensemble du réseau de transports collectifs doivent vraiment être compétitifs par rapport à l'usage de la voiture particulière. Cela passe par la mise en œuvre de dispositifs de priorisation des transports collectifs qui souffrent actuellement des mêmes conditions de saturation que les voitures, par une desserte à la fois fine et rapide, et par une complémentarité avec l'ensemble des modes de déplacements (interconnexion des réseaux, rabattement sur les stations à pieds, à vélo, en voiture...).
- **L'efficacité économique**. Afin d'éviter une concurrence déloyale entre les modes, il s'agit de rétablir le coût collectif que représente l'usage de la voiture particulière (coût de l'espace public consommé par le stationnement, coût de la santé publique des émissions de polluants par les véhicules motorisés individuels, coût réel du carburant hors détaxation...). **La contrainte du stationnement** en centre ville permet d'engager un report modal de la voiture particulière vers les TC, assurant ainsi la pérennité des investissements consentis pour le TCSP et les réseaux de transports collectifs.

Ainsi, au-delà du TCSP qui forge une image forte et un nouvel élan des transports collectifs de l'agglomération du Grand Nouméa, il s'agit de **construire un système de transports collectifs global, maillé, de qualité, support du développement du territoire du Grand Nouméa**. Il sera alors nécessaire de :

- **Restructurer les réseaux de TC existants** en cohérence avec la mise en service du TCSP. Les lignes fortes de bus en doublon avec le TCSP pourront être réaffectées en desserte d'autres territoires, d'autres lignes seront amenées en rabattement sur des points d'échanges avec le TCSP ;
- **Développer des modes alternatifs**, en complémentarité avec le TCSP comme le vélo mais aussi les transports maritimes sur le lagon ou les VLC (véhicules de location avec chauffeurs) qui peuvent jouer un rôle complémentaires aux modes plus lourds (taxi-collectif ou transport à la demande) ;

- **Favoriser l'intermodalité**, physiquement avec des points permettant la perméabilité entre réseaux (voiture + bateau, bus + TCSP, VLC+TCSP) ; mais aussi par une tarification unifiée, une information multimodale.

La politique de stationnement est **un des principaux leviers** dans le choix du mode de transport, permettant de modifier les comportements de déplacements. C'est donc **un enjeu majeur du PDAN**, et **un facteur important pouvant assurer la réussite de la politique de déplacements** qui s'articule autour des transports collectifs et du TCSP.

La politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération devra alors **permettre la promotion des transports collectifs**, grâce à :

- **La création de parkings relais** accompagnant la mise en service du TCSP, notamment à l'endroit des pôles de rang 1 et 2 de l'agglomération et en amont des zones de congestion automobile ;
- **La réorganisation de l'offre de stationnement public** au sein des places fortes de l'agglomération, notamment au centre ville de Nouméa, **pour inciter les migrants au report modal vers les transports en commun (TCSP)**. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de mettre en œuvre des actions portant sur la suppression de place dans le cadre d'une offre surabondante et sur la tarification pour favoriser l'appareil commercial des centres ville.

La mise en service du TCSP doit ainsi être accompagnée des actions suivantes :

Restructurer l'ensemble du réseau de bus à la mise en service du TCSP
Favoriser l'intermodalité, développer une politique de pôles d'échanges et de parcs relais
Proposer une information performante aux voyageurs
Développer un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)
Assurer l'accessibilité des personnes handicapées
Mettre au point les principes de tarification des transports collectifs
Moderniser le matériel roulant (TC)
Institutionnaliser une offre de taxis collectifs
Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre de Nouméa
Définir les principes de tarification du stationnement

3.2 Les actions concomitantes

Ce second temps consiste également à **remettre le PDU sur l'ouvrage**. Les actions réalisées à court terme visent une modification des habitudes de mobilité des habitants du Grand Nouméa et une première correction des dysfonctionnements constatés. Il sera alors temps, lors de la seconde phase du PDAN, d'**établir une actualisation du PDAN et un nouvel état des lieux qui sera le point de référence** juste avant la mise en œuvre du TCSP pour **évaluer** l'efficacité du plan d'action proposé.

Comme exposé dans la fiche action n°1, le PDAN n'est pas une étude parmi d'autres, il s'agit d'un outil permanent qui engage **plusieurs générations de PDU**, qui requiert la mobilisation de moyens humains et financiers pour la réalisation de recueils, d'études complémentaires, d'évaluation...

Le suivi du PDAN, s'il est une contrainte légale en métropole, n'en demeure pas moins une démarche essentielle permettant de mesurer les impacts des actions réalisées, quantifier les déplacements, recenser les opérations et études...

Suite à l'évaluation à posteriori du plan d'action à court terme du PDAN, de nombreuses actions pourront être élaborées, prolongeant les effets déjà engagés ou corrigeant les résultats jugés insuffisants :

Assurer un maillage de la voirie à l'échelle de l'agglomération

Requalifier les entrées de ville

Mettre en place des outils de gestion des flux de circulation

Sécuriser les déplacements

Développer des services modes doux

Créer un groupe de travail marchandises à l'échelle de la Province Sud

Rationaliser l'organisation du transport de marchandises

Définir des itinéraires d'accès aux zones d'activités et commerciales et de déviation des zones d'habitation

Implanter des aires de livraison dans les espaces à forte densité commerciale.

