

# Néobus

les transports du futur  
pour changer notre avenir

**DOSSIER DE  
PRESSE**

RELATION PRESSE

Site internet : [www.smtu.nc](http://www.smtu.nc)

Téléphone : 46.75.38

Mail : [communication@smtu.nc](mailto:communication@smtu.nc)



SYNDICAT MIXTE  
DES TRANSPORTS URBAINS  
DU GRAND NOUMÉA

# Le SMTU, autorité organisatrice des transports

Le Syndicat Mixte des Transport Urbains du Grand Nouméa (SMTU) est l'autorité organisatrice de transport qui assure l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers et de transport scolaire des élèves du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta.

Le SMTU intervient pour :

- ▶ **L'exploitation et la restructuration des réseaux de transports en commun du Grand Nouméa**
- ▶ **La mise en œuvre du Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN), sur le volet transports collectifs**
- ▶ **La création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), le projet Néobus**
- ▶ **L'instauration d'un réseau unique et d'une tarification nouvelle et harmonisée**

## LES 3 RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUNS DU SMTU

### ▶ Réseau urbain Karuïa Bus

- **22 lignes**
- 3.9 millions de kilomètres annuels parcourus
- 25 000 voyages/jour en semaine scolaire, 6.1 millions de voyages enregistrés en 2014

### ▶ Réseau suburbain Carsud

- **16 lignes régulières et un service de transport à la demande**
- 3.2 millions de kilomètres annuels parcourus
- 9 500 voyages/jour en semaine scolaire, 2 millions de voyages enregistrés en 2014

### ▶ Réseau scolaire

- **80 circuits**
- 650 000 kilomètres annuels parcourus
- 5100 voyages par jour (2550 élèves), 900 000 voyages enregistrés en 2014

**9 millions de voyageurs empruntent nos réseaux de transports chaque année.**

## LE GRAND NOUMÉA

Le Grand Nouméa pèse 75 % du PIB total de Nouvelle Calédonie. Nouméa concentre 78 % des emplois de l'agglomération du Grand Nouméa et représente 56 % des habitants de cette agglomération.

# Déplacements : il est urgent d'agir

**Négbus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 3



## L'ESSENTIEL

Le Grand Nouméa compte près de 180 000 habitants, représentant plus de 65% de la population de la Nouvelle-Calédonie et 75 % de son produit intérieur brut.

Sa croissance démographique exceptionnelle (+20% depuis 2004) persistera pour atteindre autour de 200.000 habitants en 2020.

En parallèle, les déplacements auront progressé fortement.

Sans possibilité de créer une troisième pénétrante routière par le nord, seule la mise en place d'un projet de transport en commun performant est en capacité d'apporter des solutions à la paralysie qui menace nos déplacements.

## QUELLE MOBILITÉ POUR UNE AGGLOMÉRATION EN FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ?

Voilà un véritable défi auquel notre système de déplacement doit se préparer.

Au recensement de 2014, les quatre communes du Grand Nouméa totalisaient 179 509 habitants, soit près de 90% de la population de la province Sud et 66,67 % de celle de la Nouvelle-Calédonie.

La croissance a été forte à Nouméa mais plus encore à Dumbéa, Mont-Dore et Païta qui de petites villes ou villages qu'ils étaient dans les années 70 sont devenues des villes à part entière dépassant ou avoisinant les 20 000 habitants.

Cette croissance de population des communes de l'agglomération, va se poursuivre.

Les projections démographiques, initialement de 200.000 habitants à l'horizon 2020, approcherait finalement les 230 000 habitants à l'horizon 2030.

# Déplacements : il est urgent d'agir

**Négbus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 4

Par incidence, le nombre de déplacements quotidiens, actuellement de 410.000 déplacements au sein de l'agglomération du Grand Nouméa (Enquête Ménage Logement Déplacements - SIGN), pourrait atteindre les 500.000 déplacements dès 2020.

Pour faire face à un tel afflux de véhicules, il faudrait renforcer considérablement la capacité des infrastructures routières, ce qui n'est pas soutenable financièrement compte-tenu des contraintes urbaines, topographiques et écologiques.

Ainsi, l'avenir de l'agglomération repose 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.

## DES PRÉVISIONS DE MOBILITÉ QUI MONTRENT UNE SITUATION DE BLOCAGE À L'HORIZON 2020

Compte-tenu du dynamisme démographique et de la progression attendue du taux de motorisation des ménages, les prévisions font état d'une croissance forte du nombre de voiture à l'horizon 2020. Le taux de motorisation du Grand Nouméa est de 38 véhicules/100 personnes, soit un taux relativement bas comparé à celui des villes similaires en métropole : un rattrapage est à craindre. La croissance de la motorisation des ménages, en s'additionnant à l'augmentation de la population agirait comme un accélérateur du nombre de déplacements quotidiens, dégradant plus encore les conditions de circulation.

**Favoriser la mobilité des habitants du Grand Nouméa passe nécessairement par des actions visant à développer le transport public.**



# Déplacements : il est urgent d'agir

**Négbus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 5

**SANS RÉPONSE FORTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN, NOTRE AGGLOMÉRATION SERAIT ASPHYXIÉE PAR SON TRAFIC ROUTIER À L'HORIZON 2020.**

Les différentes études de circulation menées dans le Grand Nouméa ont toutes mises en évidence des pertes de temps pendant les heures critiques, multipliant le temps de pénétration vers le centre-ville.

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 aux entrées de la presqu'île de Nouméa, véritable goulot d'étranglement où convergent les axes routiers structurants.

Les transports collectifs sont aussi les victimes de cette congestion routière récurrente puisqu'il n'existe pas d'aménagement spécifique dédié sur les points stratégiques de la circulation du Grand Nouméa.



