



MISSION D'ÉTUDE RELATIVE A L'ÉLABORATION D'UN SCHEMA GLOBAL DE COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE CALÉDONIEN

Phase 4 – Le schéma global

Rapport
Version 1 du 4 mai 2026



Sommaire

1	PRÉAMBULE.....	3
1.1	Contexte du rapport	3
1.2	Méthode déployée.....	3
2	Cadre du schéma proposé	5
2.1	Le covoiturage, en réponse aux besoins de mobilité et de transition énergétique	5
2.2	Une pratique qui fait face à certains freins et nécessite un accompagnement public	7
2.3	Contenu du schéma	8
2.4	Les résultats attendus	9
3	Fiches actions.....	11
4	Planification, bilan financier et suivi	29
4.1	Bilan financier prévisionnel.....	29
4.2	Planning prévisionnel	30
4.3	Suivi	30

Référence document :	ACE_SchémaCovoiturage_avril2026_v1
Version du document :	Version 1
Date :	4 mai 2026
Rédigé par :	Catherine Glanois, Elise Kaemo, Guillaume Ficat-andrieu
Contrôle qualité :	Catherine Glanois

1 PRÉAMBULE

1.1 CONTEXTE DU RAPPORT

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre d'une **mission d'étude relative à l'élaboration d'un schéma global de covoiturage sur le territoire calédonien**.

Le covoiturage répond à des enjeux de mobilité ainsi que de transition énergétique.

Son développement s'inscrit dans les objectifs du Schéma de Transition Énergétique de la Nouvelle-Calédonie (STENC) dont l'objectif est la réduction de 70 % des émissions de GES à l'horizon 2035. L'Agence Calédonienne de l'Énergie (ACE) intervient à ce titre sur les sujets de mobilité décarbonée.

Plusieurs phases d'étude ont été menées.

Le présent rapport est le dernier livrable : il constitue **le schéma retenu**.

Ce rapport vise à traduire les options étudiés et retenues par l'ACE et les parties prenantes associées en un **programme d'actions opérationnel**.

Il se compose de fiches actions précisant les modalités de mise en œuvre, les hypothèses de déploiements, les coûts, les impacts attendus ainsi que les indicateurs de suivi. Ce rapport sert donc de feuille de route pour le déploiement du schéma de covoiturage sur le territoire.

1.2 METHODE DEPLOYEE

L'étude s'est organisée en 4 phases.



Les deux premières étapes de l'étude (Phase 1&2) ont permis, d'une part, de caractériser les usages actuels en matière de mobilité et d'identifier les freins ainsi que les leviers favorisant la pratique du covoiturage, et d'autre part, de mener une analyse comparative des dispositifs existant en France et dans les outre-mer afin de dégager les bonnes pratiques transposables au contexte local.

La troisième phase a permis d'élaborer, en concertation avec les parties prenantes, différents scénarios de développement de la pratique du covoiturage. Cette phase a inclus la formulation

de propositions détaillées, intégrant les dimensions techniques, réglementaire et financières nécessaires à leur mise en œuvre.

La quatrième phase a permis de transformer les constats et scénarios étudiés sur les phases précédentes en un **plan d'actions concret, chiffré et réalisable**.

Le présent rapport constitue **le rapport de phase 4 soit le schéma global de covoiturage final**.

Dans le cadre de la mission, un soin particulier a été apporté à échanger avec les différents acteurs publics et privés, sur le territoire ainsi qu'à l'international, afin de proposer des solutions qui répondent aux contraintes et aux attentes de chacun.