Restructurer l'ensemble du réseau de bus à la mise en service du TCSP

10

Contexte et dysfonctionnements

La mise en service du projet de TCSP conduit à revoir l'architecture du réseau de transport public dans son ensemble.

Objectifs poursuivis

- **Optimiser le réseau de transport public** dans son ensemble en intégrant lignes de bus, TCSP, transports publics de proximité, navettes maritimes,
- **Opérer des transferts modaux de la voiture vers le transport public** (attirer de nouveaux clients)

Description de l'action

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

Echéance	Modalité de réalisation	
	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2015 Etude de restructuration	✱	SIGN
2017 Mise en oeuvre		puis future Autorité Organisatrice

Favoriser l'intermodalité, développer une politique de pôles d'échanges et de parcs relais

11

Contexte et dysfonctionnements

Aujourd'hui, et malgré la tentative de la gare routière de Montravel, les réseaux de transport publics urbains suburbains et interurbains n'ont pas de point permettant des correspondances aisées. Les connexions entre transports publics et les autres modes de déplacement sont également inexistantes.

Le besoin de développer sur le territoire du Grand Nouméa des pôles d'échanges découle de la logique même du PDAN et en particulier des fiches actions qui visent :



Pole d'échange multimodal du Mans

- la mise en œuvre d'une colonne vertébrale de transports collectifs en la matière du TCSP,
- la restructuration d'un réseau de bus à l'échelle de l'agglomération,
- le développement de l'intermodalité avec les modes de déplacements doux mais également la voiture.

Au-delà du simple développement d'une offre TC performante, l'enjeu consiste à capter un maximum d'automobilistes en leur proposant des parcs relais qui permettent le rabattement en véhicule particulier sur le

Objectifs poursuivis

- Connecter les réseaux de transports publics entre eux,
- Favoriser un passage aisé d'une ligne à l'autre pour réaliser un déplacement évitant des ruptures de charge pénibles,
- Favoriser la complémentarité des modes dans des lieux d'échanges s'appuyant notamment sur l'armature du TCSP. Encourager le passage d'un mode individuel (vélo, voiture) à un mode collectif afin de rendre plus fluide la mobilité des citoyens.
- Organiser physiquement les échanges VP/TC en aménageant des parc-relais aux principaux points de rabattement TC,
- Définir une stratégie d'implantation à l'échelle de l'agglomération, en cohérence avec les lieux d'intensification urbaine identifiés au sein du SCAN.

L'intermodalité représente un enjeu d'autant plus important dans la perspective de la restructuration du réseau du Grand Nouméa et surtout de la mise en service d'un TCSP d'agglomération, accompagnée d'une politique de rabattement en véhicule particulier sur des parkings relais.

Description de l'action

L'intermodalité, thème éminemment transversal, concerne la tarification, l'information des voyageurs, le mode de gouvernance, également la restructuration du réseau de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (Cf. les fiches sur ces thèmes). Cela concerne aussi les points d'échanges qui doivent être conçus pour réduire la pénibilité des correspondances, rassurer le voyageur, valoriser le temps passé dans le déplacement. La perspective de création d'un TCSP conduit à s'interroger sur la multiplication des échanges entre modes (collectifs et individuels), la localisation de ces points et les services attendus par les voyageurs. Au-delà de l'infrastructure propre au TCSP, il conviendra d'imaginer des pôles d'échanges (TCSP/bus/VLC, parc relais voiture, vélo, taxis) conçus comme des lieux de vie valorisant le temps de transport, disposant de commerces et services urbains. Ces pôles peuvent aussi être présentés comme lieux de valorisation de l'espace, susceptibles d'intéresser des investisseurs privés.

- Identifier l'ensemble des projets de pôles d'échanges au niveau des pôles d'appui de l'agglomération identifiés dans le SCAN, aux différents lieux d'aménagement et de réalisation de réseaux de transport (TCSP, navettes maritimes...), d'équipements publics, de voiries...
- Identifier l'ensemble des fonctionnalités à assurer par secteur de l'agglomération,
- Caractériser les possibilités physiques et fonctionnelles des sites,
- Proposer une définition des vocations de chaque site (par exemple échanges VP/TC aux sutures des infrastructures de pénétration avec le TCSP, échanges modes doux/TC en cœur de quartier, mixité de tous les types d'échanges...) avec une quantification des besoins d'espaces pour une réservation des emprises dans les PUD

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2012 Opportunité des pôles d'échanges, étude APS	* * *	SIGN
2013 DUP acquisitions foncières	Etudes : au sein de l'étude de faisabilité du TCSP	puis future Autorité Organisatrice
2014 DCE	Travaux : à définir	
2015 – 2016 Travaux d'aménagement		
2017 Mise en service		

Proposer une information performante aux voyageurs TC

12

Contexte et dysfonctionnements

Les réseaux Karuïa et CarSud diffusent des plans de leur réseau, l'information au point d'arrêt est encore sommaire (surtout pour Karuïa qui ne dispose pas d'horaires de passage). Carsud dispose d'horaires de passage mais ils ne sont pas affichés sur les arrêts (les plaques sont en cours de conception).