# Déplacements : il est urgent d'agir

**Négbua**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 6

## LA MOBILITÉ DANS LE GRAND NOUMÉA

- ➔ Le Grand Nouméa passera de 180 000 (2014) à 200 000 habitants en 2020
- ➔ La circulation augmente de 3 à 5 % par an
- ➔ 100.000 déplacements quotidiens supplémentaires seront à absorber d'ici 2020
- ➔ Si rien n'est fait, le temps de d'accès au centre-ville de Nouméa pourrait être multiplié par plus de 2 aux heures les plus congestionnées d'ici 2020
- ➔ 80,5 % des déplacements de l'agglomération du Grand Nouméa sont effectués en véhicule particulier
- ➔ 80 % des déplacements des actifs de Mont-Dore s'effectuent vers Nouméa
- ➔ 66 % des déplacements des actifs de Dumbéa et Païta s'effectuent vers Nouméa
- ➔ 63 minutes quotidiennes sont consacrées aux déplacements par les habitants de l'agglomération du Grand Nouméa
- ➔ En moyenne, 3 déplacements quotidiens sont effectués par les habitants du Grand Nouméa

**19,1% des  
dépenses des  
ménages sont  
consacrées  
aux transports**

# Néobus : pour relever le défi de la mobilité durable

Pour répondre à ces enjeux, le SMTU porte depuis 2010 un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), baptisé Néobus.

**Celui-ci consiste en la réalisation d'un ensemble de lignes de transport en commun en site propre reliant les communes du grand Nouméa.**

Tous les documents d'urbanisme et de planification confirment l'intérêt du projet Néobus pour le développement durable du Grand Nouméa :

- Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne (S.C.A.N.) ;
- Plan de de Déplacement de de l'Agglomération Nouméenne (P.D.A.N.).

## **TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) ?**

***Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affecté à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et carrefours, fonctionnant avec des matériels roulants allant des bus nouvelles générations aux métros, en passant par les tramways... Protégé des bouchons, le TCSP permet des trajets plus rapides, des horaires respectés et une qualité de voyage inégalée.***



Exemple de TCSP à Nantes

# Néobus : pour relever le défi de la mobilité durable

## RÉPONSE À 5 ENJEUX MAJEURS :

- ▶ Favoriser le déplacement en transport en commun, alternative de la voiture particulière, afin d'améliorer la mobilité urbaine tout en favorisant l'essor des modes alternatifs comme, par exemple, le vélo et la marche à pied.
- ▶ Desservir et relier les pôles urbains existants ou futurs : Médipôle, les quartiers de Dumbéa-sur-Mer et Panda, le Centre Urbain de Dumbéa, le Centre Urbain de Boulari.
- ▶ Améliorer la desserte des quartiers de Rivière Salée, Vallée du Tir, St Quentin en les connectant mieux aux lieux de cultures, d'enseignements, de commerces et d'emplois.
- ▶ Améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances liées à l'usage intensif de l'automobile comme, par exemple, la pollution, le bruit, la sécurité routière, le stationnement anarchique...
- ▶ Favoriser l'activité économique en permettant aux habitants du Grand Nouméa de se déplacer plus facilement vers les centres-villes et les zones commerciales.

### **POURQUOI UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ET PAS UN TRAMWAY ?**

***À l'heure de pointe du matin, Néobus accueillera entre 1 100 et 1 300 voyageurs à l'heure en direction du centre-ville de Nouméa (ligne 1), ce qui correspond parfaitement à la capacité de transport d'un BHNS qui peut embarquer jusqu'à 1 650 à 1 800 voyageurs par heure et par sens.***

***Un « bus standard » serait sous-dimensionné alors que des véhicules de type « tramway » seraient eux surdimensionnés et bien plus coûteux en termes d'investissement et d'exploitation.***



Exemple de BHNS à Nîmes

# Néobus : colonne vertébrale du futur réseau de transport du grand Nouméa

9

*80 % des déplacements des actifs du Mont-Dore et un peu moins des 66 % des déplacements de ceux de Dumbéa et de Païta sont à destination de Nouméa qui représente 78 % des emplois de l'agglomération et 56% de la population.*

**NÉOBUS EST TOUT À LA FOIS LE POINT DE DÉPART, LE SOCLE ET LES FONDATIONS POUR CONSTRUIRE LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN.**

Les déplacements ne se conçoivent pas à la loupe des frontières communales mais bien à l'échelle d'un bassin de vie et d'échanges qui est celui de l'agglomération.

L'offre de transport doit être moins couteuse pour les usagers, et pour cela, il faut rationaliser le réseau et son exploitation.

Néobus crée les conditions nécessaires à la réorganisation de notre système de transport en commun qui sera repensée dans le cadre d'un réseau unique, renforcé et performant.

Le TCSP sera l'armature autour de laquelle se construira le réseau de transport en commun et dont les lignes de bus classiques irrigueront les quartiers du Grand Nouméa.

De nouvelles dessertes seront créées, des lignes existantes seront renforcées, le système d'information des voyageurs sera étendu à l'ensemble de la flotte de véhicule, une nouvelle billettique verra le jour, des économies d'échelles permettront d'optimiser le prix du titre de transport et, d'une façon générale, la qualité de service progressera à un tel niveau que le transport deviendra une alternative crédible face à la voiture.

