SOENC TRANSPORTS

Proposition :
Etats généraux sur la stratégie de la mobilité.

1. Contexte, constats et objectifs :

1.1 Contexte et constats : *« Chronique d'une obsolescence annoncée »*

La gestion des transports en commun en Nouvelle-Calédonie est un défi aussi complexe que la résolution d'un casse-tête géant. Avec une multitude d'entités comme TANEO, KARUIA, CARSUD, RAÏ, SMTU, et SMTI, le paysage des transports publics ressemble à une usine à gaz complexe et coûteuse pour le contribuable. C'est pourquoi nous aspirons à transformer ce système en une structure plus vertueuse, efficace et économique.

En France, les collectivités ont le choix entre gérer directement le service de transport en commun, c'est-à-dire en régie, ou confier sa gestion à un tiers par le biais d'une concession ou d'une délégation de service public. En fait, 87% des réseaux de transport public urbain en France sont exploités par des tiers en concession de service public. En 2010, la ville de Nouméa a transféré ses compétences en matière de transports publics à un syndicat mixte des transports urbains, le SMTU, qui regroupe la province Sud et les municipalités de Nouméa, Païta, Dumbéa et Mont-Dore.

Le SMTU a été chargé de gérer les transports publics dans l'agglomération par les quatre communes du Grand Nouméa et la Province Sud, même si cette dernière n'a pas de compétence spécifique en matière de transports publics. La province Sud contribue chaque année entre 1 et 1,4 milliard de francs au SMTU pour financer les réseaux KARUIA, Carsud et le transport scolaire. Cependant, alors que les réseaux KARUIA et Carsud génèrent des bénéfices, le SMTU verse plus d'argent aux deux réseaux qu'il n'en reçoit, ce qui entraîne un déficit structurel de 1,2 milliard de francs. De plus, les réseaux ne transportent pas assez de passagers.

Depuis la mise en œuvre du nouveau réseau, le SMTU fait face à des difficultés financières dues à une fréquentation inférieure aux prévisions initiales de 2016 pour le réseau mis en place en 2019 (coût du projet 27 milliards). Ainsi, en 2021, seuls 8,5 millions de passagers ont été transportés, contre 13 millions prévus initialement. En 2022, la province Sud, comme tous les membres du SMTU, a établi des règles claires de discussion avec ses deux délégataires pour réaliser des économies indispensables, notamment en préservant l'emploi et les salaires des chauffeurs des deux réseaux, tout en travaillant sur les marges et les frais de gestion.

Cependant, si Carsud accepte de participer à la résorption du déficit et au programme d'économies, le GIE KARUIA affirme qu'il risque de se retrouver en difficulté et que des emplois pourraient être menacés. **De plus, les événements du 13 mai 2024 en Nouvelle-Calédonie**, en particulier dans le Grand Nouméa, ont rendu insoutenable financièrement la poursuite des contrats et ne permettent plus aux membres de faire face aux dotations budgétaires nécessaires du SMTU. Une première estimation des dégâts sur le réseau s'élève à plus de 1 milliard de francs. En outre, les conditions de sécurité pour les chauffeurs et les usagers n'étaient pas garanties. Avant le 13 mai, les bus étaient déjà des cibles de caillassage, et la situation s'est considérablement

aggravée depuis. Ces événements ont donc accéléré la situation précaire du réseau TANEO, qui était déjà en difficulté financière. Pour envisager une reprise, même partielle et dégradée, il est crucial de garantir des conditions de sécurité optimale pour les chauffeurs et les usagers.

Pour l'avenir, il est capital de développer un nouveau modèle économique plus vertueux.

1.2 Les objectifs : "Les mesures pour promouvoir une économie solidaire et les initiatives pour combattre les incivilités dans les transports publics."

Les États généraux de la mobilité calédonienne offrent à toutes les parties prenantes, l'opportunité de partager un diagnostic et de proposer des mesures pour développer un modèle économique solidaire et durable, tout en améliorant la lutte contre les incivilités.

2. Dispositif complet : Efficacité Économique, Sécurité et Formation

Les attentes des clients, des salariés et des collectivités

Un dispositif complet doit concilier les attentes des différents acteurs.

