



VOEU N°06/2009

Le coût du transport en Nouvelle-Calédonie



*Adopté en commission, le 23 juillet 2009,
Adopté en Bureau, le 25 août 2009,
Adopté en séance plénière, le 11 septembre 2009.*

RAPPORT N° 06/2009

Le conseil économique et social de la Nouvelle-Calédonie délibérant, conformément à l'article 155 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du conseil économique et social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° O2-CES/2005 du 19 mai 2005 portant règlement intérieur du conseil économique et social, modifiée par la délibération n° 03-CES/2009 du 20 février 2009,

Vu la proposition du bureau du CES en date du 16 juillet 2008, relative à la mise en place d'une autosaisine *concernant le coût du transport en Nouvelle-Calédonie*. Ce dernier a confié le soin d'instruire ce dossier à la commission de l'aménagement, des infrastructures, des transports et du cadre de vie.

Elle s'est réunie à de nombreuses reprises alternant les auditions et les réunions de synthèse, ci-après le tableau récapitulatif.

DATES	LES INVITES AUDITIONNES
13/08/2008	monsieur Raphael LARVOR , chef du service « études et diffusion » à l'institut de la statistique et des études économiques (ISEE),
09/09/2008	<i>réunion de travail</i>
28/11/2008	réunion de travail relative au projet de restructuration du transport public terrestre présenté par monsieur CORTOT , membre du gouvernement en charge du secteur des transports terrestres et maritimes, de l'énergie, de la sécurité routière et des infrastructures publiques, accompagné de monsieur Thierry PITOUT , directeur des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres (DITTT) et de monsieur Hugues GEORGELIN , chef de projet à la DITTT,
17/12/2008	madame Mireille MUNKEL , directrice de l'équipement de la province Sud,
22/12/2008	réunion de travail,
19/01/2009	messieurs Jacques BERNALEAU et Sylvain MEALLET , représentants de « Force Ouvrière consommateurs » (FO),
22/01/2009	mademoiselle Elsa DUBOIS et monsieur Jean-Charles DUBOIS représentants de la société « Transports DUBOIS », mademoiselle Marie-Céline DE MAISTRE , responsable de la division voirie à la ville de Nouméa, monsieur Philippe GEORGES , chef d'exploitation au GIE « Transports Karuïa », monsieur Louis CHALIOT , transporteur privé,
27/01/2009	monsieur Gérard JODAR , président de l'union syndicale des travailleurs kanaks et des exploités (USTKE), accompagné de monsieur Pierre-Yves BOUR , expert chez SECAFI ALPHA,
11/02/2009	messieurs Thierry MAYOLLE et Gilles MARQUES respectivement, directeur et responsable de « production » chez « CARSUD SA »,
12/02/2009	déplacement d'une délégation de la commission à Lifou dans les locaux de la province,
26/02/2009	monsieur Richard MARDJOEKI , directeur de TRANSCO,
27/02/2009	<i>réunion de travail</i>
07/04/2009	monsieur Alexandre MAPERI , directeur de l'aménagement et du foncier en province Nord,

DATES	LES INVITES AUDITIONNES
15/04/2009	<p>monsieur Gérard CORTOT, membre du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie en charge du secteur des transports terrestres et maritimes, de l'énergie, de la sécurité routière et des infrastructures publiques,</p> <p>monsieur Thierry PITOUT, directeur des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres (DITTT),</p> <p>monsieur Hugues GEORGELIN, chef de projet à la DITTT,</p> <p>monsieur Nicolas CADIC, chef du bureau des infrastructures routières à la DITTT</p>
<p>Lesquels ont apporté un précieux concours aux travaux du conseil économique et social dont les conclusions vous sont présentées dans le vœu ci-joint. Par ailleurs, l'association française des maires de Nouvelle-Calédonie (AFMNC), l'association des maires de Nouvelle-Calédonie (AMNC), la société calédonienne de transport (SCT), également conviées, n'ont pas répondu à l'invitation</p>	
27/04/2009	<i>Réunion de travail</i>
15/05/2009	<i>Réunion de synthèse</i>
27/05/2009	<i>Réunion de synthèse</i>
06/07/2009	<i>Réunion de bureau</i>
17/07/2009	<i>Réunion de travail</i>
23/07/2009	<i>Réunion d'examen & d'approbation en commission</i>
20	22

Sommaire

Introduction

Partie I : Etat des lieux

Chapitre liminaire. Le coût du transport et l'indice des prix

- I. Les éléments d'appréciation
- II. Le coût du carburant

Chapitre 1^{er}. Le coût du transport public aux niveaux territorial et communal

- I. Au niveau territorial
- II. Au niveau communal

Chapitre 2. Le coût du transport au niveau provincial

- I. En province Sud
- II. En province Nord
- III. En province des îles Loyauté

Partie II : Les propositions du conseil économique et social

- I. Les mesures destinées à diminuer le coût du carburant
- II. Les mesures destinées à diminuer le coût du transport pour un ménage
- III. Les mesures en faveur du transport scolaire

Conclusion

Introduction

La lutte contre la vie chère est un thème de préoccupation de plus en plus prégnant chez les calédoniens : produits de consommation courante, loyers, habillement... Le constat est le même : un prix excessif.

Des mesures ponctuelles ont été préconisées par le gouvernement pour tenter d'atténuer ce malaise qui touche en premier lieu les plus défavorisés, par le lancement de campagnes de sensibilisation et de dispositifs tels que « l'éco prix » ou « l'éco chariot ».

Plus récemment, un rapport commandé par un syndicat du territoire, pointe du doigt l'insuffisance du contrôle des prix en Nouvelle-Calédonie et la nécessité de réformer intégralement notre système fiscal.

C'est dans cet esprit de lutte contre la vie chère, que le conseil économique et social a décidé de s'intéresser au coût du transport. Mais comme une étude relative aux différents aspects du sujet n'était pas envisageable, compte tenu de la diversité des domaines et des enjeux, il a été décidé de n'étudier ici que les éléments susceptibles de réduire le coût du transport terrestre pour un ménage.

Pour cela, **le conseil économique et social a souhaité** connaître son impact sur le budget d'un ménage et déterminer ensuite les éléments pouvant être maîtrisés.

L'analyse des données statistiques montre que l'achat de véhicules neufs et les frais liés au carburant constituent les principales dépenses des calédoniens en matière de transport routier.

En outre, il est important de signaler que le coût du transport terrestre regroupe tant le prix payé par l'utilisateur que les subventions publiques.

Le conseil économique et social tente au travers de cette étude de fournir des pistes de réflexion visant à diminuer le poids budgétaire de ces deux postes. La maîtrise du prix du carburant, l'offre d'un service de transport public de qualité en constituent quelques unes...

