



VOEU n°04/2026

du 02 octobre 2026

Pétition citoyenne intitulée : “Pour un accès sûr et permanent pour le Sud du Mont-Dore et Yaté”

Présentée par la CEA¹ :

La présidente :

Madame Christine POELLABAUER

Le rapporteur :

Monsieur Christian ROCHE

Dossier suivi par :

Madame Martine GARNIER, chargée d'études juridiques ainsi que madame Giulia RAVIZZONE, secrétaire au bureau des études.

¹ Commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures.

VOEU N°04/2026

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	2
TITRE I - DÉMARCHE D'UNE PÉTITION CITOYENNE.....	3
TITRE II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.....	4
I. Propos liminaires.....	4
A. Initiative portée par la pétition.....	4
B. Position des collectivités territoriales.....	4
C. Les propositions de tracés.....	7
D. Position de l'État.....	7
II. Le pilier économique : la viabilité des filières et du tissu local.....	8
A. Le secteur métallurgique et industriel : diagnostic et vulnérabilités.....	8
B. Le secteur énergétique : enjeux de résilience et de continuité.....	10
C. Le secteur artisanal et commercial : défis de maintien de l'activité.....	12
III. La prise en compte des enjeux environnementaux, coutumiers et sociaux.....	13
A. Les enjeux environnementaux.....	13
B. La dimension coutumière : opposition au projet et nécessaire concertation.....	16
III – CONCLUSION DU VOEU N°04/2026.....	17
Au titre de la commission du CESE :.....	19
Annexe 1 : RAPPORT N°04/2026.....	19
Annexe 2 :	21
1. Présentation de la DAEM.....	21

TITRE I - DÉMARCHE D'UNE PÉTITION CITOYENNE

1- Donner la parole

Le CESE-NC a franchi une étape clé dans l'engagement citoyen avec la mise en ligne, le 14 mars 2025, de sa plateforme de pétitions citoyennes² - un projet initié dès juin 2022 auprès du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (GNC).

Impulsée par le président Jean-Louis d'ANGLEBERMES, cette ouverture vers la société civile s'est révélée cruciale dans le contexte sensible post-émeutes de mai 2024.

2- Focus sur la pétition Sud du Mont-Dore & Yaté

Mobilisation réussie pour l'initiative « *Pour un accès sûr et permanent pour le Sud du Mont-Dore et Yaté* » : au 27 mars 2026, elle rassemblait 414 signatures. En dépassant le quota obligatoire des 400 soutiens, il s'agit de la troisième pétition que l'institution traite cette année. Le bureau a officiellement orienté le dossier vers la commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures (CEAI) pour son étude.

3- La méthodologie

Afin de s'emparer de ce sujet, l'institution a rencontré et obtenu des observations par écrit des principaux acteurs concernés par le sujet.

Les conseillères et conseillers se sont principalement appuyés sur les auditions, les remontées de terrain ainsi que sur les différentes présentations et écrits transmis par leur auteur.

Ce vœu n'a pas vocation à tenir lieu d'étude exhaustive mais bien à témoigner des difficultés, des enjeux et à proposer ou relayer des actions ainsi que des solutions à la thématique abordée.

4- La finalité

En tant qu'assemblée consultative, le CESE-NC relaie les préoccupations citoyennes et alerte les pouvoirs publics. Il appartiendra désormais aux décideurs de s'emparer des recommandations proposées et de les mettre en œuvre.

Afin de garantir un large suivi, ce vœu sera transmis à l'ensemble des autorités calédoniennes³ et aux participants de l'étude.

Tel est l'objet de la présente pétition citoyenne, donnant lieu à un vœu du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie.

² <https://cese.nc/actualites/petitions-citoyennes>

³ À savoir le Congrès, le GNC, les provinces, le sénat coutumier et le Haut-commissariat de Nouvelle-Calédonie.

TITRE II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

I. Propos liminaires

A. Initiative portée par la pétition

Le 19 janvier 2026, une pétition citoyenne est soumise à l'attention du CESE-NC mettant en exergue une problématique majeure liée à l'enclavement d'une population entière.

L'initiative portée vise à sécuriser, de manière permanente, l'accès au Grand Sud soit les quartiers Sud du Mont-Dore et Yaté.

Pour le pétitionnaire, il s'agit d'un **enjeu fondamental de liberté de circulation et de développement économique** aussi bien pour les habitants que pour les entreprises des communes aujourd'hui contraints par un **axe routier unique (RP1)**.

À ce titre, il préconise un projet de désenclavement par la réalisation d'un ouvrage en mer (pont/viaduc) afin de :

- **sécuriser l'accès** au Grand Sud,
- garantir l'intervention des services de secours,
- faciliter les transports scolaires et l'accès aux services publics,
- favoriser le **développement économique** du Grand Sud.

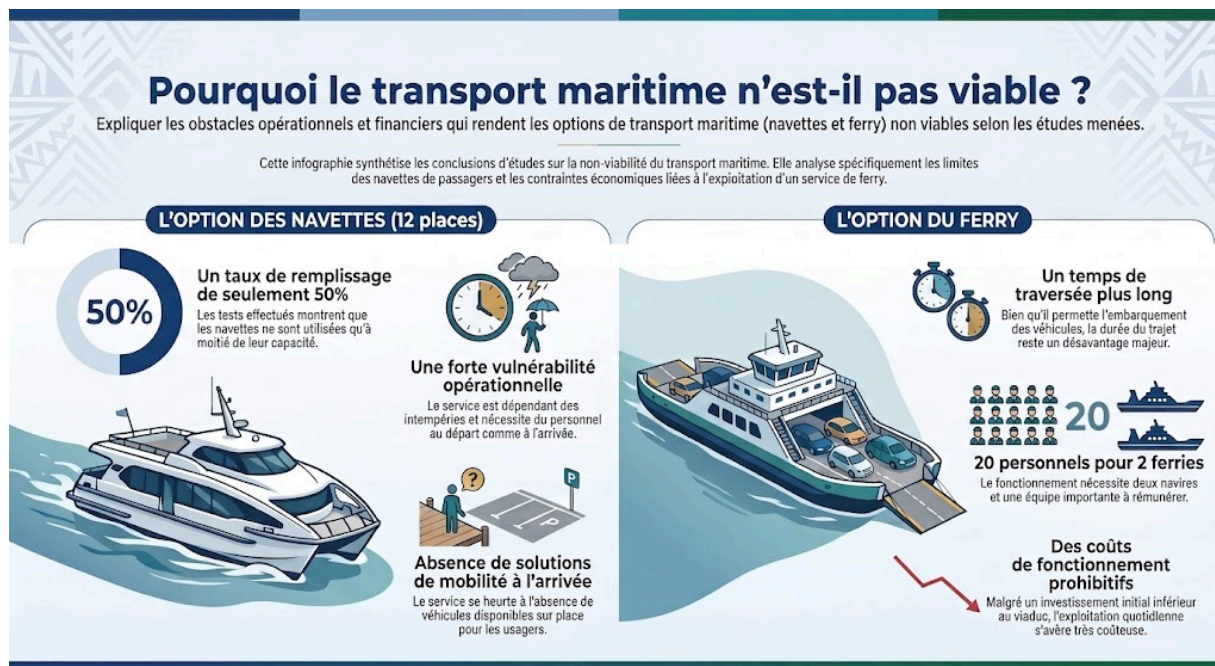
L'idée est de proposer une **liaison routière alternative, durable et indépendante de l'axe actuel**. Dès lors, il convient d'apporter une **réponse structurelle** à une problématique qui dure **depuis plusieurs décennies** ; d'autant qu'il s'agit d'une **initiative tournée vers l'avenir**, déterminante pour la **continuité territoriale, le développement économique, l'attractivité touristique, l'emploi et l'aménagement du Grand sud**. Ainsi, de l'avis du pétitionnaire, la construction de cette nouvelle voie représente la **seule solution viable et pérenne à ce jour**.