Objectifs poursuivis

- Proposer une information décente aux points d'arrêt.
- Harmoniser les documents d'information entre réseaux et promouvoir l'image de l'autorité organisatrice des transports.

Description de l'action

- Afficher les horaires de passage théoriques aux arrêts
- Moderniser les mobiliers et supports aux points d'arrêts (poteau, cadre info sous abris)
- Harmoniser les documents d'information (fiches horaires, plan commun)
- Contrôler la qualité de l'information (présence effective de l'information, vérification de la lisibilité des horaires affichés)

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2010 Etude Charte graphique		Exploitants
2011 Harmonisation des documents d'information	* *	SIGN
2012 Mise au point du suivi qualité de l'information aux arrêts	Il s'agit ici de coût d'objectifs qui peuvent être proposés :	puis future AOT
2013 Mise en place de l'info points d'arrêt, aménagements d'arrêts	- Etude Charte graphique et découpe véhicule (conception), harmonisation des documents d'information : 5 M CFP	
2014 Mise en œuvre du suivi / contrôle qualité	- Mise au point du suivi qualité de l'information aux arrêts ; mise en œuvre du suivi / contrôle qualité : équivalent 1 agent de la collectivité (technicien) - Aménagements d'arrêts : très variable, dépend aussi de l'ambition du projet (du simple poteau homogénéisé sur toute l'agglomération à l'aménagement d'arrêts accessibles aux fauteuils roulants avec mobilier urbain spécifique : un objectif de 60 M CFP peut être proposé même si ce montant ne permet qu'une réalisation partielle.	

Développer un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)

13

Contexte et dysfonctionnements

L'incertitude du temps d'attente du prochain bus représente un obstacle majeur à l'utilisation des transports publics, surtout pour le réseau Karuïa.

L'information à distance (téléphone ou internet) reste balbutiante.

Objectifs poursuivis

- Développer des outils modernes d'information ;
- Lever l'incertitude sur le temps d'attente à l'arrêt ;
- Contribuer à améliorer les conditions d'usage des transports pour les personnes avec un handicap sensoriel.

Description de l'action

- Mettre en place **une centrale de mobilité** permettant de s'informer via un lieu et un numéro vert commun sur le réseau unique de « transport publics de l'agglomération du Grand Nouméa ».
- **Créer un site internet** pour le réseau unique de « transport publics de l'agglomération du Grand Nouméa »
- **Etudier la création d'un système d'information dynamique** en lien avec les systèmes d'aide à l'exploitation existants ou à moderniser (information visuelle sur le temps d'attente en temps réel aux arrêts et information visuelle et sonore embarquée dans les véhicules sur la destination, le prochain arrêt desservi, le temps de parcours jusqu'au terminus
- **Etudier la diffusion de l'information** sur de nouveaux supports (téléphone portable, wap...).



Système d'information aux voyageurs

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2011 Etude sommaire de définition et fonctionnalités 2012 Lancement site internet TC Grand Nouméa 2013 Etude fonctions du SAEIV Info points d'arrêt 2014 Installation Information dynamique aux arrêts et embarquée 2015 Mise en service SAEIV 2016 Connexion SAEIV & info internet	* * Il s'agit ici de coût d'objectifs qui peuvent être proposés : - Etude sommaire de définition et fonctionnalités du SAEIV : 6 M CFP - Lancement site internet TC Grand Nouméa : les pages transport devraient représenter un coût marginal faible . - Etude fonctions du SAEIV Info points d'arrêt ; accompagnement mise en service SAEIV et connexion SAEIV & info internet : 9 à 10 M CFP - Installation Information dynamique aux arrêts et embarquée 80 à 100 M CFP (avec un équipement assez complet du parc de véhicules des principaux arrêts sans être exhaustifs)	Exploitants SIGN puis future AOT

Assurer l'accessibilité des personnes handicapées

14

Contexte et dysfonctionnements

Les réseaux non sont pas accessibles aux personnes handicapées.

Au-delà la ville (ses équipements publics, les espaces de voirie) n'est pas (ou très peu) accessible.

La Ville de Nouméa a entrepris un partenariat avec les taxis et équipés deux véhicules pour le transport de personnes handicapées.

Objectifs poursuivis

- Prise en compte du handicap pour **rendre la ville plus accessible**.
- Améliorer l'accessibilité pour les personnes handicapées c'est aussi améliorer **l'accessibilité pour tous**.
- Prendre en compte les **handicaps moteurs, mais aussi sensoriels et cognitifs**.