Le rapport **du conseil économique et social s'attache** dans une première partie à dresser un état des lieux du coût du transport pour un ménage à partir des éléments statistiques, des différentes auditions et des déplacements puis dans une seconde partie d'exposer des mesures tendant à réduire le coût du transport terrestre sur le court et moyen terme.

1^{ère} Partie : Etat des lieux

Chapitre liminaire : Le coût du transport et l'indice des prix

Pour bénéficier d'éléments d'appréciation, **le conseil économique et social s'est rapproché** de l'Institut des Statistiques et des Etudes Economiques (ISEE) afin de disposer des indications suivantes.

I. Les éléments d'appréciation

Pour mesurer l'évolution des prix, l'ISEE se réfère à l'indice des prix qui se base sur les principaux produits de consommation des ménages.

1. Rappel : l'indice des prix

L'indice des prix à la consommation est un instrument de mesure de l'évolution, au cours du temps, du niveau général des prix des biens et services figurant dans la consommation des ménages.

Cette dernière correspond à la quasi totalité des achats de biens et services effectués par les ménages. En sont exclus, l'autoconsommation, les dépenses d'achat pour tous types de logements, les loteries, les jeux et les impôts.

Il est toutefois utile de préciser que l'indice ne mesure pas un niveau de prix pour une période déterminée, mais la variation de ce niveau entre deux périodes¹.

L'indice des prix à la consommation des ménages (base 100 en décembre 1992), calculé par l'ISEE, s'élève à 119,6 en juin 2004 contre 129,5 en juin 2008 et 131 au mois de juin 2009.

2. Le transport dans l'indice des prix à la consommation

Les résultats de l'enquête relative au budget « consommation des ménages » réalisée en 2008 viennent d'être publiés par l'ISEE.

¹ Ainsi, lorsque l'on dit que, sur la base 100 en décembre 1992, l'indice du pain est de 152,9 en mai 2002 et celui du jambon de 119,5 cela ne signifie pas que le jambon est moins cher que le pain. Cela veut dire qu'entre décembre 1992 et mai 2002, le prix du jambon a nettement moins augmenté (+19,5%) que le prix du pain (52,9%).

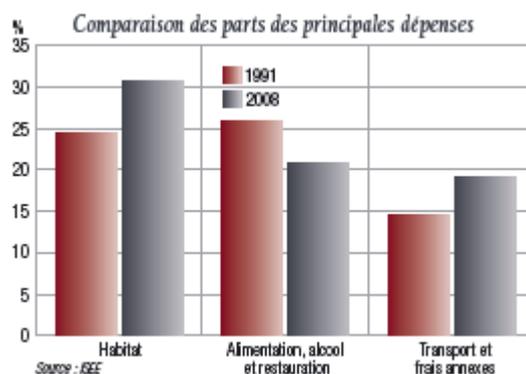
Comparaison des parts de l'alimentaire, du transport et de l'habitat

Nature de la dépense	Nouvelle-Calédonie			France 2006
	1991	2008	Variation 1991/2008	
Habitat	24,7	30,8	+6,1	31,6
Logement (<i>loyers, charges, petits travaux</i>)	10,1	13,4	+3,7	12,8
Assurance habitation		0,4		0,8
Équipement du logement	5,6	6,1	+0,5	5,7
Impôts fonciers	0,5	0,2	-0,3	2,1
Crédits immobiliers	5,1	7,6	+2,5	5,8
Gros travaux du logement	3,4	3,1	-0,3	4,4
Alimentation, alcool et restauration	25,9	21,0	-4,9	17,1
Produits alimentaires (<i>yc boissons non alcoolisées</i>)	21,5	16,6	-4,9	12,2
Alcool	2,0	1,5	-0,5	1,1
Restauration (<i>yc cantines</i>)	2,4	2,9	+0,5	3,8
Transport et frais annexes	14,2	19,1	+4,9	14,2
Achat de véhicules	8,8	9,3	+0,5	5,8
Carburants lubrifiant	4,1	3,6	-0,5	2,8
Services de transport	0,5	2,5	+2,0	2,3
Entretien du véhicule		1,6		1,5
Autres frais d'utilisation (<i>assurance, vignette</i>)	0,8	2,1	+2,9	1,8
Alimentation, alcool, restauration, transport, habitat	64,8	70,9	+6,1	62,9
Autres dépenses (<i>Aides aux familles, impôts, communications, vêtements</i>)	35,2	29,1	-6,1	37,2

Sources : ISEE ; INSEE, enquête Budget des Familles 2006 Unité : %

« Budget consommation des ménages 2008 » Source : ISEE

A la lecture de ce tableau, la croissance de 5 points du transport s'explique principalement par les services d'entretien et d'assurances des véhicules qui mobilisent 4 % du budget total des ménages, contre à peine 1 % en 1991. La part consacrée à l'achat de voiture est restée stable malgré un nombre de voitures neuves par ménage plus important. Une partie de l'explication réside dans la faible hausse des prix des voitures, bien inférieure à l'inflation sur la période 1991-2008 (+ 28 % contre + 35 %²). En effet, l'indice général de l'inflation pour l'année 2008 a été de 3,7%.



« Budget consommation des ménages 2008 » Source : ISEE

² L'inflation de 35% est calculée par le système du calcul en glissement qui correspond à la comparaison d'un mois donné mais de deux années différentes. Dans notre exemple, il s'agit de décembre 1991 avec un indice de 97,6 et de décembre 2008 avec 132,1 ; avec base 100 en décembre 1992.

A la lecture de ce graphique, de même qu'en 1991, il est à remarquer que le « transport » conserve son rang de troisième dans le budget total des ménages, avec en 2008 une place plus importante, très proche de l'alimentation.

Le poste « Transports et frais annexes » représente à lui seul 19,1 % du budget d'un ménage et prend en considération les dépenses suivantes :

<i>Détail de la dépense mensuelle de transport et frais annexes</i>		
	Montant moyen	Part dans le transport
Achat de véhicule	31 900	48,6
<i>dont voiture neuve</i>	18 100	27,6
Pièces détachées et accessoires	1 700	2,6
Entretien et réparation	3 700	5,6
Carburant et lubrifiant	12 200	18,6
Achat et entretien de véhicule	49 500	75,5
Autres services liés au véhicule (<i>peage, parking...</i>)	500	0,8
Services de transport (<i>terrestre, aérien, routier</i>)	8 200	12,5
<i>dont transport aérien</i>	6 100	9,3
Services de transport	8 700	13,3
Transport	58 200	88,7
Frais annexes (<i>Assurance véhicule - vignette</i>)	7 400	11,3
Transport et frais annexes	65 600	100,0

Source : ISEE Unités : F.CFP %

« Budget consommation des ménages 2008 » Source : ISEE

A la lecture de ce second tableau, il est à constater que, chaque mois, les ménages dépensent en moyenne plus de 65 000 F.CFP pour leur transport, dont 86 % sont liés au véhicule. La moitié du budget transport est consacrée à l'acquisition d'une voiture neuve ou d'occasion. En 2008, plus de 13 600 ménages s'en sont équipés, en y consacrant un peu plus de 1,8 million en moyenne à chaque achat. A préciser que plus de 2 300 ménages ont opté pour le 4x4 neuf avec un montant moyen de plus de 3,3 millions F.CFP par achat.