**Avec et grâce à Néobus, le Grand Nouméa engage une véritable révolution de son système de transport en commun à la hauteur des grands défis qui se posent à lui.**

# Néobus, en chiffres et en lettres

# 10

## LES CHIFFRES CLÉS DE LA LIGNE 1

- ➔ **23 stations** distantes d'environ 600 mètres en moyenne
- ➔ **13.3 km** de longueur et 6 km d'itinéraire de piste cyclable
- ➔ Un bus toutes **les 5 minutes** en heure de pointe
- ➔ **Jusqu'à 20 minutes** de gain de temps de trajet en comparaison au véhicule personnel en heure de pointe.
- ➔ **2 Parkings relais** et **8 pôles d'échanges**
- ➔ **+30%** de hausse de l'activité avec près **20 000 voyageurs/ jour en 2020**
- ➔ **De 30 à 60% de gain de temps** pour les voyageurs selon le parcours

## LIGNE 1 MISE EN SERVICE EN 2019

### LEXIQUE

**Bus à Haut Niveau de Service :** ce sont des bus circulant sur des voies qui leur sont réservées et que l'on appelle « site propre ». La circulation en site propre et les priorités aux feux garantissent une régularité et une vitesse commerciale plus élevées que pour les bus classiques, permettant aux BHNS de circuler avec des intervalles de passage fréquents et sur une amplitude horaire élevée.

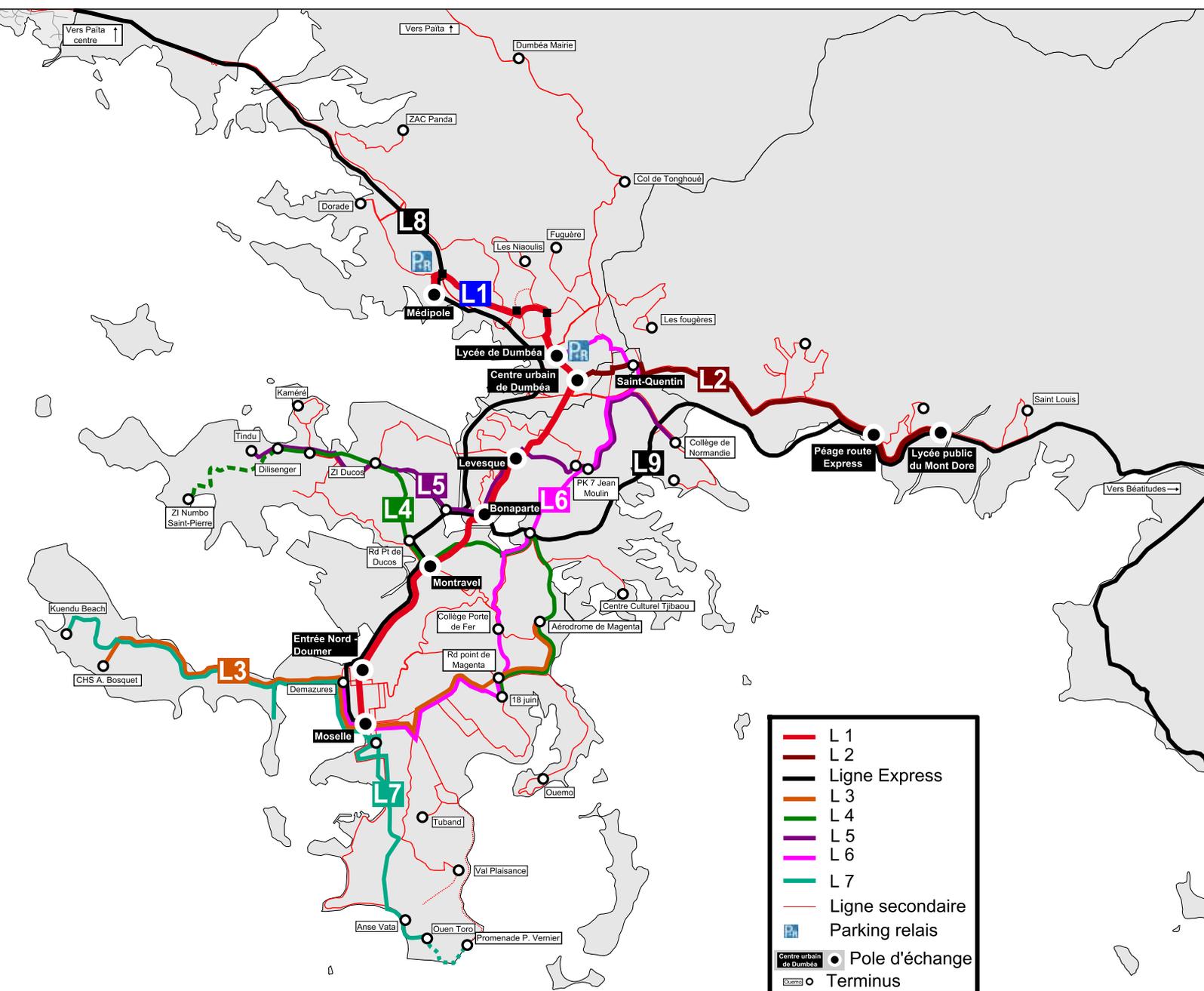
**Transport en commun en site propre :** se dit d'une voie réservée exclusivement à un type de transport (piste cyclable, voie de bus). Dans certains cas, les sites propres sont ouverts à la circulation d'autres usagers (taxis, deux roues motorisés).

**Parkings relais :** ces aires de stationnement permettront aux automobilistes de garer leur véhicule en toute sécurité pour emprunter ensuite le transport en commun. Deux parkings de ce type sont prévus de part et d'autre du tracé de la ligne 1.