B. Position des collectivités territoriales

En 2017, la province Sud (PS) a sollicité l'appui financier de l'État, dans le cadre des contrats de développement, afin d'étudier l'ensemble des solutions de sécurisation de la RP1, qu'il s'agisse de modes de transport alternatifs ou de nouveaux tracés terrestres. Ainsi, les travaux menés de **2017 à 2021** ont permis d'examiner différentes variantes de tracés en prenant en compte les diverses problématiques se rapportant à cette route, notamment :

- les débordements de la rivière de la Coulée ;
- les accidents ;
- les blocages, etc.

Les éléments d'analyse restitués ci-après synthétisent les contraintes techniques, opérationnelles et financières liées à une desserte maritime et écartent ce mode de transport en tant que solution au désenclavement.



4

Au terme de quatre années d'expertises sous l'égide de la province Sud, il ressort que la **seule solution viable est la construction d'un viaduc**, ce dernier nécessitant une planification rigoureuse.

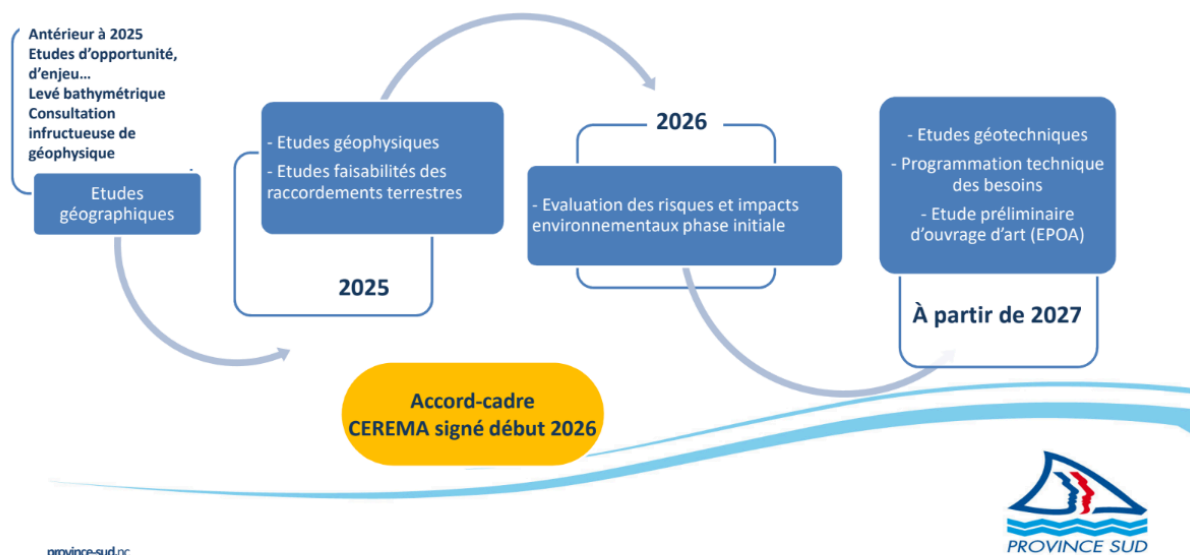
En effet, plusieurs **études préalables** sont indispensables afin de garantir sa **faisabilité technique**, sa **durabilité**, son **intégration environnementale et économique**. Ainsi, l'année dernière des **études géophysiques** ont été menées poursuivant un double objectif :

1. sonder le fond de la baie sur 300 mètres de large et 4,1 km afin de définir le positionnement du viaduc ;
2. optimiser ses caractéristiques techniques.

De plus, des **expertises environnementales et techniques** sont en cours et le rendu serait prévu en fin d'année. En parallèle, des **études juridiques et foncières** sont menées. Par la suite, les analyses de programmation et de faisabilité, prévues au 2^{ème} semestre 2027, préciseront le tracé et le coût de l'opération.

⁴ Image générée par l'intelligence artificielle (IA). Cf. audition de la commune du Mont-Dore au CESE-NC en date du 25/08/2026.

4 – CONTEXTE



5

La réalisation de cet ouvrage implique des **engagements budgétaires conséquents**, indispensables à la finalisation des études et à la consolidation du montage financier permettant la concrétisation des travaux.

À ce stade, les montants régulièrement avancés oscillent de 40 à 60 milliards de F.CFP⁶, il convient de préciser qu'ils ne font pas l'unanimité. En effet, des intervenants soulignent que ces estimations s'appuient sur des éléments de comparaison non transposables au territoire⁷. Par ailleurs, ces chiffres doivent être abordés avec réserve, leur officialisation étant conditionnée à la finalisation des études en cours.

À ce jour, la demande, notamment de la mairie du Mont-Dore, est de solliciter l'État afin de financer le projet de viaduc par l'entremise du plan de relance considérant qu'il répond à un **double objectif**, à savoir :

- **le maintien de l'ordre public et de la sécurité**, d'une part,
- et **dynamiser le tissu économique local du Grand Sud**, d'autre part, en investissant dans un grand projet d'infrastructure créateur d'emplois locaux.

⁵ Cf. audition de la province Sud au CESE-NC en date du 10/09/2026.

⁶ Cf. audition de la commune du Mont-Dore au CESE-NC en date du 25/08/2026.

⁷ L'exemple d'un même projet à la Réunion.