L'acquisition de véhicule mobilise 32 000 F.CFP par mois pour un ménage calédonien, soit 9 % de son budget total. Un tel niveau d'achat de véhicule engendre des frais de fonctionnement non négligeables. Le premier, le carburant, pointe au deuxième rang des dépenses de transport avec un montant de 12 000 F.CFP par mois.

L'entretien et l'équipement de la voiture mobilisent en moyenne 5 400 F.CFP par mois et l'assurance 6 200 F.CFP, soit un budget mensuel total de fonctionnement de l'automobile de 24 000 F.CFP.

Les services de transport totalisent 8 700 F.CFP par mois, dont plus de 75 % sont consacrés au transport aérien. Le transport terrestre (bus, transport scolaire, location de voiture) pèse un peu plus de 22 % dans cette catégorie.

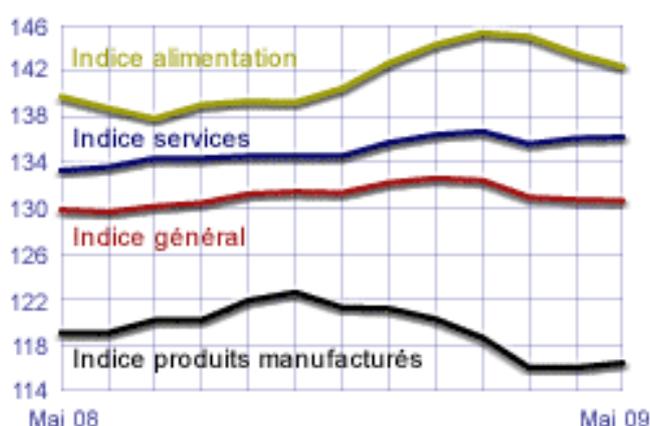
Compte-tenu de l'importance occupée par le poste « transports et frais annexes » dans le budget d'un ménage, **le conseil économique et social s'intéressera** au coût du carburant puis, à celui du transport public

terrestre. Il s'agira ensuite d'apporter des éléments de réflexion pour la réduction de ces derniers.

II. Le coût du carburant

La hausse du prix du baril de pétrole connu en 2008 a constitué l'un des facteurs de la vie chère en Nouvelle-Calédonie. L'analyse des éléments composant le prix du carburant s'avère dès lors utile pour émettre des éventuelles propositions de diminution.

A. Éléments d'appréciation



« Comparaison des différents indices des prix » Source : ISEE »

A la différence des prix de l'alimentation qui connaissent une augmentation de 0,5% sur les douze derniers mois, les prix des produits manufacturés sont en baisse de 2,2% en mars 2009 grâce notamment à la diminution des prix « Essence et gazole » (-13,7%).

Mois	Avril 2008	Mai 2008	Juin 2008	Juil 2008	Août 2008	Sept 2008	Oct 2008	Nov 2008	Déc 2008	Janv 2009	Févr 2009	Mars 2009	Avr. 2009	Mai 2009
Essence et Gazole	148,6	145,4	145,9	152,3	152,7	163,7	168,8	158,7	155,9	149,8	136,5	117,8	117,7	119,6

« Evolution de l'indice des prix relatifs à l'essence et au gasoil » Source : ISEE

B. La structure du prix du carburant

C'est la délibération n°173 du 29 mars 2006 qui fixe la structure du prix de l'essence et du gazole. Conformément à cette dernière, le gouvernement fixe chaque mois le prix public maximum de l'essence et du gazole distribués dans toutes les stations du territoire.

1. Le prix maximum de cession aux revendeurs

Le prix maximum de cession aux revendeurs à la pompe est composé :

- du prix CAF (« Coût-Assurance-Fret ») qui correspond au prix d'achat réglé par les importateurs, majoré des frais d'assurance et de fret. Les modalités de calcul du prix CAF sont précisées par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie,
- des taxes qui correspondent aux assujettissements réglés par les importateurs de gazole et d'essence, conformément à la réglementation en vigueur. La valeur de cet élément est déterminée mensuellement selon les modalités fixées par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie :
- du produit d'activité grossiste fixé par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Cette valeur est actualisée au 1^{er} jour de chaque mois par application d'une formule paramétrique³ d'actualisation,
- de la variable de péréquation, déterminée forfaitairement sur la base des coûts supportés par les compagnies pétrolières pour acheminer l'essence et le gazole jusqu'aux points de vente. Cette dernière est également fixée par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

2. Le prix maximum de vente au détail :

Le prix maximum de vente au détail correspond à la somme du prix de cession aux revendeurs et du produit d'activité détaillant.

Le produit d'activité du détaillant est déterminé forfaitairement dans la structure du prix de l'essence et du gazole. Cette valeur est actualisée au 1^{er} janvier de chaque année par l'application d'une formule paramétrique tenant compte des frais de personnel et de maintenance supportés par les détaillants.

Intitulés	Essence	Gazole
Prix CAF (1)	31,60	40,90
Taxes (2)	47,3	20,2
Produit d'activité grossiste (3)	18,7	17,7
Variable de péréquation (4)	3,1	4
PRIX MAXIMUM DE CESSION AUX REVENDEURS		
(5) = (1) + (2) + (3) + (4)	100,7	82,8
Produit d'activité détaillant (6)	11,10	11,10
PRIX MAXIMUM DE VENTE AU DETAIL		
(7) = (5) + (6)	111,8	93,9

« Structure des prix pour la période du 1^{er} mars au 31 mars 2009 »⁴ (Les valeurs sont exprimées en franc CFP par litre)

³ La formule paramétrique tient compte a minima des frais de personnel et de maintenance supportés par les importateurs d'hydrocarbures liquides.