# Néobus : colonne vertébrale du futur réseau de transport du grand Nouméa

**Néobus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 11



# Néobus : colonne vertébrale du futur réseau de transport du grand Nouméa

# 12

## LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND NOUMÉA

**Celui-ci sera structuré en 3 niveaux de service.**

### LES LIGNES NÉOBUS POUR RÉORGANISER L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE TRANSPORT

2 lignes Néobus sont en projet sur lesquelles le site propre sera quasi intégral avec priorité aux feux :

- la ligne L1 du centre-ville de Nouméa à Dumbéa-sur-Mer (terminus au Médipôle),
- la ligne L2 du Centre Urbain de Dumbéa à Boulari (terminus au futur lycée public du Mont-Dore).

### LES LIGNES STRUCTURANTES POUR DES DÉPLACEMENTS TRANSVERSAUX EFFICACES

- la Ligne L3 dessert Nouville avec un prolongement possible vers Magenta,
- les lignes L4 et L5 de desserte de la presqu'île de Ducos avec une possibilité d'extension également vers Magenta et les quartiers Nord-Est de Nouméa,
- la ligne L6 permettant la desserte du quartier de St Quentin depuis le centre-ville de Nouméa,
- la ligne L7 assurant la desserte des quartiers sud, vers l'université et le Kuendu Beach,
- la ligne express L8 pour la desserte de Païta en lien avec le centre de Nouméa,
- la ligne express L9 pour la desserte du Mont-Dore en lien avec le centre de Nouméa.

### LES LIGNES SECONDAIRES POUR LA DESSERTE DE PROXIMITÉ ET UN MAILLAGE FIN DU GRAND NOUMÉA

Ce sont des lignes de desserte locale qui mailleront l'ensemble du territoire du Grand Nouméa, à la fois en zone dense et en zone moins dense.

Elles devront être réalisées sur le principe de rabattement sur les axes principaux, ou avoir leur propre logique de desserte d'un bassin de population donné.

Certains secteurs pourraient être desservis avec du transport à la demande.

# Néobus : la ligne 1

# 13

Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées et comparées d'un point de vue socio-économique sur des critères de desserte, d'insertion et de coût.

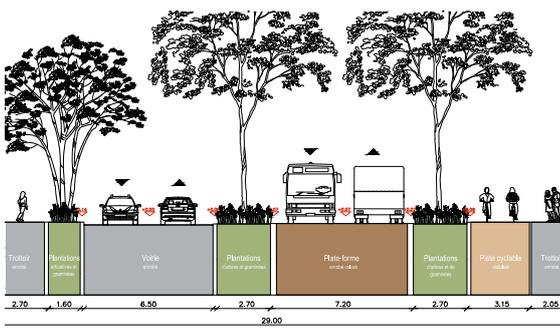
A l'issue de cette étude, un tracé préférentiel a été défini de la place Moselle à Nouméa jusqu'au Médipôle à Dumbéa-sur-Mer. Il forme la ligne 1 du TCSP Néobus.

## PLATEFORME : S'INSÉRER HARMONIEUSEMENT DANS L'ESPACE URBAIN

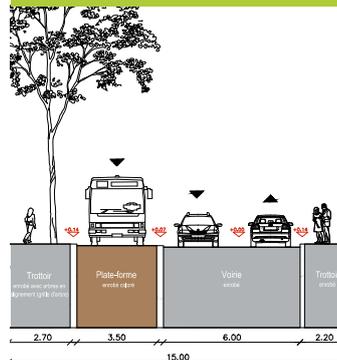
La plateforme est l'élément structurant de l'itinéraire de TCSP. Elle doit répondre à des normes et prescriptions géométriques précises qui permettent de garantir des conditions sécurisées de circulation, et d'offrir un confort de déplacement aux usagers des bus. La plateforme sera séparée de la voirie courante par une bordure franchissable de 7 cm de hauteur afin de pouvoir dévier la circulation bus ou voiture si nécessaire lors d'une exploitation en mode dégradé. Plusieurs profils de voiries seront mis en œuvre sur la ligne 1.

**Néobus sera au contact direct de 65.000 habitants, 50% des emplois et de 40% des élèves du Grand Nouméa.**

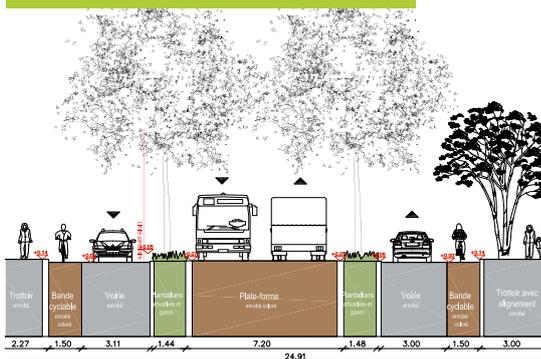
**TCSP bidirectionnel latéral**



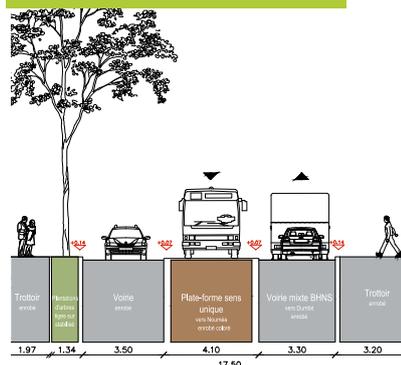
**TCSP unidirectionnel Latéral**



**Plateforme du TCSP bidirectionnel axial**



**TCSP unidirectionnel axial**



# Néobus : la ligne 1

# 14

## VÉHICULE : UNE NOUVELLE FAÇON DE VOYAGER

Les caractéristiques du véhicule seront celles que l'on attend d'un bus à haut niveau de service en termes de confort, de silence, de motorisation, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, d'information pour les voyageurs et bien sûr de capacité. À cela se rajoute un design extérieur et intérieur qui visera à changer véritablement l'image de marque du transport en commun et incitera à son utilisation.