Cette infrastructure pourrait reposer sur un montage financier de type **partenariat public-privé (PPP)**.

C. Les propositions de tracés

Le tracé doit relier Boulari au Mont-Dore Sud supposant deux zones de raccordement :

- un **raccordement Ouest** impliquant :
 - la **création d'un giratoire sur la RP1** à l'entrée de la pointe Babin entre le boulevard urbain de Boulari et le Lycée de Saint-Michel ;
 - ainsi que la **réalisation d'une route traversant la pointe Babin** jusqu'au point de touché du viaduc, soit sur environ 700 mètres ;
 - le **prolongement du boulevard urbain** en 2x2 voies de Boulari jusqu'au nouveau giratoire sur environ 250 mètres ;
 - soit environ **1 km de voie créée**.

coût estimé à **1 715 000 000 F.CFP.**

- un **raccordement Est** nécessitant la **création d'un giratoire sur la RP2**.

Au niveau du raccordement Est, deux propositions sont envisagées :

1. la **première**⁸, avec un touché au niveau de l'**école les Coccinelles** comprenant notamment le linéaire du viaduc de 4,1 km. Les avantages étant que ce raccordement est proche du giratoire de la Coulée, des zones résidentielles et qu'il ne présente pas de difficultés techniques particulières. En revanche, l'impact environnemental est important ;

coût estimé à **330 000 000 F.CFP.**

2. la **seconde**⁹, avec un touché au niveau de la **PR3 de la RP2**, avec un linéaire de viaduc de 3 760 mètres. L'impact environnemental est moindre ; cependant, ce raccordement est éloigné du giratoire de la Coulée, de 500 mètres, et il se situe hors zone résidentielle.

coût estimé à **450 000 000 F.CFP.**

D. Position de l'État¹⁰

L'État, pleinement conscient des difficultés rencontrées par les mondoriens du Sud et les yatéens, participe en 2018 au financement d'études d'impact afin de trouver des solutions au désenclavement de la population.

⁸ Cf. Annexe n°2.

⁹ Cf. Annexe n°2.

¹⁰ Cf. Audition de la commissaire déléguée de la République pour la province Sud du 15/09/2026.

Dans l'attente des rendus de la PS, l'État considère que **le projet de viaduc n'est pas l'unique solution alternative à la situation actuelle**. Au regard du coût élevé de l'entreprise, plusieurs scénarios doivent être envisagés. En tant que tel, une **concertation avec la tribu de Saint-Louis doit être privilégiée** ; d'autant plus lorsque **le projet de viaduc a de plus grande probabilité d'aboutir à la condition qu'un consensus** soit trouvé entre toutes les parties intéressées.

Indépendamment de son coût, ce projet fera l'objet d'un cofinancement entre l'État, la Nouvelle-Calédonie, les collectivités territoriales et l'Union européenne (UE), le cas échéant.

En outre, il est observé une **évolution de la délinquance** qui était jusqu'ici prégnante sur cette partie de la route bouleversant le paradigme qui existait jusqu'alors. Dans cette optique, l'État a mis en œuvre des dispositifs d'insertion pour la jeunesse.

II. Le pilier économique : la viabilité des filières et du tissu local

L'accès aux infrastructures stratégiques d'intérêt territorial est une vraie question. Des installations comme le barrage de Yaté, l'usine de Prony Resources et la centrale électrique de Prony Énergie répondent à des enjeux de dimension économique et industrielle majeurs pour la Nouvelle-Calédonie.

A. Le secteur métallurgique et industriel : diagnostic et vulnérabilités

Concernant Prony Resources, le site est accessible par deux itinéraires :

- soit par le lac de Yaté et les chutes de la Madeleine,
- soit par la route de Plum (*itinéraire bis*).

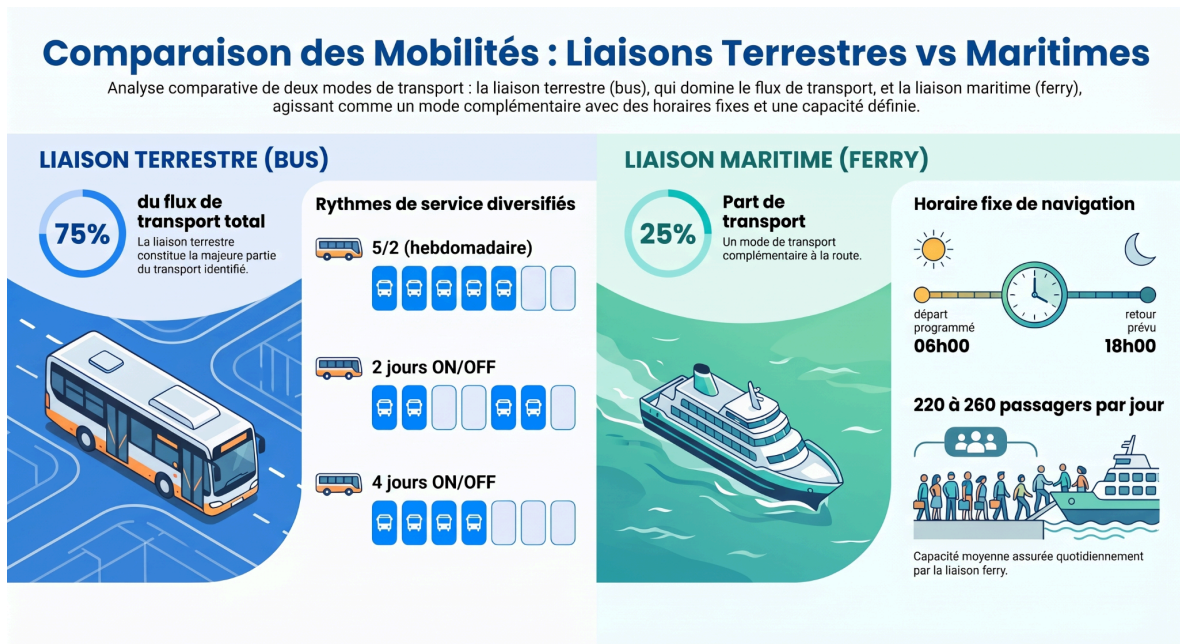
La première route est privilégiée puisque celle-ci permet le transport, hors gabarit, de tous types de véhicules (bus, camion, etc). Pour un parcours d'environ 90 km en voiture, il est nécessaire de compter approximativement 1h30 de trajet (en fonction des conditions climatiques). C'est pourquoi, le transport en commun est privilégié.