⁴ JONC n°8295 du 26 février 2009

Chapitre 1^{er} Le coût du transport public terrestre aux niveaux territorial et communal

Le service de transport public terrestre relève à la fois de la compétence de la Nouvelle-Calédonie, des provinces et des communes. Le réseau de transport territorial affiche des tarifs acceptables mais propose un service non incitatif. S'agissant des transports collectifs relevant de la commune, il est à noter que seule la ville de Nouméa dispose aujourd'hui de son propre réseau de transport en commun qui constitue une gestion correcte du service.

Compte tenu des spécificités du coût du transport au niveau provincial, ce dernier sera traité au chapitre suivant.

I. Au niveau territorial

A. Présentation

Il revient à la Nouvelle-Calédonie de réaliser les infrastructures de transport, d'organiser le réseau de transport en commun territorial et d'assurer le service public de transport des personnes au niveau territorial⁵.

Dans ce cadre, la Nouvelle-Calédonie a délégué la gestion et l'exploitation du service du transport public de personnes à la société « Transport Dubois ». Cette société dispose de 20 véhicules grâce aux 4 récentes acquisitions avec une autonomie de 50 à 78 places suivant le véhicule. Elle dessert six lignes au total (2 Nouméa/Koné, 2 Nouméa/Koumac, 1 Nouméa/Pouébo, 1 Nouméa/Poindimié).

La tarification des titres de transport est fondée sur un prix kilométrique décroissant, en fonction de la distance parcourue. A titre d'exemple un ticket Nouméa/La Foa (110 km) s'élève à 900 F.CFP ; un billet Nouméa/Pouébo (442 km) s'établit à 1750 F.CFP.

Le conseil économique et social a relevé les tarifs et les lignes sous compétence de la Nouvelle-Calédonie. Ils sont récapitulés dans le tableau suivant :

LIGNES	TARIFS
Nouméa/Koné	1300
Nouméa/Koumac	1650
Nouméa/Pouébo	1750
Nouméa/Hienghène	1650
Nouméa/Touho	1550
Nouméa/Houailou	1250

⁵ Articles 22-12° et 22-13° de la loi organique n°99-209 du 19 mars 1999

Nouméa/Kouaoua	1100
Nouméa/Canala	1100
Nouméa/Poindimié	1450

« Source : Direction des Infrastructures de la topographie et des transport terrestres »(les valeurs sont exprimées en francs CFP)

Depuis 2005/2006, la Nouvelle-Calédonie verse au délégataire une subvention de fonctionnement pour compenser les augmentations du gasoil et des différents frais de fonctionnement des lignes (assurances, pièces détachées, salaires, huiles, pneumatiques...) à hauteur de 12,5 millions de francs CFP par an.

En outre, une indemnisation de 24 millions de F.CFP par an est allouée aux transporteurs dans l'attente de la reconnaissance de la mission de service public qui engendrerait la suppression du système des droits d'exploitation. En effet, le système des droits d'exploitation est une autorisation administrative délivrée à des transporteurs privés afin d'exploiter une ou plusieurs lignes publiques régulières. Ceux-ci engendrent des contraintes imposées par les pouvoirs publics ainsi que divers frais entièrement pris en charge par les transporteurs. De ce fait, les pouvoirs publics ont décidé de leur accorder une aide exceptionnelle depuis 2005 afin de compenser ce déséquilibre⁶.

B. Le projet en cours : la restructuration du réseau de transport public de la Nouvelle-Calédonie

Le projet de restructuration du réseau de transport tend à améliorer le service de transport par :

- la création d'une seule autorité organisatrice pour l'ensemble des lignes interurbaines,
- l'amélioration et le développement de l'offre de transport,
- le développement d'une véritable politique des déplacements en accord avec le futur schéma d'aménagement et de développement de la Nouvelle-Calédonie.

L'autorité organisatrice qui prendra la forme d'un syndicat mixte regroupant l'ensemble les personnes publiques intéressées (Nouvelle-Calédonie, province Nord, province Sud) aura pour mission :

- d'organiser le réseau,
- d'appliquer la politique de transport concertée,
- de contractualiser le prix au kilomètre,
- d'établir la politique commerciale.

II. Au niveau communal

⁶ Délibération modifiée n° 540 du 25 janvier 1995 portant réglementation de transports routiers de personnes sur le Territoire, art. 18 et 42.

Seule la ville de Nouméa dispose aujourd'hui de son propre réseau de transport en commun (voir supra). Les communes du Grand Nouméa (Dumbéa, Mont-Dore et Païta) sont desservies par un réseau de transport en commun sous compétence provinciale (voir supra). Toutefois, le rapprochement de ces quatre communes semble se préciser par la volonté des élus de créer une véritable communauté d'agglomération à fiscalité propre dès le 1^{er} janvier 2010 avec, en priorité, la mise en place rapide d'un réseau de transport en commun en site propre à l'échelle du Grand Nouméa.

Les auditions menées par **le conseil économique et social**, ont montré qu'à l'inverse des communes de la province Sud, celles du Nord et des Iles manquaient indéniablement de réseaux de transports publics. Il est ainsi avéré que certaines tribus demeurent aujourd'hui enclavées et ne disposent, pour rejoindre le réseau public, que de transports privés affichant des prix exorbitants.

L'absence de desserte dans ces zones peut s'expliquer par l'éloignement des communes entre elles, la disparité des tribus et les difficultés du relief qui induisent des investissements considérables qu'une commune seule, ne peut assumer.

Chapitre 2 : Le coût du transport public routier au niveau provincial

La gestion du service du transport public de personnes varie entre les provinces. Si la province Sud dispose d'un service de transport desservant la quasi-intégralité de son territoire, ceux des provinces Nord et des Iles Loyauté requièrent indéniablement des améliorations.

I. En province Sud

D'une manière générale, les bus sont nombreux et permettent de se déplacer facilement. Leur destination est toujours indiquée sur le pare-brise et ils s'arrêtent dans tous les quartiers de Nouméa et du Grand Nouméa, pour déposer ou embarquer des passagers.

Deux opérateurs desservent Nouméa et sa périphérie:

- Karuïa Bus,
- CarSud.

A. Le transport public routier

1. Les transports Karuïa Bus:

a. Présentation du GIE Karuïa

Le GIE Transport en commun a été créé en 1993, avec pour objectif principal de regrouper les transporteurs routiers de personnes de la ville de Nouméa, et être l'interlocuteur privilégié de la profession, vis-à-vis des pouvoirs publics.

La signature du contrat d'exploitation en 1999 et qui se clôture en 2016 entre le GIE et la ville de Nouméa pour la mise en place et l'exploitation du nouveau réseau de transport en commun, permet à la société d'assurer un service de transport satisfaisant. Selon cette convention, la ville dispose de la tarification des titres de transport et d'un pouvoir de contrôle sur la gestion du service.