*Aujourd'hui, le design d'un bus au niveau de service, avec sa caisse profilée, son vitrage panoramique et ses matériaux de haute technologie participent très largement à l'esthétique urbaine des villes qui en sont équipées.*



**22 véhicules  
de 18 mètres  
de long seront  
nécessaires pour  
l'exploitation la  
ligne 1 du BHNS.**

## QUELLE ÉNERGIE POUR NÉOBUS ?

En l'état de la technologie, la motorisation 100 % électrique n'est pas encore au point pour ce type de véhicule. Nous sommes contraints par la technologie à envisager une motorisation thermique ou hybride. Cependant, l'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Au moment de la livraison des véhicules, nous bénéficierons des progrès technologiques réalisés jusqu'à cette date. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs. Le bus est exemplaire sur les émissions de CO<sub>2</sub> : 2 à 3 fois plus efficace en moyenne par rapport à la voiture, 10 fois plus efficace aux heures d'embouteillage.

# Néobus : la ligne 1

## STATIONS : PLACE AU CONFORT ET À L'INFORMATION

### La ligne comprendra 23 stations.

Leur aménagement permet d'assurer des conditions d'attente confortables, notamment en termes de confort climatique (soleil, pluie, vent), de sécuriser les flux et la répartition des voyageurs, de délivrer toutes les informations utiles (temps d'attente, plan des lignes, tarifs...).

### ACCESSIBILITÉ : DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR TOUS.

Les stations, les pôles d'échanges, les véhicules et les parkings relais seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Plus particulièrement quatre éléments permettent de garantir une accessibilité optimale à tous :

- Le plancher bas du véhicule qui le met directement au niveau du quai.
- Le guidage visuel à l'approche des stations permet un arrêt précis évitant l'espace vide entre le quai et le véhicule.
- L'équipement du quai (bandes d'éveil, signalétique adaptée, rampes d'accès) simplifie l'accès de tous les voyageurs.
- Les annonces sonores à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

### PÔLES D'ÉCHANGES : L'INTERMODALITÉ EN TÊTE !

Le « pôle d'échanges » est un lieu d'articulation des réseaux de transport qui vise à faciliter les correspondances, l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode de transport à l'autre.

Ils doivent donc être simultanément, lieux d'échanges et lieux de vie, mais aussi lieux de dynamisme urbain.

### LES PÔLES D'ÉCHANGES EN TERMINUS :

- Moselle
- Dumbéa-sur-Mer

### LES PÔLES D'ÉCHANGES REGROUPEANT LES LIGNES STRUCTURANTES :

- Entrée Nord Doumer
- Montravel
- 2 pôles d'échanges à Rivière-Salée
- Centre urbain de Dumbéa
- Centre aquatique de Dumbéa

# 15

Chaque station sera distante en moyenne d'environ 600 mètres.

# Néobus : la ligne 1

# 16

## **PARKINGS RELAIS : PASSER EN DOUCEUR DE LA VOITURE À NÉOBUS**

Un parc relais (P+R) est un parc de stationnement sécurisé, à proximité immédiate d'un point d'accès au site propre du BHNS.

Néobus ne va pas partout. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer les liaisons entre la périphérie et le secteur central. L'automobile peut constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet. Ce qui est mis en place à travers le parc relais, c'est une possibilité confortable et sécurisée de stationnement, connectée au BHNS pour permettre d'achever son parcours en transport en commun.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturées et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale.

L'objectif de ces parcs relais est de capter une clientèle 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 TCSP du Grand Nouméa 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.

## **IL EST PROPOSÉ D'IMPLANTER 2 PARCS-RELAIS LE LONG DE LA LIGNE 1 DE NÉOBUS :**

**P+R de Koutio au Centre Urbain de Dumbéa : jusqu'à 200 places.**

**P+R des Érudits sur la ZAC de Dumbéa-sur-Mer : jusqu'à 250 places.**

## **REMISAGE ET MAINTENANCE : LE CENTRE TECHNIQUE DU NÉOBUS :**

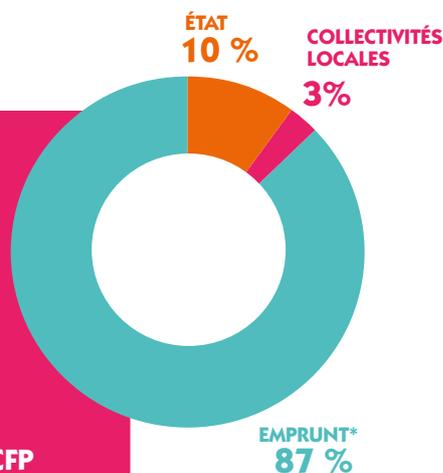
Le programme de travaux prévoit la construction d'un centre technique permettant de maintenir et de remiser les véhicules BHNS. La zone de remisage est dimensionnée pour une capacité à minima de 30 bus articulés de 18m de long pour l'exploitation future des deux lignes Néobus. Le centre sera localisé au droit du giratoire Belle-Vie (Rabot).