Le tableau ci-dessous présente les acteurs interrogés et rencontrés au cours de la mission :

Typologie d'acteurs	Structure
Collectivités et institutions de NC	DIMENC, DITT, DJS Communes de Lifou, de Dumbéa, Nouméa, de Païta, du Mont-Dore SIVM Sud, SIGN SMTU, SMTI Provinces Nord, Sud et Ile
Opérateurs	Wigo Hello Covoit (Tahiti) Mobicoop Blablacar Karos Ecov
Collectivités extérieures (benchmark)	Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) Métropole Rouen Normandie Direction des Transports terrestres de polynésie française Région La Réunion
Associations	Association de Katiramona, association Transport en Copain, associations solidarité de Tindu, de Rivière Salée Equipe Pepite travaillant sur la mobilité
Autres acteurs	AFD, ADEME Université de Nouvelle-Calédonie Médipôle CCI

Tableau des acteurs interviewés/ rencontrés au cours de la mission.

Des **entretiens individuels** ont été menés avec tous ces acteurs, complétés par **deux webinaires** – l'un à destination des collectivités du territoire et le second à destination des opérateurs.

2 CADRE DU SCHEMA PROPOSE

2.1 LE COVOITURAGE, EN REPONSE AUX BESOINS DE MOBILITE ET DE TRANSITION ENERGETIQUE

La Nouvelle-Calédonie fait face à des besoins de mobilité importants, dans un contexte où l'offre de transport ne permet pas toujours de répondre correctement aux besoins quotidiens de déplacement. Cette situation s'est encore accentuée depuis la crise de mai 2024, qui a fragilisé l'organisation des transports publics, en particulier sur le Grand Nouméa.

Le Grand Nouméa concentre la majorité des déplacements du territoire.

C'est la seule zone disposant de données détaillées sur les pratiques de mobilité : une enquête ménages réalisée en 2013 recensait

- Environ **410 000 déplacements quotidiens**, soit près de 3 déplacements par personne et par jour. Ce niveau reste légèrement inférieur à celui observé en métropole, mais il confirme l'importance des besoins de déplacement sur l'agglomération.
- La voiture y occupe une place très dominante, elle **représente environ 80 % des déplacements**, tandis que la marche, le vélo et les transports collectifs restent peu développés.
- Les déplacements concernent principalement **les trajets domicile-travail, puis les loisirs, l'accompagnement et les études.**

Dans ce contexte, le Grand Nouméa se caractérise par une forte dépendance à la voiture individuelle, qui structure encore largement les mobilités du quotidien. Cette dépendance se retrouve dans l'organisation même du territoire. Les principaux flux se concentrent sur quelques grands axes routiers reliant les communes périphériques à Nouméa et aux principaux pôles d'emploi. Les comptages routiers montrent une fréquentation très élevée sur la VDO, qui peut atteindre jusqu'à 72 500 véhicules par jour, ainsi que sur la VDE et la RP1, qui supportent chacune autour de 20 000 véhicules par jour sur certains tronçons.

L'autosolisme est majoritaire, comme relevé par les gestionnaires de voirie.

À mesure que l'on s'éloigne du Grand Nouméa, les trafics diminuent fortement. Dans le Nord et sur la côte Est, les volumes sont bien plus faibles, parfois de seulement quelques centaines de véhicules par jour. Ces écarts, mis en avant et illustrés dans le cadre du travail de diagnostic permettent d'identifier des besoins de mobilité très différents selon les endroits.

Il n'existe pas de données précises et récentes sur le sujet mais le constat est partagé : **les besoins de mobilité ne sont pas toujours couverts de manière satisfaisante par l'offre actuelle de transport, notamment pour les publics non motorisés.** Cette situation concerne une part importante de la population. **En 2019, 27 % des ménages calédoniens ne possédaient pas de véhicule personnel, soit environ 71 000 foyers, dont près de 41 000 dans le Grand Nouméa.** Ces ménages dépendent directement d'autres solutions pour se déplacer (transports collectifs, marche, entraide familiale, stop ou solutions partagées). Cette dépendance est particulièrement forte chez les jeunes, les étudiants, les ménages modestes, ainsi que dans certains quartiers périphériques, en tribu ou dans les communes rurales.

Certaines communes de Nouvelle-Calédonie ont des taux de motorisation des ménages inférieurs à 50%.

