

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU GRAND NOUMEA

PLAN DE DEPLACEMENT DU GRAND NOUMEA

Etude de plan de déplacements

ARCADIS - ITER - ALTERMODAL - 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

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
Hiérarchiser 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

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
Planter des aires de livraison dans les espaces à forte densité commerciale	54

1

Introduction

1.1 Le contexte nouméen

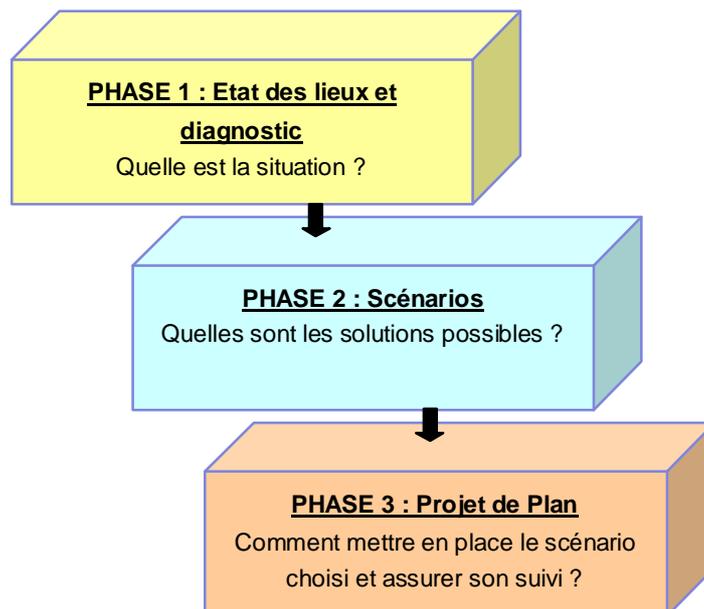
Le **Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN)** relève d'une démarche de type « Plan de Déplacement Urbain » adaptée au contexte local.

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 requalification 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 dans 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 dans les 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 transports 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 dorénavant 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'utilisateur 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** : billetterie 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

<p>2011 Création autorité organisatrice du Grand Nouméa 2010 à 2013 Pilotage des études sur les TC 2017 Nouveau(x) contrat(s) d'exploitation</p>	<p>Budget de fonctionnement d'un service technique (variant selon le nombre de techniciens, les outils...).</p>	<p>SIGN, Province Sud, Communes, puis future Autorité Organisatrice</p>
--	---	---

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.
- § **Informier 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 Puis Action pluriannuelle	Sur le PDAN : 12 MF CFP 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, DITT, 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

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 2012 Concertation – DUP 2013 Etudes PRO 2014 - 2016 Travaux 2017 Mise en service	* * *	SIGN puis future Autorité Organisatrice

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		

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'usager)
- § **Hierarchiser 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 **encombremments 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 encombrements 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 graphichage 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)

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 organisatrice.

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

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.