Description de l'action

- Mettre en œuvre l'équivalent d'un **schéma directeur d'accessibilité (SDA)**, en concertation avec les associations représentant les personnes handicapées
- Favoriser le **matériel de transport accessible** (véhicules à plancher bas, palette) – Cf. 16
- Renforcer **l'information visuelle et sonore** – Cf. 12
- **Aménagement des arrêts**
- Aménagement de **cheminements accessibles** (et traversées de chaussées)

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2011 Préparation méthodologique 2012 Elaboration du Schéma directeur d'accessibilité 2013 – 2015 travaux d'aménagement d'arrêts	* * *	

Contribution ITER

Mettre en place une nouvelle tarification des transports collectifs

15

Contexte et dysfonctionnements

La tarification des transports collectifs est élevée et donc peu attractive (niveau de tarifs élevé, faible attrait des abonnements), surtout pour Karuïa. L'utilisateur supporte une part importante des coûts de fonctionnement.

Chaque réseau possède sa propre tarification sans titre multimodal permettant l'usage successif ou combiné des réseaux urbain et suburbain.

Objectifs poursuivis

- Favoriser l'usage des transports publics
- Fidéliser la clientèle (conforter des pratiques d'usage)
- Faciliter l'usage de différents modes

Description de l'action

- Proposer des tarifs plus attractifs pour les usagers quotidiens (baisse des tarifs d'abonnement)
- Refondre l'ensemble du système tarifaire (tarification unique, ou zonale mais identique sur les réseaux Karuïa et CarSud pour un trajet comparable comme Koutio à Centre de Nouméa et Normandie à Centre de Nouméa)
- Faire converger les systèmes billettiques pour mettre en œuvre une tarification intégrée permettant l'usage de tous les réseaux de transport public (système de répartition des recettes à étudier)
- A plus long terme, concevoir une tarification multimodale permettant par exemple le péage du stationnement, des voies routières à péage, l'usage d'un vélo...

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2011 - 2012 Réflexion sur la nouvelle offre tarifaire de l'agglomération	✱ ✱	SIGN puis future AOT
2013 Harmonisation technique des systèmes de billettique		
2014 Mise en œuvre de la nouvelle tarification parallèlement au nouveau réseau		

Moderniser le matériel roulant (TC)

16

Contexte et dysfonctionnements

- Un parc vieillissant ou plutôt usé prématurément.
- Un matériel non accessible.
- Des véhicules à gabarit réduit dont la charge est trop limitée en heure de pointe (sur Karuïa).

Objectifs poursuivis

- un matériel moderne, confortable, attractif susceptible d'attirer de nouveaux clients au transport public

[Le renouvellement des véhicules urbains (Karuïa) devra intervenir rapidement, ceci doit être déconnecté de la réflexion sur le TCSP, toutefois le dimensionnement du parc devra être évalué en situation actuelle et à terme (avec le TCSP)]

Description de l'action

- Renouveler une part importante du parc de véhicules par du matériel accessible, climatisé, de plus grande capacité sur Nouméa,
- Prévoir une bonne maintenance de ce parc
- Si possible privilégier un renouvellement continu (par exemple 10% du parc chaque année) à des renouvellements massifs
- Tenter de réduire le parc de Karuïa (93 véhicules ne sont pas nécessaires au fonctionnement du réseau) et le lier à un engagement de l'« exploitant » à faire circuler davantage le parc en heure de pointe.
- Etudier la possibilité pour l'AOT d'être propriétaire du parc (ou d'avoir un droit de retour à l'achèvement du contrat) afin de ne pas biaiser la concurrence entre opérateurs.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2011 Audit de l'état du parc et du dimensionnement nécessaire à terme, réflexion sur la maintenance	✱ ✱	SIGN puis future AOT
2012 Cahier des charges du (des) véhicule(s) & appel d'offres		
2013 Renouvellement progressif du parc		

Institutionnaliser une offre de taxis collectifs

17

Contexte et dysfonctionnements

Les véhicules de location avec chauffeur (VLC) **constituent un mode de transport intermédiaire entre les transports publics et les modes individuels**. Ils effectuent des trajets porte à porte sur réservation. Les VLC jouent **un rôle important, comblant la carence des dessertes en transport public dans les secteurs mal desservis**, aux heures où le réseau ne circule plus mais surtout pour les déplacements domicile-école pour les élèves qui ne bénéficient pas de circuits Transco ou bien choisi pour le confort et la sécurité qu'il représente pour l'accompagnement des enfants. On observe fréquemment une dizaine de VLC par école. La part des VLC semble croissante dans les déplacements domicile-école.

Objectifs poursuivis

Le VLC doit être considéré comme **complémentaire aux modes collectifs publics traditionnels**. Avec un partenariat institutionnalisé, **il pourrait être amené à connaître une vocation de taxi collectif**.

Description de l'action

- **Encourager la complémentarité entre VLC et modes plus classiques**, notamment pour les déplacements scolaires ou la desserte des quartiers excentrés ou peu denses.
- **Institutionnaliser les pratiques actuelles**, en reconnaissant le rôle des VLC
- **Contractualiser entre transporteur et AOT** (et AOD) du Grand Nouméa.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2014 Etude d'opportunité		SIGN
2016 Procédure mise en concurrence	✱ ✱	puis future Autorité Organisatrice
2017 Mise en service		

Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre ville de Nouméa

18

Contexte et dysfonctionnements

Le centre ville de Nouméa est un pôle fortement attractif, la place centrale de l'agglomération. En tant que ville capitale, elle attire de nombreux actifs par la concentration de nombreux emplois publics et tertiaires.