2.1 Les attentes des clients

- Un réseau de transport public performant, répondant à la majorité des attentes selon l'implantation géographique.
- Un réseau de transport public coordonné et non segmenté.
- Un réseau de transport sécurisé à toute heure et en tout lieu.
- Un fonctionnement de réseau lisible, connu et pérenne.
- La mise en place d'un service minimum pour garantir un fonctionnement continu même en période de grève ou de perturbations, assurant ainsi un accès constant aux services essentiels pour tous les usagers.

2.2 Les attentes des salariés

- La reconnaissance de l'utilité publique de leurs métiers.
- Des conditions de travail sécurisées face aux incivilités.
- La reconnaissance de la pénibilité de leur activité.
- La mise en place de formations pour les conducteurs, similaires à la FIMO en France, pour améliorer leurs compétences et leur sécurité.

2.3 Les attentes des collectivités

• La réflexion et la mise en œuvre d'un modèle économique solidaire et durable pour assurer la pérennité et l'efficacité du réseau de transport public.

SOENC TRANSPORTS

• La mise en place d'un service minimum pour garantir un fonctionnement continu même en période de grève ou de perturbations, assurant ainsi un accès constant aux services essentiels pour tous les usagers.
• Un réseau de transport public performant : sécurité, qualité, coût.
• Un pilotage plus pertinent de l'offre de transport, y compris sa sécurisation.

3. Modèle économique solidaire et durable

- ✓ **Simplification des structures** : Réduire le nombre d'organismes pour une gestion plus cohérente et moins coûteuse.

- ✓ **Amélioration de la transparence** : Mettre en place des mécanismes de transparence pour une meilleure gestion des finances et des opérations.

- ✓ **Dialogue et collaboration** : Encourager un dialogue ouvert entre toutes les parties prenantes pour trouver des solutions communes.

En Nouvelle-Calédonie, bien que la législation locale puisse différer de celle de la métropole, il est pertinent de s'inspirer des pratiques métropolitaines concernant le financement des frais de transport des employés par les entreprises. Voici quelques points-clés à considérer :

3.1 Obligation de prise en charge :

- Les employeurs pourraient être encouragés à rembourser une partie des frais de transport en commun pour les trajets domicile / travail de leurs employés. Cette mesure serait particulièrement bénéfique pour ceux utilisant les transports publics.

3.2 Montant de la prise en charge :

- Il serait envisageable que les employeurs prennent en charge 50% du coût des abonnements de transport en commun (bus, navette maritime, etc.) utilisé pour les trajets domicile / travail.
- Ce remboursement pourrait être exonéré de charges sociales dans certaines limites, incitant ainsi les entreprises à soutenir financièrement leurs employés.

3.3 Modalités de remboursement :

- Le remboursement pourrait se faire de différentes manières : directement sur le salaire, par un remboursement sur présentation de justificatifs, ou via des titres de transport fournis par l'employeur.

3.4 Avantages fiscaux :

- Les sommes versées par l'employeur pour la prise en charge des frais de transport pourraient être déductibles des impôts sur les sociétés, offrant ainsi un avantage fiscal aux entreprises.

B.P. 2534 Ducos 98846 NOUMEA CEDEX, NOUVELLE-CALEDONIE
TéL : 25 96 24 Mobilis : 79-77-20 Email : francisco.sione@usoenc.nc

SOENC TRANSPORTS

4. Dispositif de sécurisation des transports publics.

En Nouvelle-Calédonie, bien que la législation locale puisse différer de celle de la métropole, il est pertinent de s'inspirer des pratiques métropolitaines en matière de sécurité dans les transports publics. La loi Savary, adoptée en 2016, vise à renforcer la sécurité et à lutter contre les incivilités dans les transports collectifs. Voici quelques points-clés à considérer :

4.1 Création de la police des transports et de la brigade d'agents de sûreté :

- Récemment, le réseau TANEO, grâce au concours de CARSUD, a mis en place une police des transports et une brigade d'agents de sûreté pour renforcer la sécurité et assurer une meilleure protection des usagers. Cette initiative vise à améliorer la qualité du service et à garantir un environnement sécurisé pour tous.