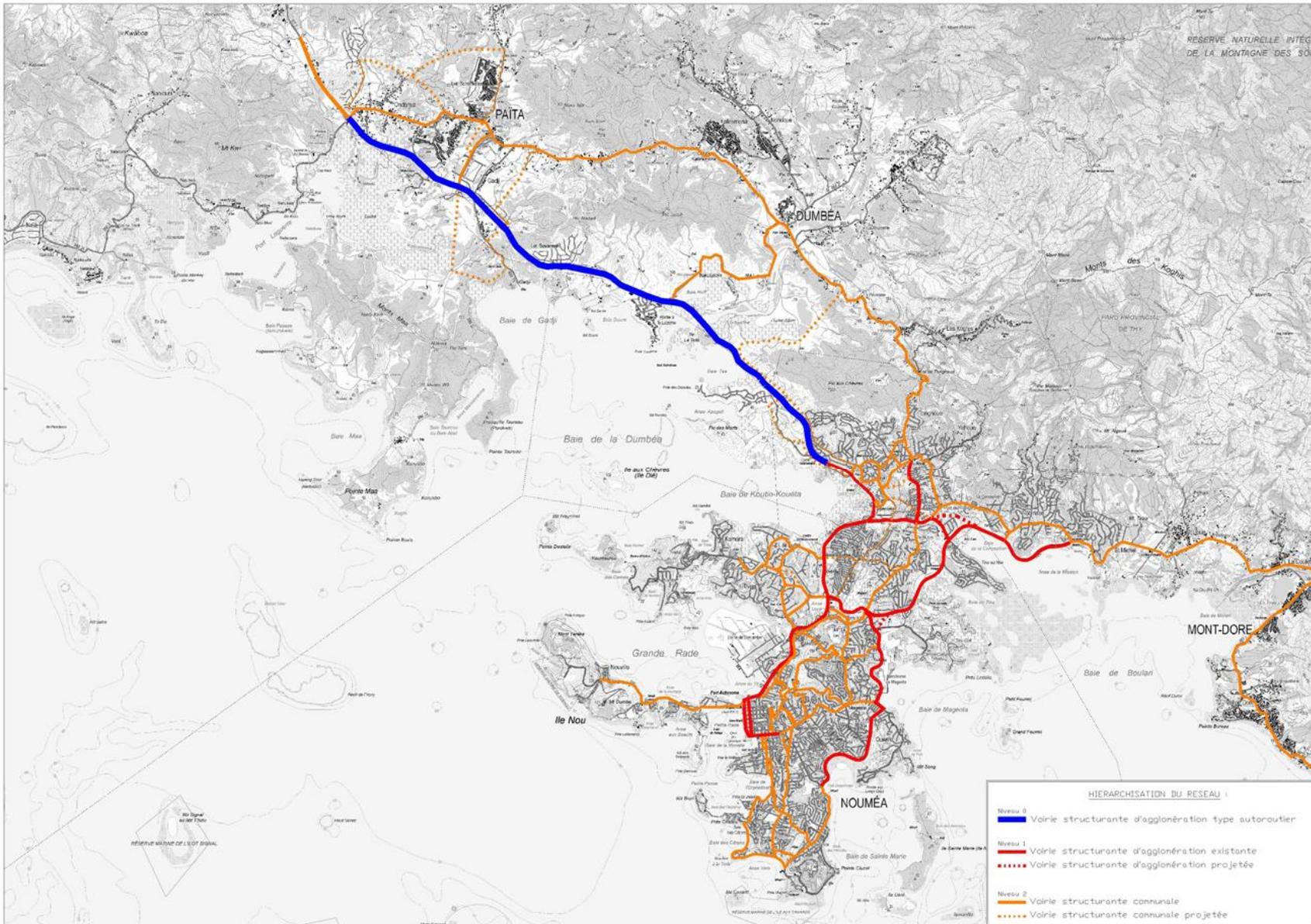
La carte de hiérarchisation, présentée sur la page suivante, précise l'ensemble des préconisations.