En outre, afin d'assurer un service de transport de qualité, la ville de Nouméa injecte une subvention de 350 millions de F.CFP par an.

b. Les lignes, les tarifs et les horaires

Le GIE possède une flotte de 93 bus et dessert tous les quartiers de Nouméa via 9 lignes :

- la ligne blanche : La Pérouse/Tindu,
- la ligne verte : Nouville/Ouen-Toro,
- la ligne bleue : Saint Quentin/But ville,
- la ligne noire : Saint Quentin/Jules Garnier,
- la ligne marron : Numbo/ But ville,
- la ligne jaune : Chapelle de Rivière-Salée/N'Géa,
- la ligne orange : Chapelle de Rivière-Salée/Val Plaisance,
- la ligne violette : Ducos Papeete/Ouémo,

Le GIE dispense différents titres de transport et divers tarifs :

- des tickets de bus :

Ticket	Prix à bord		Prix au distributeur	
	En frs CFP	En €	En frs CFP	En €
Adulte	200	1,68	170	1,42
Enfant de 2 à 10 ans	100	0,84	Pas de vente	
Enfant de - de 2 ans	Gratuit			
Ancien combattant de 65 ans et plus	Gratuit			

Les tickets peuvent être achetés à bord du bus, auprès du chauffeur. Dans ce cas, le billet de transport s'élèvera à 200 f.cfp.

Des cartes magnétiques de 10 voyages, des abonnements :

Carte	Taux de Réduction	Carte 10 voyages		Mensuelle		CONSIGNE
		PRIX	RECHARGE	PRIX	RECHARGE	
Normale	Aucun	2 250	1650	7 850	7 250	600
Collégiens, lycéens, étudiants	- 30 %			5 670	5 070	600
65 ans et plus	- 50 %			4 220	3 620	600
Les titulaires d'une carte d'invalidité permanente	- 50 %			4 220	3 620	600

S'agissant des amplitudes horaires, elles diffèrent selon la période :

- en semaine : le service de transport débute à partir de 4h40 jusqu'à 20h34,
- en week-end : le service commence à 6h00 et se termine à 20h04.

Les bus ont une fréquence de 17 minutes en moyenne en semaine, et de 33 minutes en week-end.

2. Les transports Carsud

a. Présentation de la société Carsud

Carsud est l'opérateur privé qui assure le service public de transport de personnes pour le compte de la province Sud. Il dessert les communes du « Grand Nouméa » c'est-à-dire Nouméa, Dumbéa, Mont Dore et Païta jusqu'à Tontouta.

A l'image du contrat liant la ville de Nouméa au GIE Karuïa, la province Sud délègue le transport de personnes à Carsud en échange de subventions conséquentes (350 millions de F.CFP en 2008). La province dispose néanmoins du pouvoir de fixer les tarifs et d'un droit de regard sur la gestion du service.

Il est à noter, que la société, dans un but d'amélioration du service rendu aux citoyens, procède actuellement au renouvellement intégral de sa flotte de véhicules.

b. Les lignes, les tarifs et les horaires

Carsud dessert actuellement 5 lignes principales et 7 lignes secondaires. Le tarif d'un titre de transport varie en fonction de la zone parcourue, de la formule choisie et du statut de la personne transportée :

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Ticket 1 voyage adulte	200 f.cfp	280 f.cfp	400 f.cfp
Ticket 1 voyage enfant (de 4 à 10 ans)	100 f.cfp	150 f.cfp	200f.cfp
Le Multi Pass 2100 f.cfp toutes zones	160 f.cfp	230 f.cfp	320f.cfp
Le Pass semaine* 1500 f.cfp 1 zone 2100 f.cfp 2 zones 3000 f.cfp toutes zones	125 f.cfp (coût max. par voyage)	175 f.cfp (coût max. par voyage)	250 f.cfp (coût max. par voyage)
Le pass mensuel* 4500 f.cfp 1 zone 5900 f.cfp 2 zones 8900 f.cfp tpoutes zones	90 f.cfp (coût max. par voyage)	118 f.cfp (coût max. par voyage)	178 f.cfp (coût max. par voyage)
Le pass mensuel étudiant* 3150 f.cfp 1 zone 4130 f.cfp 2 zones 6230 f.cfp toutes zones	63 f.cfp (coût max. par voyage)	83 f.cfp (coût max. par voyage)	125 f.cfp (coût max. par voyage)

* : Nombre de voyages illimité

Pour les handicapés à un taux supérieur à 66,67%, le titre de transport est gratuit.

B. Le transport scolaire

Créé en 1996 par les 4 communes composant l'agglomération du Grand Nouméa (Nouméa, Dumbéa, Païta et Mont-Dore) et doté de la personnalité morale (Etablissement public de coopération intercommunale), TRANSCO a vocation à transporter les élèves du secondaire, de l'agglomération.

L'exploitation du service de transport scolaire est déléguée à la Société Calédonienne de Transport (SCT) qui fournit les bus et le personnel de conduite.

Les tarifs des transports s'établissent par trimestre et varient en fonction du statut de l'élève :

- élève non boursier : 13 000 F.CFP/trimestre
- élève boursier : 3000 F.CFP/trimestre

II. En Province Nord

A. Constat

La province Nord comprend des lignes **intraprovinciales** (4) et **interprovinciales** (4).

1. Les lignes intraprovinciales :

- Quatre concernent le transport public de personnes :

Trajets	Tarifs
Koumac – Poum	350 f.cfp
Koumac - Pouébo	400 f.cfp
Houailou - Poindimié	800 f.cfp
Pouébo - Poindimié	500f.cfp

- Quatre concernent la desserte des lycées de Pouembout, Touho, et Poindimié :

Lignes	Tarifs
Koumac-Pouembout	450 f.cfp
Pouembout-Touho-Poindimié	250 f.cfp
Poindimié-Touho-Pouembout	250 f.cfp
Ouégoa-Pouébo-Touho-Poindimié	520 f.cfp

Les trois premières lignes ont été mises en place à l'ouverture des lycées de Poindimié et de Touho en 1994. La dernière ligne a été créée en 2002 en raison de l'augmentation des effectifs du lycée.

Jusqu'en 2002, la province participait seule financièrement au transport. Depuis 2003, les communes concernées y contribuent également au prorata du kilométrage parcouru et du nombre d'élèves ressortissants de leur territoire.

2. Le conventionnement

Depuis la provincialisation, la province Nord s'est impliquée dans le transport de personnes en attribuant les lignes après appels d'offres tous les trois ans.

Elle y consacre un budget annuel de 41 millions de F.CFP pour l'ensemble du transport terrestre (lignes intraprovinciales et desserte des lycées).