Depuis 2024, la réduction de l'offre de transport public a renforcé cette difficulté, notamment dans le Grand Nouméa. La baisse du nombre de lignes, la réduction des fréquences et la disparition de certaines dessertes ont compliqué l'accès aux déplacements du quotidien, en particulier pour les personnes qui ne disposent pas de voiture.

La question de la mobilité dépasse donc largement la seule question du transport. Elle conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins, aux commerces et plus largement à la vie sociale.

Le covoiturage est donc une solution qui peut répondre, dans une certaine proportion, à deux enjeux :

1. L'enjeu de mobilité pour tous, d'équité sociale et de développement du territoire.
2. L'enjeu de transition énergétique via la réduction de l'autosolisme.

Les travaux des phases précédentes ainsi que tous les retours d'expérience dans différents pays du Monde montre que **le covoiturage peut être une réponse, parmi d'autres solutions de mobilité**. Il ne peut pas remplacer à lui seul les transports collectifs, mais il peut venir les compléter, en particulier sur les trajets où l'offre est absente, insuffisante ou trop coûteuse.

Chaque mode répond à une certaine catégorie de besoins/d'usagers : les modes actifs pour les distances courtes, le bus pour les axes concentrant le plus de trafic et le covoiturage pour les zones moins denses ou amplitudes horaires non couvertes par les transports collectifs.

Le covoiturage au sein d'un écosystème de solutions de mobilité



En Nouvelle-Calédonie, le covoiturage a **l'avantage de s'appuyer sur des pratiques déjà existantes** : le partage de la voiture est déjà une réalité. Il se pratique souvent dans le cadre familial, amical ou professionnel, notamment pour aller au travail, accompagner un proche ou partager un trajet régulier. L'enquête ménage de 2013 a mis en avant des pratiques supérieures aux moyennes nationales sur le Grand Nouméa. Les différents plans de déplacements administratifs réalisés ces dernières années montrent également que dans les Iles et dans le Nord par exemple la pratique peut s'approcher de 50% des déplacements.

Le covoiturage ne part donc pas de zéro : il prolonge des habitudes déjà présentes sur le territoire. Il s'agit de lui redonner un nouveau souffle, une image plus moderne et de faciliter son fonctionnement.

Le covoiturage représente aussi **une réponse concrète aux difficultés économiques de déplacement**. Dans un contexte de vie chère et d'augmentation importante des prix du carburant, partager un trajet permet de réduire les dépenses liées au carburant, qui pèsent fortement sur le budget des ménages. Il peut également apporter une solution simple à des personnes non motorisées ou isolées, en facilitant l'accès aux emplois, aux études ou aux services. En France hexagonale le critère prix est le principal levier de motivation des personnes pratiquant le covoiturage, suivi de la motivation environnementale.

Dans le Pacifique (Polynésie française et Nouvelle-Calédonie) les sondages mettent en avant plutôt des critères relationnels, la volonté d'aider des personnes ne disposant pas de véhicule ou le côté sympathique de covoiturer avec des personnes appréciées.

Enfin, le **covoiturage répond aussi aux objectifs de transition énergétique**. En augmentant le nombre de personnes transportées par véhicule, il permet de réduire le nombre de voitures en circulation, de limiter la consommation de carburant, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de réduire la congestion sur les axes les plus fréquentés.

Le covoiturage peut être une réponse à des enjeux de mobilité et de transition énergétique. Il fait partie d'un panel de solutions de mobilité.

2.2 UNE PRATIQUE QUI FAIT FACE A CERTAINS FREINS ET NECESSITE UN ACCOMPAGNEMENT PUBLIC

Le covoiturage peut répondre à des besoins importants en Nouvelle-Calédonie, mais **son développement reste difficile**. Il ne suffit pas de créer une application ou de communiquer une seule fois pour changer les habitudes. **Le covoiturage demande de la confiance, de l'organisation et un accompagnement dans la durée.**

Plusieurs freins psychologiques, organisationnels se dressent face à cette pratique.