L'offre de stationnement y est abondante, ce qui incite fortement les pendulaires à **utiliser leur voiture**. S'il s'agit de la seule centralité du Grand Nouméa à avoir instauré du stationnement payant, la tarification y est très avantageuse et il subsiste de nombreuses poches de stationnement gratuit.

La première phase du PDAN vise la généralisation du stationnement

Objectifs poursuivis

- Inciter les nombreux pendulaires à destination du centre ville de Nouméa à se reporter sur le réseau de transports collectifs (TCSP, bus) par la diminution de l'offre de stationnement
- Faciliter le stationnement pour les visiteurs (fréquentation des commerces, démarches administratives...)
- Modifier le partage actuel de la voirie au profit des piétons et des TC
- Favoriser l'utilisation des parkings existants en bordure du centre ville

Description de l'action

Les données disponibles montrent que l'offre de stationnement actuelle est suffisante, voire largement excédentaire si la demande de longue durée était repoussée aux franges du centre ville ou à l'extérieur du centre ville (rabattement dans des parcs relais). Afin d'inciter les usagers longue durée au report modal et bénéficier de la nouvelle offre TC mise en place sur le TCSP, il est donc proposé **de réduire significativement le nombre de places publiques en parking et dans les rues non-commerçantes**.

- Supprimer le stationnement dans certaines rues non commerçantes du centre ville en étroite collaboration avec les services de la ville, et compenser par l'élargissement des trottoirs, la création d'espaces publics...
- Supprimer les parkings dans les dents creuses : parking le long de la rue de l'Alma, parking au niveau de la station de taxi, parkings le long de l'avenue de la Victoire...
- Réorganiser le stationnement sur le front de mer, avec rationalisation de l'offre autour du terminal maritime,
- Inciter à la réduction de l'offre de stationnement réservé au personnel des administrations, avec éventuellement utilisation des places libérées pour le stationnement des résidents,
- Acter le principe de suppression de places de stationnement en cœur de quartier, a minima équivalente au nombre de places créées dans le cadre de nouveau projet de parking aux portes du centre ville.

Ces actions doivent être accompagnées d'une requalification des espaces publics (élargissements de trottoir, piétonisation, reconquêtes d'espaces « exceptionnels »...).

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	Le coût de la mesure peut être largement compensé par la valeur des terrains ainsi libérés.	Ville de Nouméa

Mettre en place une tarification du stationnement

19

Contexte et dysfonctionnements

Les usagers des commerces ont souvent des difficultés pour trouver une place dans l'hypercentre. L'offre gratuite est avant tout utilisée par les pendulaires venant travailler en voiture et arrivant plus tôt le matin. Le manque de places libres constitue un frein à la fréquentation des commerces, augmente la durée de recherche de places et donc la circulation inutile (et de la pollution !) sur des voiries dont la capacité est déjà fortement occupée.

La tarification dans le centre ville de Nouméa est globalement avantageuse (moins cher qu'un ticket de TC) et la médiocre efficacité des moyens de contrôle n'incite pas les automobilistes à s'acquitter du droit au stationnement.

Enfin la zone de tarification de courte durée est restreinte à un périmètre peu étendu autour de la place des Cocotiers.

Objectifs poursuivis

- Dissuader les pendulaires de venir travailler en voiture
- Favoriser le stationnement pour le motif achat (stationnement de courte durée)
- Mettre en place un dispositif permettant aux résidents de stationner facilement et gratuitement sur la voirie.

Description de l'action

- Etendre la zone de stationnement de courte durée à un périmètre élargi à l'ensemble du centre ville compris entre la rue du Général Gallieni, la rue Ferry, l'avenue de la Victoire et le boulevard Vauban,
- Mettre en œuvre des abonnements très économiques pour les résidents à l'intérieur de la zone de stationnement payant (carte résident),
- Mettre en œuvre une tarification progressive sur voirie en zone de courte durée (par exemple 70 francs la première demi-heure et 160 francs la seconde en zone limitée à 1h, les tarifs à appliquer doivent être évalués plus finement), pour favoriser la rotation et donc le fonctionnement de l'appareil commercial,
- Adopter des tarifs plus avantageux et dégressifs sur les parkings en frange du centre ville (Quai Ferry) pour inciter les usagers longue durée à s'y reporter,
- Améliorer l'efficacité du contrôle, par une verbalisation plus systématique des contrevenants grâce à la mobilisation d'un personnel de contrôle plus conséquent.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	✖	Ville de Nouméa

Assurer un maillage de la voirie à l'échelle de l'agglomération

20

Contexte et dysfonctionnements

Le maillage insuffisant constaté dans Nouméa est également vrai à l'échelle de l'agglomération.

Objectifs poursuivis

- Mailler le réseau d'agglomération, c'est-à-dire relier les pôles structurants de l'agglomération en cohérence avec les orientations du SCAN,
- Assurer l'accessibilité des quartiers émergeant de l'agglomération : Dumbéa sur Mer, Koutio, Boulari.