# Néobus : la ligne 1

LE COÛT DE LA LIGNE 1 : UN BUDGET MAÎTRISÉ

17

Répartition  
du financement  
du projet Néobus



## COÛT DE LA LIGNE 1 : UN BUDGET MAÎTRISÉ

L'enveloppe financière prévisionnelle  
est de l'ordre de **19 513 000 000 F CFP**

Etudes - Maîtrise d'ouvrage - Maîtrise d'oeuvre  
et prestations diverses : ..... **2 925 MF CFP**

Travaux et ouvrages d'art, dont les mesures  
réductrices et compensatoires : ..... **11 761 MF CFP**

Centre de maintenance et de remisage : ... **714 MF CFP**

Systèmes d'exploitation : ..... **571 MF CFP**

Foncier et indemnisation : ..... **685 MF CFP**

Matériel roulant : ..... **1 753 MF CFP**

Provisions et aléas : ..... **1 104 MF CFP**

Le financement sera assuré par des subventions directes pour  
un montant de **2 380 MF** (Etat dont Grenelle, province Sud,  
communes de l'agglomération) et par un emprunt.

\* Cet emprunt serait garanti et remboursé  
par une ressource provenant d'une fiscalité  
affectée au SMTU (Taxe sur les Produits  
Pétroliers) sur laquelle le Gouvernement  
à proposé fin juillet un projet de texte au  
Congrès de la Nouvelle-Calédonie.

# Néobus : les bénéfices attendus

**Néobus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 18

## UN INVESTISSEMENT RENTABLE POUR TOUS !

Ce projet apportera au territoire un certain nombre de bénéfices directs et indirects.

## LA DYNAMISATION DE L'EMPLOI DURANT LES TRAVAUX

La réalisation de la plateforme du TCSP va entraîner la passation de nombreux marchés de travaux avec des entreprises locales et générer la création de nombreux emplois. Le montant global des travaux de la ligne 1, hors matériel roulant, a été estimé à environ 11,8 Milliards de F CFP.

## L'ESSOR D'UN TRANSPORT EN COMMUN DE QUALITÉ

A l'horizon 2020, la fréquentation TC devrait représenter un trafic annuel de 12.3 millions de voyages dont 3,3 millions de nouveaux voyages.

En 2030, la fréquentation atteindra 14.6 millions de voyages dont 5.6 millions de nouveaux voyages (+60% par rapport à aujourd'hui).

Ce succès sera permis notamment par la qualité de service proposée par Néobus.

## NÉOBUS PLUS RAPIDE QUE LA VOITURE

La vitesse commerciale est la vitesse moyenne d'un bus de terminus à terminus, en prenant en compte les arrêts à chaque station, les montées et descentes des voyageurs.

**L'objectif est d'atteindre une vitesse moyenne de 22 km/h contre 15 km/h actuellement.**

Pour obtenir une telle moyenne en ville, il faut à la fois des conditions de circulation optimale (pas d'embouteillage) et peu de perte de temps en arrêts.

La question des embouteillages est réglée par le site propre : le véhicule circule sans contrainte, ni de feux ou de carrefour car il est prioritaire, ni de trafic car il est le seul à pouvoir emprunter la voie réservée.

La perte de temps lors des arrêts sera réduite grâce à l'accès à bord par plusieurs portes larges et la vente de titre de transport en station. De plus, l'absence de marches à bord du Néobus optimisera les échanges rapides en station. Le nombre de station a été optimisé en prenant en compte l'intérêt pour les secteurs à desservir et le temps de parcours total. Cela aboutit à une interdistance d'environ 600 mètres entre les stations du TCSP.

Dans les agglomérations françaises, 71 % des acteurs économiques considèrent que le TCSP a eu un effet positif sur leur activité. (source CERTU)

Jusqu'à 60 % de temps de trajet en moins par rapport à la voiture, engluée dans la circulation.

# Néobus : les bénéfices attendus

**Néobus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 19



## NÉOBUS PLUS PONCTUEL

La régularité des horaires est la garantie d'une durée connue du temps de parcours : c'est un critère essentiel pour fidéliser les usagers, notamment ceux qui sont astreints à des horaires (actifs, étudiants...)

La fiabilité des temps de parcours est garantie par le site propre et les dispositifs d'exploitation comme la priorité accordée dans les carrefours.

## NÉOBUS PLUS TÔT LE MATIN ET PLUS TARD LE SOIR

L'amplitude horaire est le temps de fonctionnement de la ligne entre le premier service du matin et le dernier service du soir.

Demain, Néobus proposera une amplitude horaire la plus large possible.

## NÉOBUS PLUS SOUVENT

La fréquence de passage est le temps moyen entre chaque passage de bus.

La fréquence doit atteindre un niveau suffisant pour marquer une réelle avancée pour le voyageur au regard du service antérieur.

En heure de pointe, la fréquence de Néobus sera d'un bus toutes les 5 minutes.

## NÉOBUS PLUS COMMUNIQUANT

Le haut niveau de service passe également par une information sur les services du bus délivrée au plus près du voyageur et de ses besoins.

L'information du temps d'attente sera diffusée en stations et accessible sur téléphone portable. L'affichage dans les bus du positionnement géographique, voire la diffusion libre des données d'exploitation (open-data), participent à la qualité de service.

## L'AMÉLIORATION DU POUVOIR D'ACHAT DES MÉNAGES

Comparé à la voiture, le déplacement en Néobus sera deux à trois fois moins cher permettant, pour certains, la suppression de la seconde voiture.

## L'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET L'EMBELLEMENT DE L'ESPACE URBAIN

La mise 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.

# Néobus : les bénéfices attendus

**Néobus**  
les transports du futur  
pour changer notre avenir

# 20

## ESPACE PUBLIC EMBELLI

Les aménagements indispensables au site propre sont l'occasion de repenser l'usage de l'espace public de voirie. Des places seront 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.

## PLUS DE PLACE POUR LES PIÉTONS

Une plus grande lisibilité et une meilleure sécurité devront être données aux espaces piétonniers le long du tracé. Les trottoirs seront réaménagés pour garantir une bonne accessibilité aux personnes à mobilité réduite. 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... Néobus constitue l'occasion de penser un système d'écomobilité efficace et accessible à tous.