4.2 Prévention et lutte contre les incivilités :

- Les employeurs et les opérateurs de transport pourraient être encouragés à maintenir les mesures pour prévenir et lutter contre les incivilités dans les transports publics, assurant ainsi un environnement plus sûr pour les usagers.

4.3 Sécurité publique :

- Des dispositifs de sécurité renforcés, tels que la présence accrue de personnel de sécurité et l'installation de caméras de surveillance, doivent être maintenus pour protéger les usagers contre les atteintes à la sécurité publique.

4.4 Lutte contre les exactions :

- Des mesures spécifiques pourraient être mises en place pour prévenir les actes d'exactions dans les transports collectifs, incluant des contrôles de sécurité renforcés et des protocoles d'intervention en cas de menace.

4.5 Protection des femmes et mise en place de « safe place » :

- Des initiatives visant à lutter contre les violences faites aux femmes dans les transports publics pourraient être développées, telles que des campagnes de sensibilisation et des dispositifs d'alerte rapide.

4.6 Adaptation aux spécificités locales :

- Il serait important d'adapter ces mesures aux spécificités locales de la Nouvelle-Calédonie, en tenant compte des particularités géographiques et culturelles du pays.

B.P. 2534 Ducos 98846 NOUMEA CEDEX, NOUVELLE-CALEDONIE
TéL : 25 96 24 Mobilis : 79-77-20 Email : francisco.sione@usoenc.nc

SOENC TRANSPORTS

4.7 Mise en place de « safe place » :

- Instaurer des espaces sécurisés dans les transports publics renforcerait la sécurité et le bien-être des passagers, tout en favorisant une utilisation plus sereine et régulière des services de transport

5. Dispositif de formations des conducteurs des transports publics.

En Nouvelle-Calédonie, bien que la législation locale puisse différer de celle de la métropole, il est pertinent de s'inspirer des pratiques métropolitaines en matière de formation des conducteurs de véhicules lourds. La FIMO, ou Formation Initiale Minimale Obligatoire, est essentielle pour garantir la compétence et la sécurité des conducteurs. Voici quelques points-clés à considérer

5.1 Avantage pour le réseau TANEO :

- La mise en place de la FIMO représente un avantage réel pour le réseau TANEO. En formant des conducteurs compétents et sécurisés, TANEO peut améliorer la qualité de son service, renforcer la sécurité de ses usagers et optimiser l'efficacité de son réseau de transport.

5.2 Objectif de la FIMO :

- La FIMO vise à former les conducteurs de véhicules lourds (poids total autorisé en charge supérieure à 3,5 tonnes) pour le transport de marchandises ou de personnes, en leur fournissant les compétences nécessaires pour exercer leur métier en toute sécurité.

5.3 Contenu de la formation :

- La formation comprend à la fois des modules théoriques et pratiques, couvrant des sujets tels que la conduite rationnelle et sécurisée, la réglementation du transport routier, et les techniques de chargement et d'arrimage des marchandises.

5.4 Durée et modalités de la formation :

- La FIMO se déroule sur une période de 140 heures, réparties sur 4 semaines. Elle inclut des sessions en salle et des exercices pratiques sur le terrain.

5.5 Conditions d'accès :

- Pour accéder à la FIMO, les candidats doivent être âgés d'au moins 21 ans et être titulaires des permis de conduire appropriés (permis C, EC ou ED pour le transport de marchandises, et permis D ou DE pour le transport de personnes).

SOENC TRANSPORTS

5.6 Avantage pour les employeurs :

- Les employeurs qui financent la formation de leurs conducteurs peuvent bénéficier d'avantages fiscaux, tels que la déductibilité des coûts de formation des impôts sur les sociétés.

5.7 Adaptation aux spécificités locales :

- Il serait important d'adapter cette formation aux spécificités locales de la Nouvelle-Calédonie, en tenant compte des particularités géographiques et culturelles du pays.

Le Secrétaire Général
SOENC Transports
Francisco SIONE

B.P. 2534 Ducos 98846 NOUMEA CEDEX, NOUVELLE-CALEDONIE
TéL : 25 96 24 Mobilis : 79-77-20 Email : francisco.sione@usoenc.nc