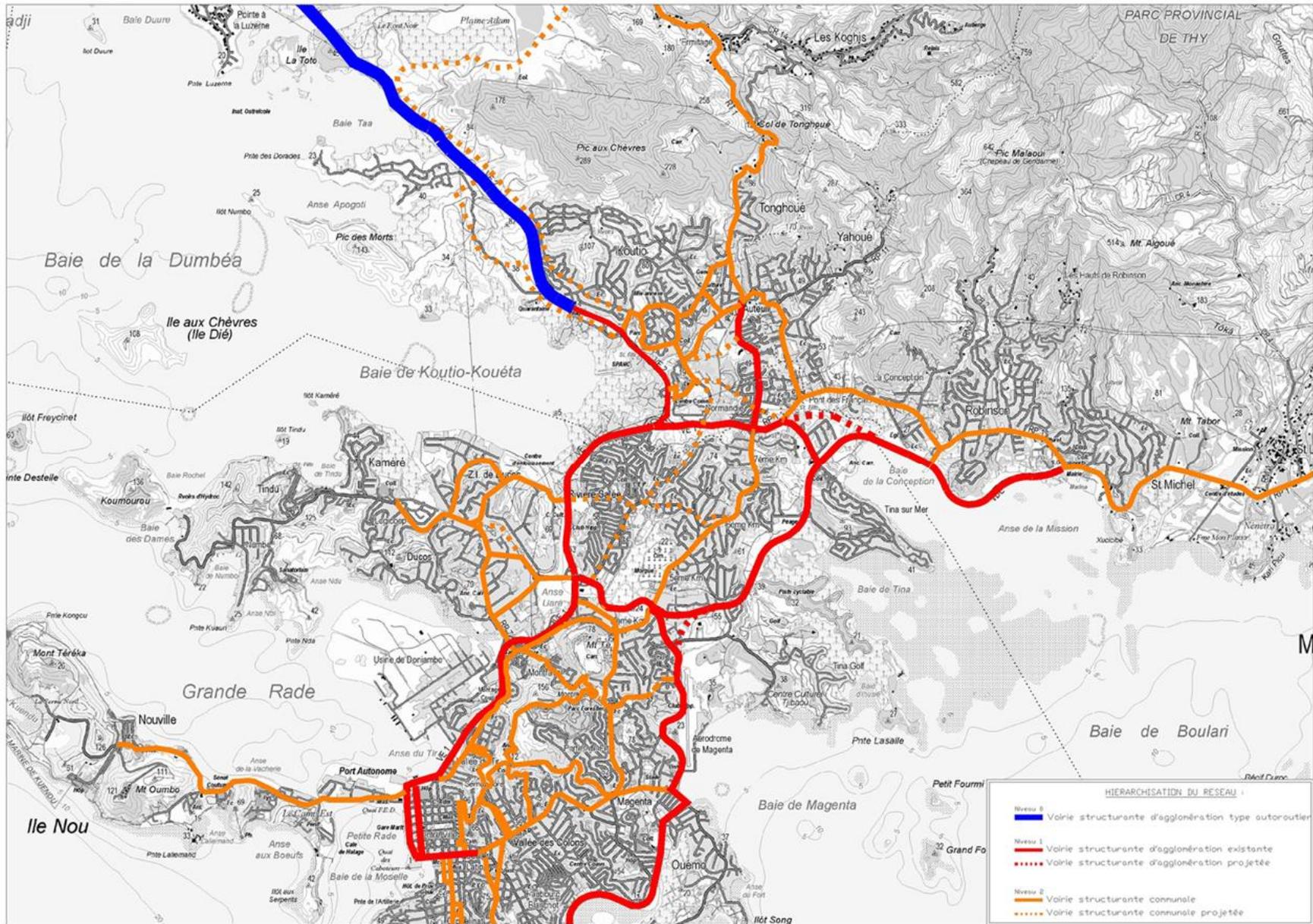
Modalité de réalisation

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.





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 Iékaué, 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 Montravel 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 Iékaué, 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 Bénébig 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

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 foisonnement 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** (flots 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, surbaissement 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.**

Modalité de réalisation

Echéance	Coût indicatif	Maîtrise d'ouvrage
2015 Etude de restructuration 2017 Mise en oeuvre	✱	SIGN puis future Autorité Organisatrice

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 :

- § 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.



Pole d'échange multimodal du Mans

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 Travaux : à définir	puis future Autorité Organisatrice
2014 DCE		
2015 – 2016 Travaux d'aménagement		
2017 Mise en service		

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
<p>2010 Etude Charte graphique</p> <p>2011 Harmonisation des documents d'information</p> <p>2012 Mise au point du suivi qualité de l'information aux arrêts</p> <p>2013 Mise en place de l'info points d'arrêt, aménagements d'arrêts</p> <p>2014 Mise en œuvre du suivi / contrôle qualité</p>	<p style="text-align: center;">* *</p> <p>Il s'agit ici de coût d'objectifs qui peuvent être proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude Charte graphique et découpe véhicule (conception), harmonisation des documents d'information : 5 M CFP - Mise au point du suivi qualité de l'information aux arrêts ; mise en place de l'info points d'arrêt et 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. 	<p>Exploitants</p> <p>SIGN</p> <p>puis future AOT</p>

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
<p>2011 Etude sommaire de définition et fonctionnalités</p> <p>2012 Lancement site internet TC Grand Nouméa</p> <p>2013 Etude fonctions du SAEIV Info points d'arrêt</p> <p>2014 Installation Information dynamique aux arrêts et embarquée</p> <p>2015 Mise en service SAEIV 2016 Connexion SAEIV & info internet</p>	<p style="text-align: center;">* *</p> <p>Il s'agit ici de coût d'objectifs qui peuvent être proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Exploitants SIGN puis future AOT</p>

Contexte et dysfonctionnements

Les réseaux ne 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 2013 Harmonisation technique des systèmes de billettique 2014 Mise en œuvre de la nouvelle tarification parallèlement au nouveau réseau	* *	SIGN puis future AOT

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 actuel 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 nécessaire 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 2012 Cahier des charges du (des) véhicule(s) & appel d'offres 2013 Renouvellement progressif du parc	* *	SIGN puis future AOT

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		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

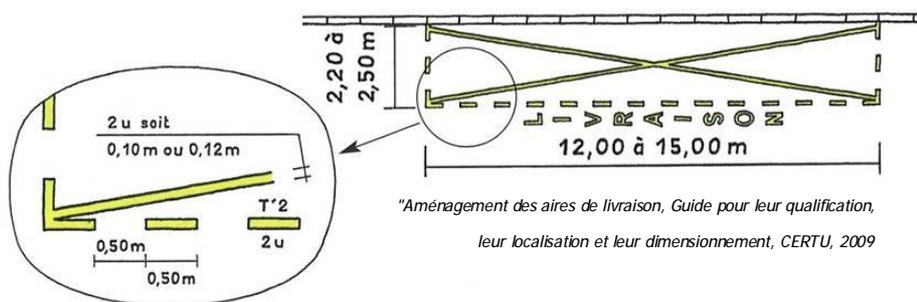
Objectifs poursuivis

L'utilisation des zones 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 zones 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 zones de livraison et des les rendre lisibles par les chauffeurs livreurs en offrant des zones 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 zones 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