B. Les perspectives

Dans le cadre de la restructuration du réseau de transport public routier de personne de la Nouvelle-Calédonie, la province Nord souhaite une coordination entre ses lignes, celles de la Nouvelle-Calédonie et celles des communes (désenclavement des tribus). Les infrastructures nécessaires à un service de qualité devraient également être mises en place (gares routières, arrêts, abris-bus...).

Cette restructuration devrait permettre grâce à un service de qualité d'ouvrir le réseau à une clientèle plus large (touristes, professionnels).

La création de nouvelles lignes provinciales ne pourra se faire qu'après la mise en place du nouveau réseau (coordination).

III. En province Iles

A. Constat

Le déplacement d'une délégation du conseil économique et social à Lifou a permis de mesurer les enjeux que revêt le problème du transport dans les îles. En effet, la préoccupation des îles réside dans leurs difficultés à assurer des liaisons avec la Grande Terre. Le transport de passagers et de marchandises sont soumis à un certain nombre d'aléas :

- météorologiques,
- matériels (pannes),
- économiques (tarifs élevés),
- sociaux.

Ces conditions constituent à l'heure actuelle des impératifs auxquels sont confrontés quotidiennement les loyaltiens.

Afin de promouvoir le développement économique des îles Loyauté et de favoriser le déplacement de personnes, la province en partenariat avec la Nouvelle-Calédonie, l'Etat et la Société de Développement et d'Investissement des Iles Loyauté (SODIL) tente de remédier à cet handicap par la poursuite de différents objectifs :

- à court terme : la réalisation d'un réseau de transport aérien inter-îles,
- à moyen terme : l'extension de l'aérodrome de Lifou,

- sur le long terme : la transformation de l'aérodrome de Lifou en aéroport international.

Ainsi, le transport en province Iles se situe au cœur de différents enjeux :

- économique,
- social,
- culturel,
- environnemental.

Néanmoins, ces différents aspects (aérien et maritime) ne pourront pas être abordés dans ce rapport tant ils sont essentiels et feront donc l'objet d'études ultérieures. **Le conseil économique et social ne s'intéressera** uniquement ici qu'aux transports collectifs terrestres.

1. Le transport public routier

Le transport en commun dans les îles est de deux types :

- le transport subventionné,
- et le transport non subventionné.

a. Le transport subventionné :

A Lifou, la province consacre 15 millions de F.CFP au transport en commun. Le réseau est composé de 9 circuits desservis quotidiennement, du lundi au vendredi.

Pour Ouvéa, 2 lignes assurent actuellement le transport public, ce qui représente un budget de 5 millions de F.CFP.

Pour Maré, 7 lignes couvrent le réseau de transport de personnes, représentant pour la province 14 millions de F.CFP.

Au total, la province octroi 34 millions de F.CFP au transport « subventionné ».

b. Les transports « non subventionnés »

Ces transports sont également qualifiés de transports « non organisés » en raison de l'absence de contrat liant les transporteurs à la province ou à la commune. Ces entrepreneurs exercent leur activité sur les lignes desservies par le « transport organisé ». Les prix pratiqués par ces derniers sont calqués sur ceux affichés par le « transport organisé » soit 300 F.CFP.

Le transport « non organisé » représente à Lifou une vingtaine de transporteurs privés, 12 à Maré et 2 pour Ouvéa.

Le déplacement d'une délégation du conseil économique et social sur Lifou a permis de percevoir l'intérêt de ces transporteurs. Ces derniers exercent sur des lignes préétablies et variées tels que le « transport régional », le transport touristique, le transport scolaire mais également dans les endroits non desservis par des lignes régulières.

B. Le transport scolaire

Le transport scolaire en province des Iles relève de la compétence des communes. Le nombre d'enfants scolarisés s'établit au total à 6627 dont 3846 pour le primaire et 2781 pour le secondaire.

A Lifou, le transport scolaire est géré et assuré par une association : la FASEL, qui gère 56 circuits assurés par 29 transporteurs.

Cette association reçoit des subventions de différentes provenances :

- la commune de Lifou (67 millions de F.CFP étalés sur 5 ans, soit 13 400 000 F.CFP/an),
- l'Etat (46 127 815 de F.CFP versés sous forme de subventions en deux fois),
- la province (14 millions de F.CFP par an),
- les parents (26 millions de F.CFP par an).

Ce transport prend en charge les enfants du secondaire, les élèves internes, les demi pensionnaires, les externes du public et du privé.

Le prix du kilomètre varie de 330 à 470 F.CFP.

Le calcul du montant des marchés est déterminé par application d'un coût kilométrique arrêté forfaitairement pour chaque type de véhicule.

Les tarifs varient selon le circuit emprunté. Ils sont dégressifs en fonction du nombre d'enfants par famille.

Nombre d'enfants	1	2	3	4	5	6
Circuits externes (matin midi soir en tribu)	6 000	12 000	15 000	20 000	25 000	30 000
Circuits demi grandes axes (matin et soir)	6 000	12 000	15 000	20 000	25 000	30 000
Circuits demi autres (Avec cantine) Thupénégum	4 000	8 000	10 000	13 000	16 000	20 000
Circuits internes (Aller dimanche/Retour Vendredi)	5 000	10 000	12 000	16 000	20 000	25 000

Tarifs (en francs CFP) sur 3 trimestres. (Source : Rapport d'activité FASEL)

Pour Maré, le transport scolaire est confié à 13 transporteurs qui se répartissent 14 circuits.

Les financements proviennent de la commune de Maré (41 millions de F.CFP), de l'Etat (19 millions de F.CFP), et de la province (14 millions de F.CFP).

Le prix du kilomètre est compris entre 315 et 525 F.CFP/km.

Pour Ouvéa, la commune gère directement le service (régie directe). Elle y consacre 28 millions de F.CFP et 12 millions de F.CFP proviennent de l'Etat.

2^{ème} Partie : Les propositions du conseil économique et social

Le conseil économique et social préconise deux séries de mesures :

- les mesures tendant à la diminution du coût du carburant,
- les propositions visant à réduire le budget alloué au transport par ménage.

I. Les mesures destinées à diminuer le coût du carburant

A. Sur le court terme : une analyse détaillée des éléments inflationnistes du prix du carburant

Dépendant de la variabilité des cours du pétrole (favorable aujourd'hui au consommateur calédonien), **le conseil économique et social propose** afin d'atténuer la hausse brutale du prix du baril, qu'un audit soit réalisé sur chaque élément composant le prix CAF et le produit d'activité grossiste.