Pour les employés de PRNC, Prony express reste l'alternative en cas de blocage de la route (temps de crise), mais ce n'est pas une solution pérenne et il ne se substitue aucunement à un accès routier robuste et permanent. D'autant plus qu'une traversée en ferry représente :

- **300 000 F.CFP (coût du fioul) pour un trajet Nouméa-Prony,**
- **et 1 000 000 F.CFP en termes d'exploitation journalière du bateau.**

Sur la durée, ce mode de transport est moins économique et nécessite également des contraintes logistiques (mise en place de cellule de crise, joindre 600 employés, etc). Ce qu'il **faut véritablement éviter est l'arrêt de production dont le coût peut se monter à 1 million de dollars US par jour** (chiffre variable selon les charges, les amortissements, etc). C'est une **somme sans commune mesure avec les questions de transport.**

Quant aux sous-traitants, certains se sont organisés pour avoir des transports en commun de type navette, quand d'autres viennent avec leurs véhicules.



Par conséquent, la RP1 reste **un axe logistique essentiel** au fonctionnement de l'usine du Sud concernant notamment le transport des matières premières. Le chemin routier est unique et toute rupture de cette voie d'accès pose directement des questions de :

- sécurité des personnes : le site, classé à haut risque industriel, doit rester accessible à des secours externes en tout temps. Alors même qu'il dispose d'une brigade d'intervention et d'un centre médical, ils ne sont pas dédiés à être utilisés sur une durée indéterminée.

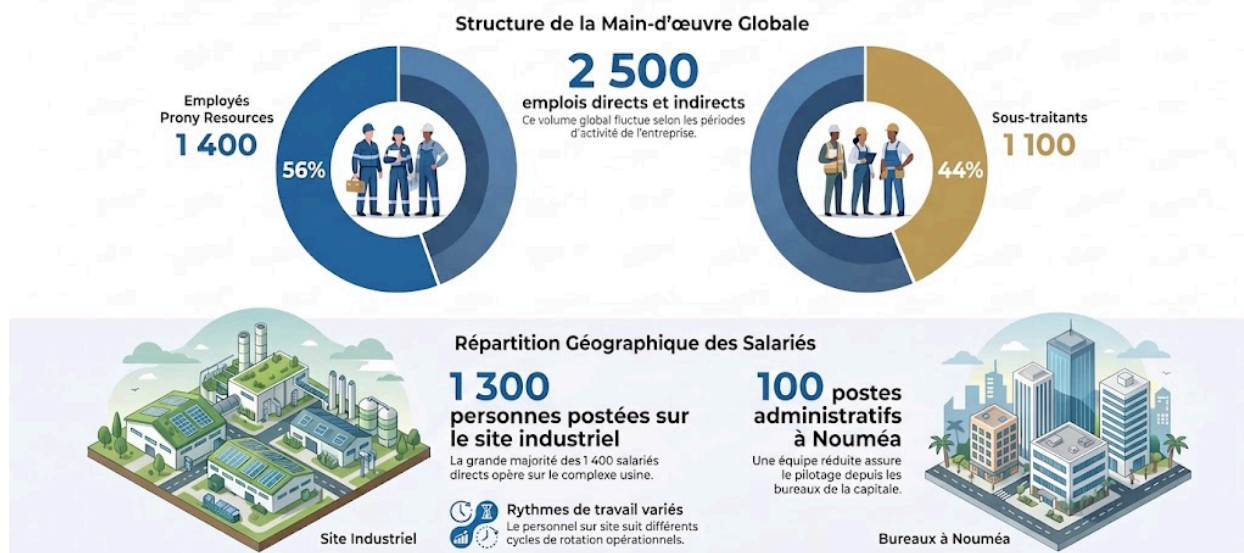
En outre, malgré l'usage d'une navette maritime, la majorité des services passe par le transport routier. Tandis que la **liaison maritime ne représente que 25 % du personnel transporté, 75 % des employés de PRNC et sous-traitant passent encore par la route** ;

- continuité d'activité : un non approvisionnement et un manque de compétences critiques sur site peuvent mettre en péril la continuité de l'activité. En effet, des postes clés doivent être présents continuellement afin de maintenir les installations d'un fonctionnement sûr, au risque d'un accident industriel majeur ;

- continuité territoriale : l'accès à la RP1 ne concerne pas uniquement les employés de PRNC mais aussi de Prony Energies ainsi que les prestataires et toutes personnes ayant un intérêt ou possédant une activité dans le grand sud.

PRNC : Panorama de l'Emploi et de l'Impact Social

Cette infographie détaille la structure des 2 500 emplois générés par Prony Resources. Elle décompose l'effectif global entre salariés directs et sous-traitants, tout en précisant la répartition géographique entre le site industriel et les bureaux administratifs.



11

En conclusion, l'axe routier demeure un élément indispensable au fonctionnement du site et à la pérennité, voire à la survie, de cette infrastructure économique majeure du territoire.

Le grand Sud a besoin d'une route robuste, durable et sûre. Pour Prony Resources, la fiabilité de l'accès relève d'un :

1. **enjeu de sécurité industrielle et environnementale,**
2. ainsi que d'un **enjeu opérationnel et économique.**

B. Le secteur énergétique : enjeux de résilience et de continuité

L'impact des ruptures de circulation sur la RP1 concernant le fonctionnement des installations de Prony Énergies et ENERCAL est majeur.

D'une part, l'**acheminement de matériel et du personnel, que ce soit vers les unités de production** de Yaté et de Prony Énergies ou les **réseaux de distribution**, est complexe, voire irréalisable à brève échéance.

D'autre part, la **relève des employés en charge des installations, devant fonctionner de manière continue**, est laborieuse alors que le code du travail impose des durées maximales de travail par jour et par semaine. Sans relève, **la sécurité et l'intégrité technique des équipements sont remises en cause** et les installations seraient mises à l'arrêt.

¹¹ Image générée par l'IA. Cf. audition de PRNC au CESE-NC en date du 27/08/2026.

Ainsi, un **isolement prolongé entraîne plusieurs contraintes critiques** pesant sur la **centrale thermique de Prony Énergies et le barrage de Yaté**, pourtant nécessaires au **maintien de l'alimentation du réseau électrique en Nouvelle-Calédonie**, à savoir :

- **nécessité d'acheminer par voie maritime l'ensemble du matériel et des consommables** essentiels au fonctionnement et aux opérations de maintenance des installations incluant **des moyens de levage lourds** tels que des grues ;
- **absence d'infrastructures portuaires adaptées sur la commune de Yaté** pour acheminer du matériel volumineux ;
- **besoin de logements, de vivres et de produits de première nécessité** pour le personnel d'exploitation et de maintenance restant sur les sites ;
- **incapacité d'évacuer les cendres** de la centrale de Prony jusqu'à Gadjji conduisant à **l'arrêt forcé de la centrale dans les 48 heures** suivant le blocage de la route. Il est précisé que dans la pratique, un stockage sur place serait possible pendant deux à trois semaines mais dans des **conditions environnementales non conformes** à la réglementation applicable pour ce type de déchet ;
- **augmentation significative des temps de dépannage sur les installations** en l'absence d'agents indisponibles sur la zone et dans l'attente de personnel provenant de Nouméa ;
- **grandes difficultés à faire intervenir des agents spécialisés venant de l'extérieur de la Nouvelle-Calédonie**, compte tenu des inquiétudes des entreprises internationales pour la sécurité de leurs personnels.