Description de l'action

- Assurer un maillage d'orientation Est-Ouest entre la RT1 et la Savexpress, avec la réalisation d'un barreau au niveau de la ZAC Panda et la confortation d'un barreau longeant Koutio, depuis l'avenue du Centre, la rue Schweitzer, la rue Numa, et un barreau à créer pour rejoindre la RT1.
- Réaliser une voie structurante de desserte de Dumbéa sur Mer, sur l'emprise située entre la Savexpress et la côte.
- Conforter la desserte du cœur d'agglomération par la requalification de la route de Yahoué.
- L'emprise de l'ancienne voie ferrée constitue une opportunité intéressante pour conforter le maillage de pénétrantes dans Nouméa, dans l'optique de l'optimisation de la diffusion des flux et de la requalification de la VE1. Une continuité peut être assurée depuis le centre commercial de Koutio jusqu'à l'avenue Bonaparte. L'axe constitue également un potentiel intéressant pour le passage du TCSP. Le principe de partage de la voirie peut aussi être appliqué.



Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen et long termes		SIGN, Province Sud, communes

Requalifier les entrées de ville

21

Contexte et dysfonctionnements

La réalisation du TCSP doit être l'occasion d'une réflexion en termes d'urbanisme autant que de transport. L'itinéraire du TCSP, que l'étude de faisabilité aidera à préciser, pourra emprunter de nombreux espaces à requalifier, notamment à l'entrée de Nouméa, ou en cours d'émergence (centre urbain Koutio, Dumbéa sur Mer, Boulari...).

Objectifs poursuivis

Le réseau de TCSP permettra d'engager des opérations lourdes de requalification en liaison avec des programmes de renouvellement urbain. Il sera l'occasion **de repenser l'aménagement de la voirie en termes de sécurité**, selon les objectifs de :

- Modération des vitesses en entrée d'agglomération,
- Mise en exergue du changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain,
- Incitation des automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain,
- Amélioration du cadre de vie des riverains.

Description de l'action

- Définir un calendrier d'aménagements adaptés aux différentes typologies des axes selon leur niveau de hiérarchisation,
- Requalifier les pénétrantes de Nouméa en boulevard urbain, en s'appuyant potentiellement sur l'itinéraire du TCSP : il s'agit notamment de confirmer la hiérarchisation du réseau initiée dans le plan d'action à court terme en aménageant le trajet terminal de la VE1 en voirie de distribution, avec un meilleur partage de la voirie, des intersections à niveau régulées par une signalisation tricolore coordonnée.

Par exemple, sur les voiries d'entrée de ville de niveau hiérarchique 2p (liaison entre pôles et bourg), il s'agit d'aménager un effet de porte pour attirer l'attention de l'utilisateur et l'inciter à ralentir, grâce à des dispositifs tels que :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobiliers urbains de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différentes) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- ...

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	✱ ✱ ✱	Communes

Mettre en place des outils de gestion des flux de circulation

22

Contexte et dysfonctionnements

On constate une profusion de ronds-points sur le réseau de voirie du Grand Nouméa. Or si le rond-point est un outil de gestion des intersections pertinent en milieu interurbain, il s'avère défaillant pour les carrefours urbains où convergent de nombreux flux, occasionnant des engorgements (rond-point Berthelot, rond-point Rabot...). Le giratoire ne permet pas de hiérarchiser les flux et d'opérer des arbitrages sur les différents modes de transports. Ainsi, les traversées piétonnes y sont difficilement aménageables dans les conditions de sécurité nécessaire, les vélos sont mal appréhendés par les automobilistes dans les mouvements de giration et les bus n'ont aucun dispositif de priorisation.

Par ailleurs, en situation congestionnée, les giratoires n'autorisent pas la gestion des flux et le retour à une situation « normale » est souvent bien plus long que sur les carrefours équipés d'une signalisation tricolore.

Objectifs poursuivis

- Améliorer la gestion des flux de circulation afin d'améliorer les temps de parcours sur les principaux trajets, de diminuer les embouteillages et donc les émissions de polluants,
- Améliorer l'efficacité des dispositifs de gestion des incidents dans le fonctionnement de la voirie,
- Réguler les conditions d'accès aux zones sensibles, orienter les flux...

Description de l'action

- En milieu urbain, généraliser les aménagements de carrefour à feux sur les intersections majeures de l'agglomération afin de gérer les flux prioritaires,
- Développer des dispositifs de gestion automatique des carrefours à feux (automates de contrôle de carrefours à feux, systèmes de mesure et détection : boucles, radars, vidéo...),
- Coordonner les carrefours principaux dans une logique d'itinéraire ou de gestion des carrefours stratégiques d'entrée dans Nouméa,
- Mettre en place un dispositif centralisé de gestion des feux (PC de régulation) en lien avec l'observatoire des déplacements,
- Mettre en œuvre un dispositif de panneaux à messages variables pour diffuser en temps réel de l'information sur le trafic urbain, signaler les incidents, réorienter les flux...