B. Sur le long terme :

a. La promotion des énergies de substitution :

Le rôle des ressources locales en énergie renouvelable est très important, afin de limiter la très forte dépendance envers les carburants.

Le cocotier est une des principales matières premières agricoles et peut contribuer à l'atténuation du coût du transport pour le calédonien en plus de constituer une source de revenu pour les producteurs de coprah. Il est possible en effet, de transformer le coprah en huile, afin de fabriquer du biocarburant.

Le conseil économique et social rappelle que depuis l'ouverture en juin 1993 d'une unité d'extraction gérée par la Coopérative Agricole et Aquacole des Producteurs d'Ouvéa (CAAPO), le coprah brut est directement transformé sur place en huile. Ainsi, plus de 210 tonnes d'huile ont été produites en 2004 dont 47,3 tonnes fournies à Enercal pour la production d'énergie et 12,7 tonnes destinées au moteur de l'huilerie.

A Fidji et au Vanuatu, la transformation d'huile de coco est à l'étude pour faire fonctionner les transports. Cette huile permettrait un gain financier de l'ordre de 50% par rapport au diesel⁷.

Le conseil économique et social propose dès lors que des études de faisabilité dans ce domaine soient réalisées.

A l'échelle mondiale, **le conseil économique et social rappelle** que des grandes firmes comme SHELL ont acquis des superficies importantes en Inde afin d'y réaliser du biocarburant.

⁷ Source : « les cahiers de l'agriculture et de l'environnement » n°12 mars 2005

b. La poursuite du programme de recherche de pétrole en Nouvelle-Calédonie

Le conseil économique et social rappelle que « les études sismiques réalisées en 1993 dans le cadre d'un projet de recherches scientifiques franco-australien (Faust) ont permis de montrer que le bassin de Nouvelle-Calédonie présentait un potentiel pétrolier intéressant, mais que la zone la plus prospective se situait en grande profondeur.

Les records du prix du baril atteints en 2008, ont entraîné la reprise des études destinées à évaluer la rentabilité du gisement.

Le conseil économique et social encourage fortement le gouvernement à promouvoir le partenariat avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, afin d'identifier une éventuelle zone de forage.

II. Les mesures destinées à diminuer le coût du transport en Nouvelle-Calédonie

A. La mise en place d'une politique volontariste pour la réduction du coût du transport

Au vu des éléments statistiques et des constats établis précédemment, **le conseil économique et social préconise** une diminution du coût du transport pour un ménage, par l'offre d'un transport public terrestre de qualité. En effet, face à l'augmentation importante du parc automobile dans le Grand Nouméa, et vu l'observation générale selon laquelle les transports en commun en Nouvelle-Calédonie n'incitent peu ou pas le consommateur à les utiliser, **le conseil économique et social estime** indispensable de mettre en place un transport public conjuguant à la fois accessibilité, régularité et cohérence afin de réduire le coût du transport pour un ménage et favoriser ainsi son utilisation.

En outre, les différentes auditions menées dans le cadre de cette étude ont montré la nécessité de mettre en place une instance territoriale chargée de fixer les grandes orientations de la politique en matière de transport aérien, maritime et terrestre.

Les conséquences sont notamment l'absence de desserte de certains villages, l'enclavement de tribus et l'accumulation d'un retard conséquent dans la rénovation de la politique de transport.

En plus de son rôle d'impulsion, la structure territoriale serait chargée d'aider et d'encourager les collectivités à mettre en place à leur échelon respectif, leur réseau de transport collectif.

Enfin, **le conseil économique et social souhaite** que les entreprises, sous conditions, participent à la mise en place de cette politique incitative par l'offre à leurs salariés de tickets de transport gratuits en contrepartie d'une exonération de ces charges ou d'une défiscalisation de ces participations.

Dans le même ordre d'idées, **le conseil économique et social tient** à encourager le gouvernement à poursuivre le projet de restructuration du

réseau de transport public territorial, qui participe à l'élaboration d'une politique globale volontariste et cohérente. En effet, les réseaux secondaires (provinces et communes) pourront ainsi se greffer sur ce schéma directeur.

B. Le financement du transport : entre libéralisme et réglementation

1. Les solutions apportées en Métropole :

En Métropole, le financement global des transports urbains (exploitation et investissement) représente 12,7 milliards d'euros soit 1524 milliards de F.CFP en 2004. Les sources de financement se répartissent entre les usagers (25% en Ile-de-France, 18 % hors Ile-de-France), le versement payé par les employeurs (35% en Ile-de-France, 39 % ailleurs), les collectivités locales (22% en Ile-de-France, 24% ailleurs), l'Etat (9% en Ile-de-France, 1% ailleurs), les emprunts et autres financements (7% en Ile-de-France, 18 % ailleurs).

2. Comment les employeurs contribuent-ils au financement des transports en commun ?

En métropole, depuis 1971, de nombreux employeurs sont soumis au versement « transport ». La création de cet impôt a été justifiée alors par le bénéfice indirect offert aux employeurs par un réseau de transport en commun leur donnant accès à un vaste marché de l'emploi.

Le versement « transport » est un impôt payé par toutes les entreprises employant plus de dix personnes, dans un périmètre de transport urbain supérieur à 10 000 habitants. Le taux maximal du versement est fixé par la loi ou par l'autorité organisatrice des transports urbains (généralement les communautés de communes) dans les limites de ce qui est permis par la loi.

3. Les lois du marché permettent-elles de répondre aux attentes des usagers des transports en commun ?

De fait, les transports en commun restent subventionnés. Il en est ainsi également en Nouvelle-Calédonie où la puissance publique injecte des sommes non négligeables, par le biais des subventions aux sociétés exploitant le service de transport public. Les expériences de privatisation des transports, dans le monde entier, ont montré que le marché ne répond aux attentes des usagers qu'à condition d'être très fortement encadré par les pouvoirs publics. Dans le cas contraire, il est à constater que :

- les services non rentables sont supprimés, même lorsqu'ils sont socialement importants,
- la qualité du service subit d'énormes pertes.

En outre, la lutte contre les nuisances (embouteillages, effets sur l'environnement, etc.) n'est pas financée, sauf lorsqu'elle fait par ailleurs l'objet d'une taxation directe et spécifique.

Le prix du billet est donc le résultat d'une pondération entre l'attractivité de l'utilisation des transports pour la population et la rentabilité du service public. Un prix suffisamment attractif pour augmenter sensiblement la part des transports en commun dans les déplacements urbains, entraîne forcément un manque à gagner (qui doit être compensé par des subventions). Il est apparu jusqu'à présent, impossible de trouver un équilibre permettant de financer le service par les seules recettes commerciales.