Les blocages routiers nécessitent le recours au transport maritime pour le personnel et les matériels : soit en passant par le **Prony Express**, à défaut, en utilisant des **bateaux-taxis** transitant depuis Nouméa jusqu'au Vallon-Dore.

En 2024, **plus de 12 millions de F.CFP ont été dépensés** à ce titre (bateau-taxi + affrètement d'une barge avec PRNC pour le matériel). Sans compter, les **surcoûts logistiques** comprenant également le **coût des opérations de maintenance lourde** ou la **révision d'une installation**.

Cette organisation dégradée a généré plusieurs impacts importants :

- **augmentation du "turnover" dans les équipes** ;
- **modification des rythmes de relève** afin d'optimiser les rotations maritimes, avec des contraintes fortes sur les personnels et leur vie familiale ;
- **coût élevé des rotations par bateau-taxi et du transport par barge des matériels et des combustibles**, notamment le gasoil et l'essence nécessaires aux véhicules.

Par comparaison à un blocage routier, il n'a pas pu être évalué avec précision le coût de l'inaction sur la production en raison de la complexité de la prise en compte de multiples facteurs. Néanmoins, tout comme pour PRNC, un **axe routier sécurisé est capital à la vie industrielle** de Prony Énergies et ENERCAL.

C. Le secteur artisanal et commercial : défis de maintien de l'activité

Au travers du répertoire des métiers, il est permis de mesurer l'importance du tissu économique au sein des communes concernées, ainsi :

- le périmètre du Sud du Mont-Dore - englobant **La Coulée, le Vallon-Dore, le Mont-Dore Sud, Plum, l'Île Ouen et La Lembi-Mourange** - compte :
 - **507 établissements artisanaux** inscrits à la chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) représentant des entreprises individuelles ou des patentes,
 - parmi eux, **52 établissements ont le statut d'employeurs** ;
 - soit **195 des salariés** déclarés auprès de la CAFAT ;
- quant à la commune de Yaté, il y est dénombré :
 - **78 établissements artisanaux** ;
 - dont **12 entreprises sont des établissements employeurs** ;
 - parmi lesquels, **71 salariés** sont déclarés auprès de la CAFAT.

Au total , **585 établissements dits artisanaux** sont recensés au sein des **deux communes** et **64 entreprises ayant le statut d'employeurs** comprenant **266 salariés**.

Par conséquent, l'importance d'une route sécurisée pour ces entreprises est prépondérante et leur dépendance à cet axe routier unique est une faiblesse compromettant la continuité de leur activité. Pour autant, la CMA, dans l'expectative des expertises à venir, ne souhaite pas se prononcer sur une solution technique en particulier mais désire que soit pris en compte dans ladite analyse :

- la **capacité à améliorer durablement l'accessibilité et la fluidité** de la circulation au regard des embouteillages et des risques de débordement de La Coulée ;
- la **sécurité des déplacements** ;
- la **faisabilité technique** et les **délais de mise en oeuvre** ;
- le **coût de la réalisation et des futurs entretiens** de l'infrastructure ainsi que ses **modalités de financement** ;
- les **répercussions d'un péage**, en totalité ou partiellement, pour les usagers et les entreprises (charge supplémentaire) ;
- les **aménagements et raccordements nécessaires** aux points de départ et d'arrivée de l'ouvrage ;
- les **impacts sur les écosystèmes** concernés ;
- les **bénéfices socio-économiques** pour le territoire. En effet, un des arguments en faveur du projet de réalisation d'un viaduc repose sur la notion de relance économique au travers de l'emploi local. Sur ce point, la FCBTP¹² se dit **opérationnelle** à condition qu'une **visibilité budgétaire et calendaire**

¹² Fédération calédonienne du bâtiment et des travaux publics.

suffisante soit donnée aux entreprises pour anticiper leurs investissements en termes de matériel et de personnel.

Or, un chantier de cette ampleur suppose des capacités techniques et industrielles poussées conduisant à ce qu'une partie des travaux ou des éléments de fabrication de l'infrastructure se fasse en dehors du territoire. Si tel était le cas, les retombées pour l'économie locale seraient amoindries. Il faut alors distinguer les travaux susceptibles d'être réalisés en Nouvelle-Calédonie des autres ainsi que les conditions dans lesquelles les entreprises artisanales puissent participer au marché ou prestations de sous-traitance.

III. La prise en compte des enjeux environnementaux, coutumiers et sociaux

A. Les enjeux environnementaux

La PS, à l'instar de la mairie du Mont-Dore, admet que ce projet présente un **impact écologique**. D'ailleurs, quelles qu'aient été les précédentes propositions, elles avaient toutes une incidence sur l'environnement.

1- Les oppositions et interrogations face au projet :

Au demeurant, quand bien même le projet de viaduc s'inscrit dans un schéma structurant de relance, il n'en reste pas moins que les **inquiétudes** soulevées en matière environnementale, voire les **réticences** exprimées à cet égard, sont tout autant légitimes ; encore que les voies ne s'expriment pas de manière unifiée.

Afin de lever toute ambiguïté sur le sujet, les études devront portées entre autres sur :

- un inventaire des espèces protégées,
- la composition des platiers et fonds marins et leurs dégradations,
- les risques liés aux catastrophes naturelles (tsunami et tremblement de terre) ;
- ainsi que sur les menaces connexes au changement climatique, particulièrement en zone côtière due à l'élévation du niveau de la mer.

Ainsi, certaines associations se disent fortement opposées au projet de construction d'un viaduc dans cette zone. Sont notamment relevés un : « **impact fort** » sur la butte de la pointe Babin lié à l'exiguïté de la zone mangrove-butte-foncier privé, un « **impact léger** » sur l'embouchure du bras de la Thy ainsi qu'un « **impact environnemental important** » côté raccordement Est, à proximité de l'école des Coccinelles¹³.

¹³ Cf. Observations par écrit de la FEINC du 25/09/2026.