## MOINS DE BRUIT

De toutes les nuisances urbaines, le bruit est celle qui est le plus ressentie. La réduction du bruit s'effectuera par l'utilisation de nouveau revêtement de voirie et la diminution du trafic automobile.

## CREATION DE 6 KM D'ITINERAIRES CYCLISTES

La création de pistes cyclables s'effectuera dans la mesure du possible tout le long du linéaire de Néobus. L'implantation de stations vélos aux arrêts Néobus constituera des compléments efficaces au développement du vélo sur l'agglomération.

## UN CHANTIER : MAINTENIR VOTRE QUALITÉ DE VIE, NOTRE PRIORITÉ

Tous les moyens seront mobilisés durant la phase chantier pour maintenir la qualité de vie des riverains, des commerçants et des usagers de l'espace public. Un dispositif d'information de proximité, animé par des médiateurs, sera au contact de chacun pour expliquer, prévenir et faciliter les activités au quotidien.

## DÉMARCHE D'INDEMNISATION DES PROFESSIONNELS SUBISSANT UNE PERTE D'EXPLOITATION

Conscients des désagréments qu'occasionnent les travaux, le SMTU met en place une démarche d'indemnisation auprès des commerçants, artisans et professions libérales en contrepartie de troubles sérieux et d'une diminution notable de leurs activités liées directement aux travaux du projet Néobus.

**Amélioration de la qualité de l'air :**

**Globalement, Néobus permettra une réduction de l'émission des polluants de près de 5%, et ce malgré la croissance des déplacements.**

# Néobus : Les travaux commencent !

Certes, des travaux préparatoires de réseaux ont déjà été réalisés, de même que certains chantiers sont en cours sur le site du Médipôle pour permettre son ouverture dans de bonnes conditions, en fin d'année.

Mais en juin, nous entrons **dans une phase plus active avec le lancement de plusieurs fronts de chantiers** sur la moitié du linéaire.

## SUR DUMBÉA

Les entreprises vont mettre en place leurs installations de chantier dans le secteur du lycée du Grand Nouméa.

Les travaux démarreront **sur trois endroits différents** :

- ➔ au pied de la **mairie annexe**,
- ➔ dans le secteur du **lycée du Grand Nouméa**,
- ➔ à l'intersection de **l'ancienne voie ferrée et de la route provinciale de Normandie**.

## SUR NOUMÉA

Les installations de chantier se situeront au niveau du stade de rugby de Rivière-Salée. Les travaux démarreront également **en deux endroits en simultanée** :

- ➔ vers le centre de contrôle technique de la **DITTT**
- ➔ et au niveau du **stade de rugby** de Rivière-Salée.

Ces différents fronts de chantier vont progresser au fil des mois et s'achèveront d'ici deux ans.

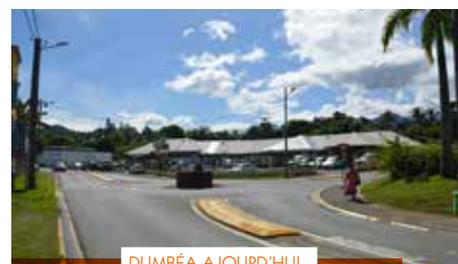
D'autres fronts de chantier seront ouverts d'ici la fin de l'année sur les autres quartiers concernés par le projet.

### Pendant les travaux...

Les travaux seront organisés de manière à préserver au mieux les circulations des voitures, des bus, comme des piétons ainsi que les accès aux riverains et aux commerçants. Les traversées de chaussées pourront se faire de nuit ou donner lieu ponctuellement à des circulations en alternance.

De façon très ponctuelle, le projet va apporter des adaptations aux plans de circulations ; celles-ci n'auront pas lieu au tout début du chantier. Elles feront l'objet de communications dédiées.

# 21



# Des riverains informés

Avec le bouclage financier du projet, les travaux Néobus vont prendre leur réelle ampleur dès ce mois de juin. Aussi, un dispositif de communication en accompagnement du chantier Néobus va être déployé autour de 3 axes :

- ➔ un dispositif permanent,
- ➔ un dispositif régulier,
- ➔ des actions à la demande.

## UN DISPOSITIF PERMANENT

- ➔ **Avec deux médiateurs qui, par leur présence et les visites** sur les zones de travaux, recueilleront les informations et répondront aux questions éventuelles des commerçants et des riverains concernées par les travaux.
- ➔ **La mise en ligne d'un site internet en version chantier ([www.neobus.nc](http://www.neobus.nc)), dès la mi juin, sera destiné à informer sur la vie du chantier** (nature des travaux, durée, zones concernées, perturbations éventuelles...). L'inscription possible sur ce site permettra à tout riverain ou commerçant non seulement d'être informé en temps réel du déroulement du chantier, mais de pouvoir également bénéficier d'alertes SMS.
- ➔ **Deux maisons du projet Néobus** seront installées à Nouméa (Baie de la Moselle) et à Dumbéa (à côté du Lycée du Grand Nouméa), afin d'informer les visiteurs sur le Néobus (tracé, planification des travaux, information sur le futur bus...).
- ➔ **Des « corners d'information »** seront placés dans les locaux des collectivités publiques (communes, province, gouvernement...).
- ➔ **Des panneaux permanents grands format (4x3 m ou 3x2 m)** mettront le chantier en perspectives avec des illustrations 3D du projet une fois terminé.

# 22



# Une communication calibrée

# 23



Roll up «général» du projet.

Roll up «Chantier» détaillé par périodes définies

Stand flyer et brochures



Bache travaux en cours/secteur 3D du projet.