Il s'ensuit que la privatisation n'est pas possible, telle qu'on l'entend ordinairement ou pas souhaitable pour les raisons précitées.

La solution consisterait donc à créer un cadre réglementaire qui favorise la concurrence, tout en garantissant une certaine qualité de la prestation de service et un financement public.

C. Dans un court terme, le conseil économique et social propose que cette politique favorise les mesures suivantes :

En Province Sud :

L'audition des différents acteurs intervenant dans le transport collectif, notamment des représentants des entreprises Carsud et Karuïa, a permis de constater une gestion correcte et une exploitation satisfaisante du service de transport.

Néanmoins, **le conseil économique et social souhaite** que l'exécution de cette prestation soit améliorée.

Pour cela, **il propose**, pour une réduction du coût du transport et un accès du plus grand nombre :

- la suppression de la tarification zonale pour le transport suburbain en province Sud et l'instauration d'un tarif unique. En effet, le maintien d'un tarif différentiel (Carsud) calqué sur les différentes zones, constitue un frein à la consommation,
- l'augmentation de la fréquence de passage des bus Karuïa et Carsud par la création de couloirs (de bus) protégés,
- la gratuité du transport public pour les personnes ayant un taux de handicap supérieur ou égal à 66,67% déjà pratiqué par la société Carsud, et les personnes âgées,
- la réduction de 50% du prix du transport pour les demandeurs d'emploi inscrits aux centres de placements provinciaux (qui remplacent l'agence pour l'emploi),
- la mise en place de tarifs spéciaux pour les familles nombreuses,

- l'instauration d'un ticket unique permettant de voyager sur les réseaux Carsud et Karuïa,
- la mise en circulation de bus équipés de matériel favorisant le transport des personnes en situation d'handicap.

D. Dans un moyen et long terme, le conseil économique et social propose la création d'un mode de transport complémentaire

Une politique de transport incitative se mesure également par l'offre de mode de transport. L'explosion démographique que connaît l'agglomération de Nouméa depuis une dizaine d'années, le manque de foncier, la saturation des voies de circulation aux heures de pointe, placent aujourd'hui la ville au bord de l'asphyxie. En parallèle des réseaux de transport public existant en province Sud, **le conseil économique et social préconise** la création d'un mode de transport pratique, écologique et sécurisé que pourrait être le monorail. En effet, les caractéristiques de la ville de Nouméa et ceux du monorail semblent coïncider : sa mise en place nécessite peu d'emprise au sol et s'intègre parfaitement à l'esthétisme de cette ville.

En province Nord :

L'audition du représentant de la province Nord a permis de constater que des études relatives à la mise en place d'un réseau de transport collectif desservant les tribus de Wayaguete, Tiendanite, Haut-Coulna... était actuellement en cours dans la commune de Hienghène. Cette expérimentation serait généralisée en cas de succès. Elle devrait permettre de résoudre le problème du coût élevé du transport de personnes habitant dans les tribus vers le réseau territorial.

Le conseil économique et social tient à encourager cette initiative et rappelle dès lors la nécessité qu'un organe pilote soit créé afin d'impulser et d'accompagner les communes dans le développement de leurs réseaux de transport.

En province Iles :

L'existence de deux opérateurs, « le transport subventionné » et « le transport non subventionné » exploitant le service de déplacement des personnes à Lifou comme à Maré, impose une refonte du réseau. A ce titre, une étude mandatée par la province est actuellement menée par un cabinet extérieur. Cette réflexion consiste en une réorganisation de l'ensemble du réseau de transport afin de prendre en considération l'intégralité des acteurs exerçant dans ce domaine.

En commune :

Afin de surmonter les difficultés relatives à l'éloignement des communes entre elles et de remédier au problème de l'enclavement des tribus, **le conseil économique et social encourage** le développement des outils de coopération intercommunale tels que les syndicats intercommunaux (SIVU⁸, SIVOM⁹), les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) afin de privilégier et promouvoir la solidarité locale et l'accessibilité équitable aux services de transport collectifs.

Il s'agira ensuite de privilégier le partenariat intercollectivités tels que les contrats de ville associant l'Etat, la Nouvelle-Calédonie, la province et la structure intercommunale.

Rappelons que le contrat de ville peut être défini comme un engagement pluriannuel entre l'Etat, les collectivités locales et les communes décidant de mettre en œuvre conjointement une action de développement social urbain à l'échelle supracommunale.

IV. Les mesures envers le transport scolaire

La qualité de l'offre de transport pourrait permettre de surmonter les difficultés rencontrées par les élèves.

L'audition du représentant du transport scolaire dans le Grand Nouméa, a permis de relever le souci des élèves qui « se lèvent tôt le matin et qui rentrent tard le soir ». Se posait également la question de l'élève finissant ses cours à 14h00 et contraint d'attendre son bus jusqu'à 18h00.

Pour tenter de remédier à ces situations, **le conseil économique et social préconise** l'établissement d'un abonnement scolaire donnant également accès, à tout moment, aux transports en commun par la création d'un « ticket unique étudiant ». Pour cela, **le conseil économique et social suggère** qu'une instance, regroupant à la fois des représentants des entreprises Carsud, Karuïa et des représentants de la puissance publique, province Sud, Ville de Nouméa et SIVU Transco, soit mise en place afin d'intégrer le transport scolaire dans le transport public.

⁸ Syndicat intercommunal à vocation unique

⁹ Syndicat intercommunal à vocation multiple

Conclusion

Au vu des éléments statistiques et des différentes réunions réalisées dans le cadre de cette étude, la réduction du coût du transport perçue du côté du consommateur passe inéluctablement par la mise en place d'une politique territoriale volontariste axée notamment vers les mesures suivantes:

- l'encadrement et l'analyse des éléments composant le prix du carburant,
- la persévérance dans la recherche d'éventuelles énergies de substitution,
- le développement des structures intercommunales et le partenariat inter-collectivités,
- la baisse du prix du transport pour l'utilisateur par un subventionnement public plus important en réorientant la dépense publique vers les transports,
- la garantie d'une prestation de service de qualité en matière de transport en commun (respect des horaires, aménagement des bus, etc.),
- la création d'un organe territorial destiné à définir les grandes orientations de cette politique, à fédérer les différents échelons décisionnels, et à impulser les collectivités dans le développement de leurs réseaux de transport.

L'offre de transport en Nouvelle-Calédonie doit permettre au voyageur de préférer le transport collectif aux transports individuels. Cet objectif ne peut être atteint qu'à la condition que l'offre de transport soit massive, organisée et bien coordonnée.

LE SECRETAIRE

LE PRESIDENT

Paulo SAUME

Robert LAMARQUE