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme		Communes, à terme communauté d'agglomération, Province Sud

Sécuriser les déplacements

23

Contexte et dysfonctionnements

De nombreux défauts d'aménagement et d'ordre infrastructurels peuvent être constatés sur les routes du Grand Nouméa, notamment sur les voiries structurantes telles que la RT1 :

- Absence de trottoir en milieu urbain (7ème Kilomètre...),
- Succession d'intersections avec des voies de desserte de lotissement, avec des défauts de visibilité et de lisibilité,
- Mauvaise qualité des équipements (balisage, signalisation verticale et horizontale, dispositif de protection latérale...),
- Revêtement de chaussée vétuste.

Objectifs poursuivis

La sécurité routière est un enjeu majeur sur le territoire du Grand Nouméa, où on recense de nombreux accidents et surtout de nombreuses victimes. Au-delà de la dimension comportementale très marquée, il s'agit de :

- Mettre en place des orientations et des règles d'aménagements en matière de sécurité routière,
- Etablir un programme pluriannuel de travaux d'aménagement.

Description de l'action

En matière de sécurité pour les déplacements motorisés, des études ont été réalisées sur les infrastructures du Grand Nouméa.

Par exemple, la RT1 a fait l'objet d'une étude de sécurité complète réalisée par le bureau ISIS en 2006 pour le compte de la DITTT, mettant en évidence les zones d'accumulation d'accident et proposant un plan d'action à mettre en œuvre.

Il s'agit de généraliser cette démarche à l'ensemble du réseau, en s'appuyant sur l'observatoire des déplacements (fiche action n°1b) pour établir une action prioritaire à mener sur les infrastructures les plus accidentogènes.

La problématique de sécurité routière concerne tous les modes de déplacements, notamment les piétons et les cyclistes, usagers les plus fragiles de la route, mais aussi les transports collectifs (sécurité dans la circulation, dans les véhicules). Les actions de partage de la voirie en faveur de ces usagers (telles que définies dans les fiches spécifiques modes doux mais également en matière de hiérarchisation du réseau, de requalification des pénétrantes, de requalification des entrées de ville...) vise donc une meilleure sécurité de ces déplacements, qui pourra être mise en œuvre par l'aménagement de :

- Zones 30,
- Chaussées à emprise réduite afin de limiter les vitesses, et ainsi les différentiels de vitesse entre les voitures et les cyclistes par exemple,
- Carrefours en plateau surélevés
- Coussins et gendarmes couchés,
- Plans de circulation locaux
- ...

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme		Gestionnaire de réseau: DITTT, Province Sud, communes

Développer des services modes doux

24

Contexte et dysfonctionnements

Le diagnostic a mis en évidence les aspects suivants :

- Il n'y a qu'une offre privée de location de vélos située à Nouméa
- Il y a peu de dispositifs permettant un stationnement sécurisé des vélos

Objectifs poursuivis

Il s'agira d'accompagner par une offre de services la mise en œuvre d'un schéma directeur des déplacements modes doux à une échelle intercommunale.

Description de l'action

Dans le cadre de la politique de déplacements, il s'agira d'identifier et de mettre en place les services utiles au développement des pratiques modes doux (locations de matériel, entretien, information,...), en identifiant les modes de gestion les plus pertinents. Nous proposons de travailler en particulier sur les points suivants :

- Identifier les emplacements pertinents en matière de stationnement et mettre en place des dispositifs adaptés selon qu'il s'agit de stationnement de courte durée (achats, démarches : arceaux) ou longue durée (véloparcs sécurisés : pôles d'échanges)
- Identifier le ou les modalités de locations de vélo les plus adaptés au contexte local en fonction des pratiques et amplitudes de déplacements : vélo en libre service, vélostation humanisée avec location moyenne et longue durée,...etc, et la faisabilité technique, juridique et économique des modalités de gestion

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	Etude : 6 M CFP HT	SIGN et communes

Créer un groupe de travail marchandises à l'échelle de la Province Sud

25

Contexte et dysfonctionnements

La problématique transport de marchandises et de la logistique relève de nombreux acteurs tant des institutions publiques que de la sphère privée qui ont des logiques diverses et parfois conflictuelles.

Objectifs poursuivis

La permanence de cette structure permet la diffusion d'une culture commune qu'elle engendre grâce au rassemblement des acteurs du transport de marchandises. Cette concertation doit permettre de définir la feuille de route politique, les actions et leur planning de réalisation concernant les problématiques liées au transport de marchandises.

Description de l'action

Pour connaître ces logiques et contraintes, il est nécessaire dans un premier temps, d'identifier les interlocuteurs locaux : associations de commerçants, transporteurs, fédérations de professionnels des transports, les industriels, logisticiens, le port et les organismes consulaires...

Il convient ensuite d'organiser les modalités de concertation (tables rondes, groupes de travail, comité de pilotage) et de prévoir deux rencontres au minimum par an réunissant l'ensemble des acteurs pour établir la programmation des différentes actions marchandises, lancer les actions et faire le bilan de chacune d'entre elles une fois achevée.