Ces réserves s'appuient sur des raisons de nature diverses :

- bien que dans l'attente des études en cours, l'ampleur de l'ouvrage aura nécessairement des **impacts sur la bande littorale et la mangrove**, les **écosystèmes benthiques**¹⁴, notamment **les herbiers et les récifs coralliens**, dont le rôle de **nourricerie et de régulation de la baie**, qui n'est plus à démontrer, est **vital**.
Au titre des répercussions imprévisibles à ce jour, les **effets sur l'hydrodynamisme**¹⁵ **de la baie et du littoral** ainsi que la **dispersion des effluents terrestres**¹⁶ dont la connaissance des retombées est tout aussi importante, sont à envisager.
De plus, il est noté que la **construction de la voie de désengagement Est a déjà fortement impactée la mangrove** eu égard à la diminution de sa **superficie** concernant notamment le **tronçon Tina-Conception-Robinson** ainsi que celui de **Robinson-Boulari**¹⁷ ;
- en termes de **souplesse et de réversibilité**, cet ouvrage interpelle . D'une part, la **construction en béton va figer** la structure de manière **inexorable**. D'autre part, elle va **défigurer le paysage pour les générations à venir** sans aucun moyen de revenir en arrière au détriment de son environnement.

Certains acteurs s'interrogent sur :

- la **soutenabilité du coût d'investissement et de maintenance** de cette infrastructure et de ses **conséquences environnementales identifiées comme substantielles** (mangrove, pointe Babin, embouchure de la Thy) ;
- la **finalité même du projet**, notamment sur la nécessité de pondérer les besoins réels dans un **contexte de crises multiples - politique, économique et social** -, ils préconisent de ne pas prendre de décision dans l'urgence ;
- le déploiement d'**une ligne maritime** pour les **passagers et les véhicules à micromobilité**, notamment les navettes en tant que solutions subsidiaires et d'urgence dont les **avantages sont triples** : une **mise en place rapide**, un **coût moindre** et une **faible empreinte environnementale** ;
- le **développement d'un réseau de transport en commun** inadapté aux besoins de la population.

Selon les associations environnementales interrogées, c'est au travers d'une **approche hybride** que pourra être **assurée le désenclavement** des communes du Mont-Dore Sud et de Yaté.

La PS et l'État ont indiqué que des études sont en cours et que des réponses seront apportées ultérieurement.

¹⁴ Relatif au fond des mers ou des eaux douces, quelle qu'en soit la profondeur.

¹⁵ L'hydrodynamisme désigne la science qui étudie les mouvements des liquides, et de ce qu'ils peuvent transporter.

¹⁶ Eau usée, eau usagée ou déchet liquide rejeté dans le milieu par une source de pollution, quelle qu'elle soit (industrie, activité agricole, navire, en opération ou non, etc.).

¹⁷ Cf. Observations par écrit du Docteur Cyril MARCHAND, Professeur des Universités Sciences de la Terre et de l'environnement à l'Université de la Nouvelle-Calédonie (UNC) au CESE-NC du 18/09/2026.

Recommandation n°01 : rendre public les études menées par la PS sur les différentes solutions alternatives, notamment par voie maritime.

Recommandation n°02 : garantir la transparence décisionnelle en rendant publiques les études de faisabilité portées par la province Sud et associer formellement les associations environnementales au suivi du projet.

2- La position plus nuancée de CI :

Une autre association environnementale quant à elle, Conservation International (CI), **n'a pas pris position** et ce malgré la construction de piège à sédiments¹⁸, auxquels elle a participé, à l'endroit même où doit arriver le pont. En effet, s'agissant d'un site pilote, cette expérimentation peut être menée ailleurs sous réserve de réunir les conditions adéquates. En outre, le temps que soit réalisé l'ouvrage, le site aura fait ses preuves et les données auront été recueillies.

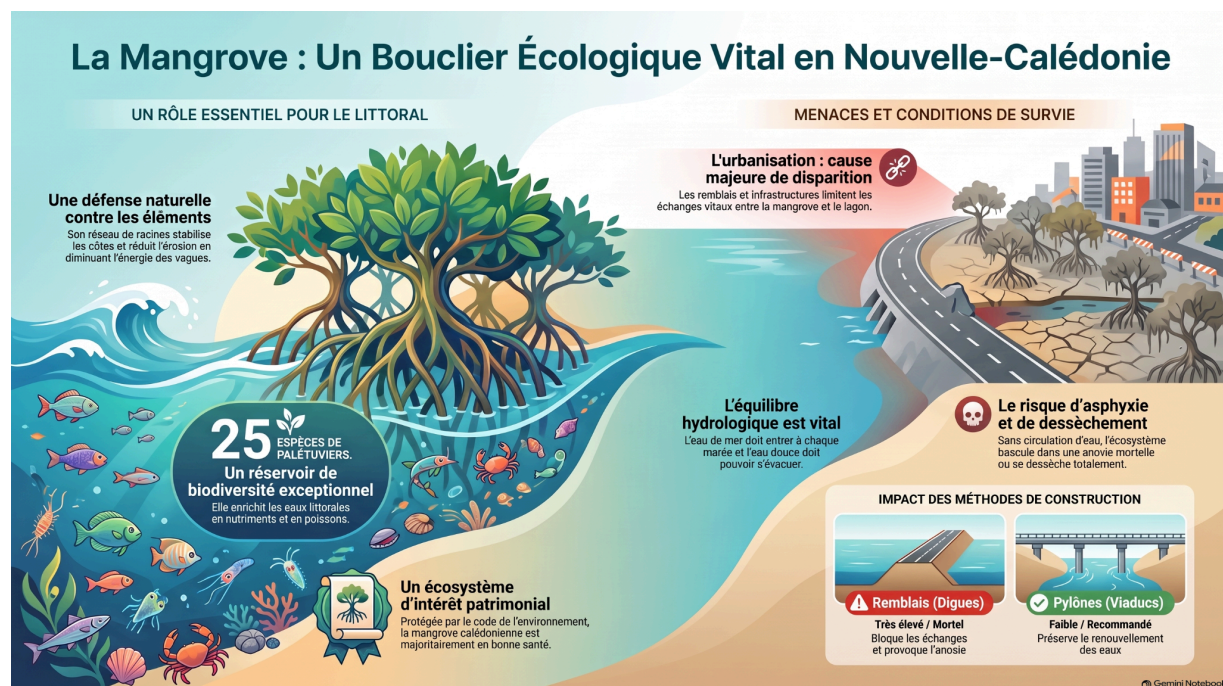
Dans l'hypothèse où le viaduc devrait voir le jour - même si d'autres **alternatives mériteraient d'être approfondies** - de leur avis, la zone concernée semble être pauvre en termes de diversité des ressources, coraux et herbiers principalement, du fait d'un apport de terres, concentrées en forte teneur en métaux lourds provenant de la montagne ayant abritée d'anciennes mines orphelines.