# Site internet

# 24



# Des riverains informés

## UN DISPOSITIF RÉGULIER

- ➔ **Une newsletter en version chantier** complètera le dispositif d'information du site.
- ➔ **Un journal de chantier trimestriel** sera distribué dans les boîtes aux lettres à destination des riverains et des commerçants concernés.
- ➔ **Avec un relais d'information sur les supports des partenaires** telles que les communes du Grand Nouméa. Il est notamment prévu des insertions dans les magazines et des informations sur les sites Internet des villes.
- ➔ **Avec des insertions presse et annonces radio systématiques pour suivre l'actualité du chantier** (travaux, perturbations...).

## DES ACTIONS À LA DEMANDE

Elles seront déclenchées comme indiqué, en fonction de l'actualité et des impératifs du chantier.

- ➔ **Réunions d'informations pour les riverains et commerçants.** Par ce biais, l'information est délivrée directement aux destinataires.
- ➔ **Visites de chantier** pour les collègues et lycées.
- ➔ **Distribution de flyers et d'affiches « infos chantier »** par section de travaux.
- ➔ **Conférences et communiqués de presse.**
- ➔ **Actions pédagogiques** avec kit de présentation dans les écoles.
- ➔ **Évènementiels liés aux événements remarquables** du projet (lancement des travaux, choix du matériel roulant, phase de test, livraison du bâtiment...).
- ➔ **Campagnes médias** (une campagne d'images et de sensibilisation pour Néobus sera lancée en juillet, des campagnes de jalonnement et de mobilisation seront également déployées...)

# 25



# Des commerçants accompagnés en partenariat avec la CCI et la CMA

# 26

La mise en place d'une commission de soutien à l'activité va permettre de faciliter l'accompagnement des commerçants riverains directement impactés par les travaux du Néobus.

Le rôle de cette commission est de proposer, après vérification du préjudice subi, une indemnisation à l'amiable dans un cadre légal et dans des délais courts.



# Le plan global des travaux

# 27

## Rivière Salée

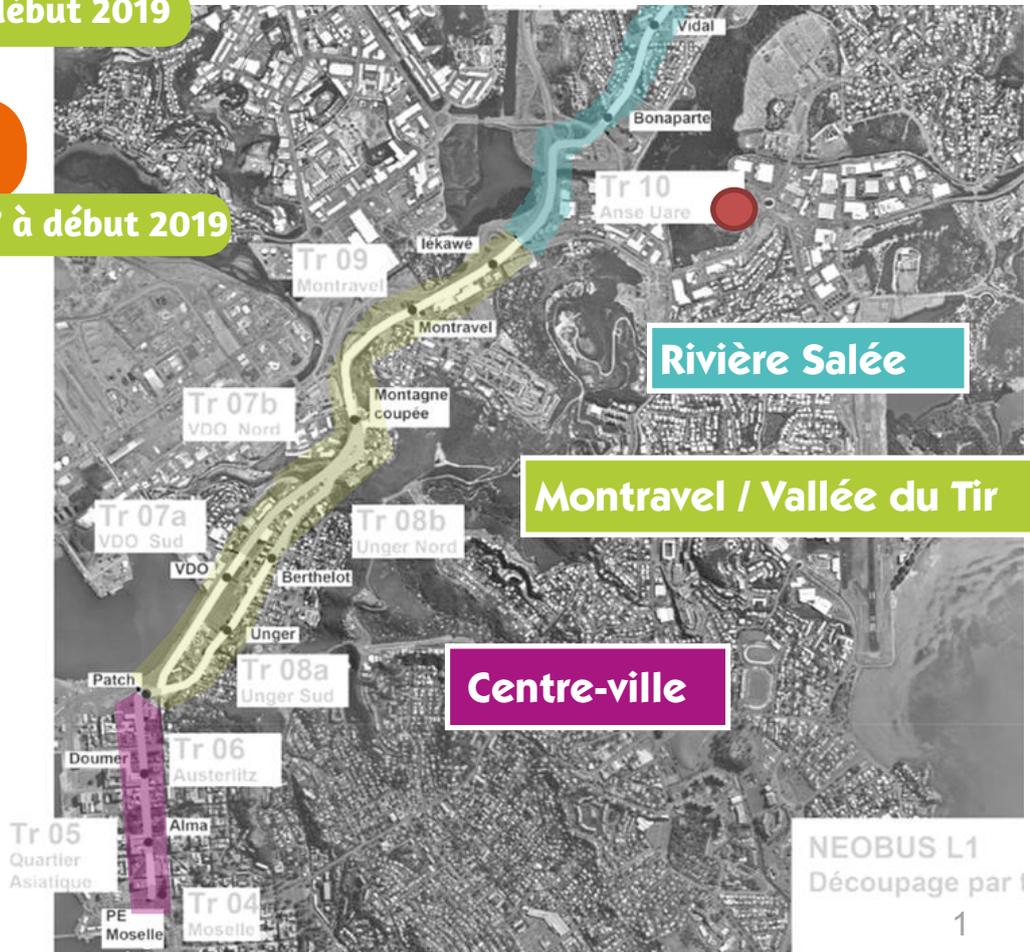
→ Juin 2016 à début 2018

## Montravel/VDT

→ Fin 2016 à début 2019

## Centre-ville

→ 3<sup>e</sup> trim 2017 à début 2019



# Le plan global des travaux

# 28

## Voie sud Médipôle

→ En cours

## Becquerel

→ 3<sup>e</sup> trim 2016 à mi 2018

## Centre Urbain de Koutio

→ Juin 2016 à début 2018

### Voie Sud Médipôle