Une structure opérationnelle doit être mise en place au sein de l'institution initiatrice. Un technicien référent pour la thématique marchandise suivra et organisera l'instance de concertation. Il sera également l'initiateur des études et mise en œuvre des préconisations marchandises inscrites dans le PDAN.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen et long termes	✖ ✖	SIGN et Province Sud

Rationaliser l'organisation du transport de marchandises

25.1

Contexte et dysfonctionnements

Aujourd'hui, l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle Calédonie est mal connue. Le principal point d'entrée des marchandises est le port de Nouméa. Des liaisons régulières sont organisées pour desservir l'Île des Pins et les produits liés à l'activité d'extraction de Nickels transitent également par mode maritime à partir des usines et du port. En revanche, l'organisation du transport routier et de la logistique entre le port et les clients finaux (commerces, grandes surfaces, artisans,...) est mal connue.

Objectifs poursuivis

La rationalisation des transports de marchandises vise à réduire les véhicules en circulation. Globalement, elle permet de transporter les mêmes quantités de marchandises avec moins de véhicules.

Une étude approfondie doit permettre de déterminer quels sont les leviers de la rationalisation (contrôle de la réglementation du transport, offre logistique...).

Description de l'action

Il s'agira d'étudier finement l'organisation actuelle des transports de marchandises sur l'île. Quels sont les donneurs d'ordres, le jeu des acteurs, la structure du transport routier de marchandises (typologie des entreprises), les coûts de transports et leur incidence sur les prix des produits, les lieux de stockage existants, l'organisation de la rupture de charge des marchandises, et plus particulièrement la chaîne de transport liée aux produits conteneurisés ?

Dans un second temps, l'étude devra étudier les pistes d'action permettant une meilleure rationalisation des transports routiers de marchandises (plus de marchandises transportées avec moins de véhicules). Un intérêt particulier portera sur l'opportunité d'augmenter l'offre logistique du territoire, afin notamment, de mieux structurer les transports amonts et aval.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	Etude à hauteur de 3,5 MFCFP	SIGN

Définir des itinéraires d'accès aux zones d'activités et commerciales et de déviation des zones d'habitation

25.2

Contexte et dysfonctionnements

L'organisation générale du territoire de Nouméa, avec le port maritime situé à proximité du centre-ville et des zones d'activité et de stockage au nord du centre-ville, le trafic des poids lourds induit des nuisances fortes pour les riverains.

Objectifs poursuivis

A partir du moment où la circulation des marchandises dans les agglomérations, est indispensable au bon déroulement des activités économiques urbaines, il n'est pas envisageable de chercher à supprimer purement et simplement les poids lourds de la circulation.

Description de l'action

Le travail sur les itinéraires doit permettre de **maîtriser ces flux en les affectant aux voiries susceptibles de mieux les supporter.**

Les enjeux s'articulent autour de 4 axes :

- Orienter les flux,
- Protéger les zones sensibles,
- Faciliter les déplacements des professionnels,
- Reconnaître l'utilité de l'activité "marchandises.

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	Coût de la signalisation	SIGN

Planter des aires de livraison dans les espaces à forte densité commerciale

25.3

Contexte et dysfonctionnements

Lors du diagnostic et de l'enquête réalisée sur la rue Sébastopol, 74% des arrêts de véhicules de livraison se réalisent en double file.

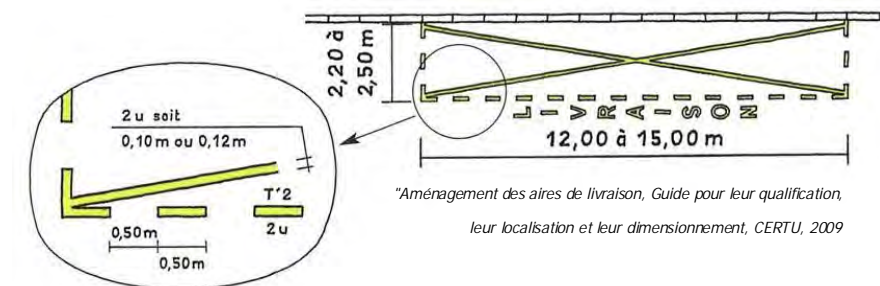
Objectifs poursuivis

L'utilisation des aires de livraison a pour effet direct de réduire le stationnement en double file et en pleine voie. Indirectement, il en résulte une amélioration de la circulation de tous les modes de transport, une diminution du risque d'accidents et une réduction des conflits entre usagers (ex : les vélos).

Il s'agit donc d'implanter des aires de livraison dans les secteurs à forte concentration de commerces dits de proximité. La mise en place de ces espaces nécessite de respecter l'instruction interministérielle pour la mise en conformité des aires de livraison et des les rendre lisibles par les chauffeurs livreurs en offrant des aires bien dimensionnées, accessibles, facilitant la manutention.

Description de l'action

Il s'agit d'identifier la localisation des futurs emplacements à l'aide du guide de l'implantation et du dimensionnement des aires de livraison publié prochainement par le CERTU, puis de mettre en œuvre le marquage au sol et les panneaux verticaux si besoin.



Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
Moyen terme	Coût du marquage au sol	SIGN Les communes du SIGN pour la mise en œuvre

G - PLAN DE VOIRIE DU GRAND NOUMEA