Si ladite association **convient que l'objectif prioritaire est la préservation du milieu naturel, à défaut la minimisation des atteintes est à privilégier** dans le respect du triptyque "**Éviter, Réduire, Compenser**", notamment au travers des **mesures de compensation** prévues par le **code de l'environnement provincial**.

En revanche, elle **conditionne le succès** du projet à la reprise du **dialogue avec les autorités coutumières et l'adhésion des riverains de la zone (prise en compte des usages locaux et association des habitants à la démarche)**.

¹⁸ CI, Red Ground, SOS Mangrove et Caledoclean se sont regroupés pour construire des pièges à sédiments afin de restaurer et favoriser l'expansion de la mangrove.

Les éléments synthétisés ci-après présentent les multiples bénéfices d'une mangrove saine ainsi que les effets de l'urbanisation sur celle-ci.



19

Dans l'hypothèse où le projet de construction d'un viaduc serait admis, il est recommandé d'opter que cet **ouvrage soit construit sur pylônes sans utilisation de remblais**, ce dernier ne permettant pas le renouvellement des eaux - eau de mer et eau de pluie - nuisant ainsi au bon fonctionnement de la mangrove.

Recommandation n°03 : dans l'hypothèse où la construction d'un viaduc serait retenue, préconiser un ouvrage sur pieux (pylônes) excluant tout remblaiement, de manière à préserver la circulation des eaux douces et marines nécessaire à l'équilibre écologique de la mangrove.

B. La dimension coutumière : opposition au projet et nécessaire concertation

L'aire coutumière Drubea-Kapumë interrogée par l'institution se prononce défavorablement²⁰ concernant la construction d'un viaduc au-dessus de la baie de Morari sur la commune du Mont-Dore. Ses **préoccupations** étant principalement **environnementales** et **culturelles**.

L'autorité coutumière s'oppose au projet et estime qu'il présente des **risques écologiques majeurs** touchant aussi bien la **diversité locale**, les **écosystèmes fragiles** et la **qualité de vie des habitants**.

¹⁹ Image générée par l'IA. Cf. Observations par écrit du professeur Cyril MARCHAND du 18/09/2026.

²⁰ Cf. Observations par écrit de l'aire coutumière Drubea-Kapumë au CESE-NC du 21/09/2026.

En outre, l'impact relatif au **patrimoine culturel kanak** est précisé considérant que le projet **menacerait des sites coutumiers sacrés perturbant les pratiques traditionnelles des communautés établies**.

Les autorités coutumières préconisent la mise en place de structures de concertation avant toutes décisions finales pour tenter d'obtenir l'adhésion des populations concernées.

Recommandation n°04 : s'assurer de la consultation préalable et formalisée des autorités coutumières ainsi qu'à la recherche d'une adhésion des entreprises et des populations locales, en particulier les riverains directement impactés.

III – CONCLUSION DU VOEU N°04/2026

Même si, à ce stade, il n'est pas possible d'émettre un avis sur le projet de viaduc compte tenu de l'état des expertises en cours, le CESE-NC, interpellé par la détresse des populations qui s'est exprimée à travers cette pétition, considère absolument nécessaire que les pouvoirs publics apportent une solution à cette situation. Dans le cas où le projet de viaduc viendrait à être mis en œuvre, l'institution insiste sur la nécessité de mettre en place des solutions transitoires considérant la durée probable de réalisation d'un tel ouvrage.

L'instruction de cette pétition a permis au CESE-NC de constater que le dossier du viaduc met en lumière une **problématique plus globale liée à la mobilité des populations à l'échelle de l'archipel**, un constat qui s'applique également au secteur aérien. Ainsi l'enjeu dont il est question ici dépasse le seul projet de construction d'un ouvrage d'art ; en réalité, il révèle une difficulté structurelle à organiser la liberté de circulation des personnes et l'implantation des activités économiques sur l'ensemble du territoire. À ce titre, l'institution réaffirme son **attachement au principe de libre circulation, droit fondamental des personnes**.

Le CESE-NC tient à saluer l'engagement civique du pétitionnaire en soumettant cette problématique à son étude. Pleinement consciente de l'importance des enjeux soulevés, c'est avec intérêt que l'institution s'est saisie du dossier. À ce propos, elle tient à remercier les contributeurs qui ont permis d'enrichir la réflexion. Au travers de celle-ci, le CESE-NC s'est attaché à apporter une réponse éclairée et transparente à la société civile se voulant être le trait d'union entre les citoyens et les pouvoirs publics. Au-delà des divergences, cette démarche a le mérite d'ouvrir le débat tout en garantissant que la sécurité et l'intérêt général demeurent durablement au cœur des politiques publiques.

L'institution rappelle ses recommandations :

Recommandation n°01 : rendre public les études menées par la PS sur les différentes solutions alternatives, notamment par voie maritime.

Recommandation n°02 : garantir la transparence décisionnelle en rendant publiques les études de faisabilité portées par la province Sud et associer formellement les associations environnementales au suivi du projet.

Recommandation n°03 : dans l'hypothèse où la construction d'un viaduc serait retenue, préconiser un ouvrage sur pieux (pylônes) excluant tout remblaiement, de manière à préserver la circulation des eaux douces et marines nécessaire à l'équilibre écologique de la mangrove.

Recommandation n°04 : s'assurer de la consultation préalable et formalisée des autorités coutumières ainsi qu'à la recherche d'une adhésion des entreprises et des populations locales, en particulier les riverains directement impactés.

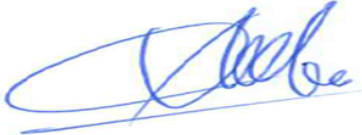
Le vœu de la commission a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **28 voix "POUR"** dont 7 procurations.

LE SECRÉTAIRE



Gaston POIROI

LE PRÉSIDENT



Jean-Louis d'ANGLEBERMES

Au titre de la commission du CESE :

Ont participé aux travaux : mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY ainsi que messieurs Jacques ADJOUHGONIOPE, Daniel ESTIEUX, Jean-Louis d'ANGLEBERMES, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET, Christian ROCHE et Marc ZEISEL.

Étaient présents et représentés lors du vote : mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY ainsi que messieurs Jacques ADJOUHGONIOPE (*en visioconférence a donné procuration à madame ROY*), Daniel ESTIEUX (*en visioconférence a donné procuration à monsieur LOQUET*), Robert LAKALAKA (*a donné procuration à madame POELLABAUER*), Jacques LOQUET, Christian ROCHE (*a donné procuration à monsieur ZEISEL*) et Marc ZEISEL.

Étaient absents lors du vote : messieurs Jean-Louis d'ANGLEBERMES, Richard POARAIRIWA, Jean-Damien PONROY et Jonas TEIN.

Annexe 1 : RAPPORT N°04/2026

- *Nombre de réunions en commission : 6*
- *Adoption en commission : 29/09/2026*
- *Adoption en bureau: 01/10/2026*
- *Adoption en séance plénière : 02/10/2026*

Invités auditionnés (12) :

- **Madame Catherine MERCKX**, commissaire déléguée de la République française à la province Sud ;
- **Madame Nina JULIÉ**, maire de la ville du Mont-Dore,
- **Monsieur Gil BRIAL accompagné de monsieur Florent PERRIN et de madame Nina MEYZEN**, respectivement premier vice-président, conseiller et collaboratrice de l'assemblée de la province Sud (PS) ;
- **Monsieur Jean-Pierre BREYMAND**, directeur de l'aménagement, de l'équipement et des moyens de la PS (DAEM) ;
- **Monsieur Régis PLAZA**, directeur hygiène, sécurité et environnement (HSE) de Prony Resources,
- **Monsieur Thomas AUGER**, directeur du programme pêche durable à Conservation International (CI) Nouvelle-Calédonie,
- **Monsieur Gaël BEAUFILS et madame Sylvie FERNANDEZ**, respectivement président et vice-présidente de l'association citoyens Montdorien (ACM) accompagnés de **messieurs Jean-Luc CHEVALIER et Alex BUISSET**, respectivement trésorier ainsi que membre du bureau de l'ACM.

Observations par écrit ou entretiens (14) :

- EPLP ;
- Red Ground ;
- Action biosphère ;
- ENERCAL / Prony Énergies ;
- Chambres consulaires (CMA, CCI, CAP-NC) ;
- UNC ;
- FCBTP ;
- MEDEF ;
- CPME ;
- FEINC ;
- Aire coutumière Drubea-Kapumë ;
- Grande Chefferie de Négrah de Müürare du Mont-Dore lieu-dit WOHOUNE.

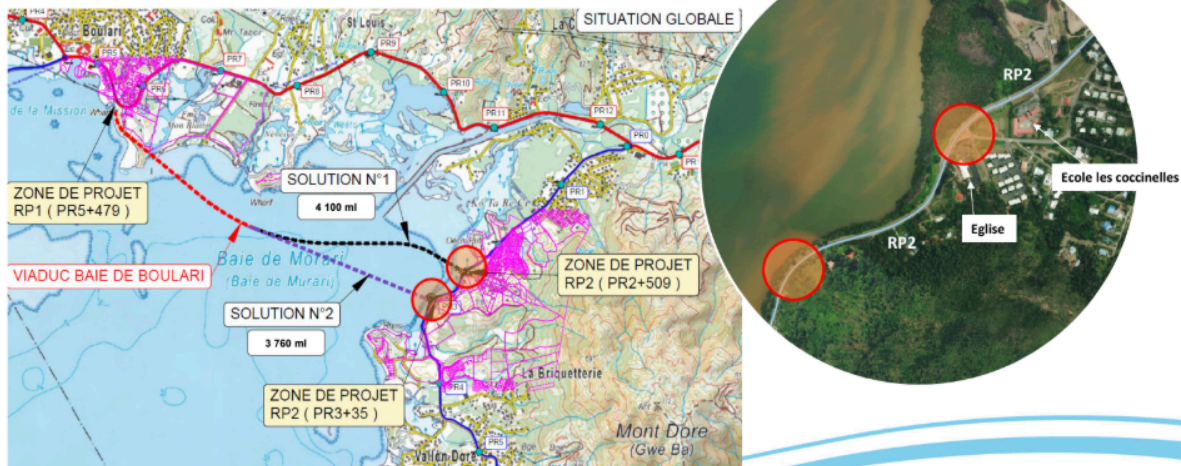
Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (10) :

- Sénat coutumier ;
- Commune de Yaté ;
- DDET ;
- U2P-NC ;
- GIE NC Tourisme ;
- SOS Mangroves ;
- FTAI ;
- CPI ;
- AFM NC ;
- AMNC.

Annexe 2 :

1. Présentation de la DAEM

4.0 – RACCORDEMENT EST – RP2



4.2 – RACCORDEMENT EST – RP2 - SOLUTION 1 :



Coût d'Opération estimé phase faisabilité :

330 000 000 TTC*

* hors contraintes environnementales (1) et géotechniques

❖ Avantages

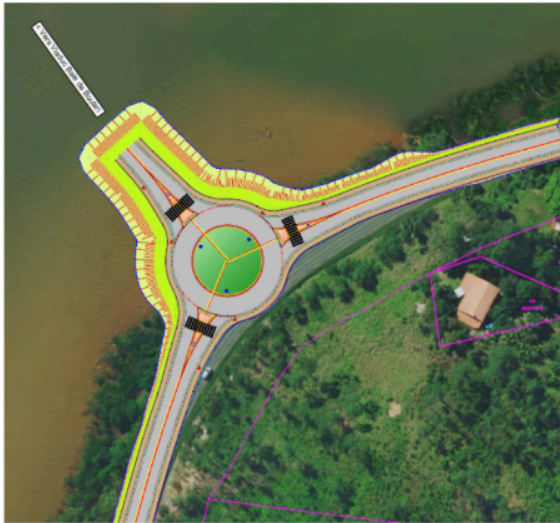
- ✓ Proche du giratoire de la Coulée
- ✓ Proximité de zones résidentielles
- ✓ Pas de difficultés techniques

❖ Inconvénients

- ✓ Linéaire de Viaduc : 4 100 ml
- ✓ Hauteur du TN moins adapté à l'ouvrage
- ✓ Impact environnemental important

(1) Impact important sur la mangrove existante
Les impacts seront évalués en détail dans une étude d'impact environnemental.

4.4 – RACCORDEMENT EST – RP2 – SOLUTION 2 :



Coût d'Opération estimé phase faisabilité :

450 000 000 TTC*

* hors contraintes environnementales (1) et géotechniques

❖ Avantages

- ✓ Linéaire de Viaduc: 3 760 ml
- ✓ Hauteur du TN plus adapté à l'ouvrage
- ✓ Impact environnemental plus faible

❖ Inconvénients

- ✓ Plus éloigné (500 mètres) du giratoire de La Coulée
- ✓ Hors zone résidentielle
- ✓ Remblais de grande hauteur