Le premier frein est lié aux habitudes et aux perceptions des usagers. Beaucoup de personnes restent réticentes à covoiturer avec des inconnus. Les principales inquiétudes concernent la sécurité, la confiance, la ponctualité et la peur de ne pas avoir de solution pour le trajet retour. Ces freins existent aussi en France, mais ils sont renforcés en Nouvelle-Calédonie par le contexte actuel, marqué par une forte méfiance depuis la crise de 2024. Les usagers ont besoin d'être rassurés, savoir avec qui ils voyagent, pouvoir identifier les conducteurs et passagers, et avoir des garanties sur le sérieux de la démarche.

Le covoiturage est aussi perçu comme contraignant. Il faut trouver une personne qui fait le même trajet, aux mêmes horaires, sans détour trop important. Or les habitants ont souvent besoin de souplesse, notamment pour gérer les horaires de travail, les enfants, les courses ou les imprévus. Pour beaucoup, la voiture individuelle reste plus simple, même si elle coûte cher. Aujourd'hui, le covoiturage fonctionne surtout dans les cercles de confiance (famille, amis, collègues, voisins). Le passage vers un covoiturage plus ouvert, avec des personnes inconnues, est donc difficile.

Un **autre frein important vient de l'écosystème local**. En Nouvelle-Calédonie, le covoiturage ne bénéficie pas d'un écosystème développé : il n'y a pas d'opérateur actif ni start-up ou associations engagées dans le domaine. Il n'existe pas non plus de dispositifs fiscaux ou de communication sur le sujet. Les outils existants restent fragiles et incomplets. Les initiatives déjà menées ont vite montré leurs limites. A titre d'exemple l'application WIGO a connu une dynamique lors des challenges et grâce aux primes mais cette dynamique n'a pas vraiment duré. Les usages sont restés faibles et l'application n'a pas atteint une masse critique suffisante. De son côté, Mobicoop a permis la création de communautés, notamment à l'Université et au Médipôle, mais les résultats sont également restés limités. Les travaux des phases précédentes (diagnostic, benchmark, retours d'expert) ont montré que les phases d'amorçage de nouveaux outils et nouvelles pratiques de mobilité demandent à la fois du temps et des moyens. Les leviers tels que la communication massive, les incitations financières, l'animation de proximité sont identifiés comme indispensables pour créer l'engouement et atteindre la masse critique.

Cela signifie donc nécessairement un accompagnement par des financements publics.

Toutes les expériences montrent qu'un outil numérique seul ne suffit pas de même qu'un parking de covoiturage seul ne suffit pas ni des challenges ponctuels dans quelques entreprises. Pour que le covoiturage fonctionne, il faut une **politique publique claire, avec un minimum de moyens humains et financiers, d'engagement dans le temps et d'animation**.

La question de la gouvernance est également centrale. Aujourd'hui, en Nouvelle-Calédonie, il n'existe pas de cadre équivalent à la Loi d'Orientation des Mobilités qui permettrait de répartir clairement les compétences parmi les collectivités et les inciter à proposer des politiques publiques de covoiturage. Par défaut, d'après les textes existants sur le territoire, **la Nouvelle-Calédonie est compétence en matière de transport terrestre et donc de covoiturage. Les communes peuvent également intervenir à leur échelle au titre du code des communes et les provinces pourraient intervenir au titre du développement économique et de l'aménagement du territoire**.

Aucun de ces acteurs n'a confirmé, dans les phases d'étude, sa volonté mettre en place et piloter une politique publique en faveur du covoiturage. Néanmoins, toutes les collectivités ont confirmé leur intérêt pour le sujet, indiquant que la mobilité était un sujet crucial actuellement sur le territoire et que des solutions sont attendues par les administrés.

Des propositions sont émises dans le cadre du schéma pour le portage des différentes actions ainsi que le pilotage global (voir chapitre 4).

Au regard du contexte, de la gouvernance, des difficultés budgétaires, le choix d'un schéma prudent, limité à quelques actions structurantes et mesurées est proposé.

2.3 CONTENU DU SCHEMA

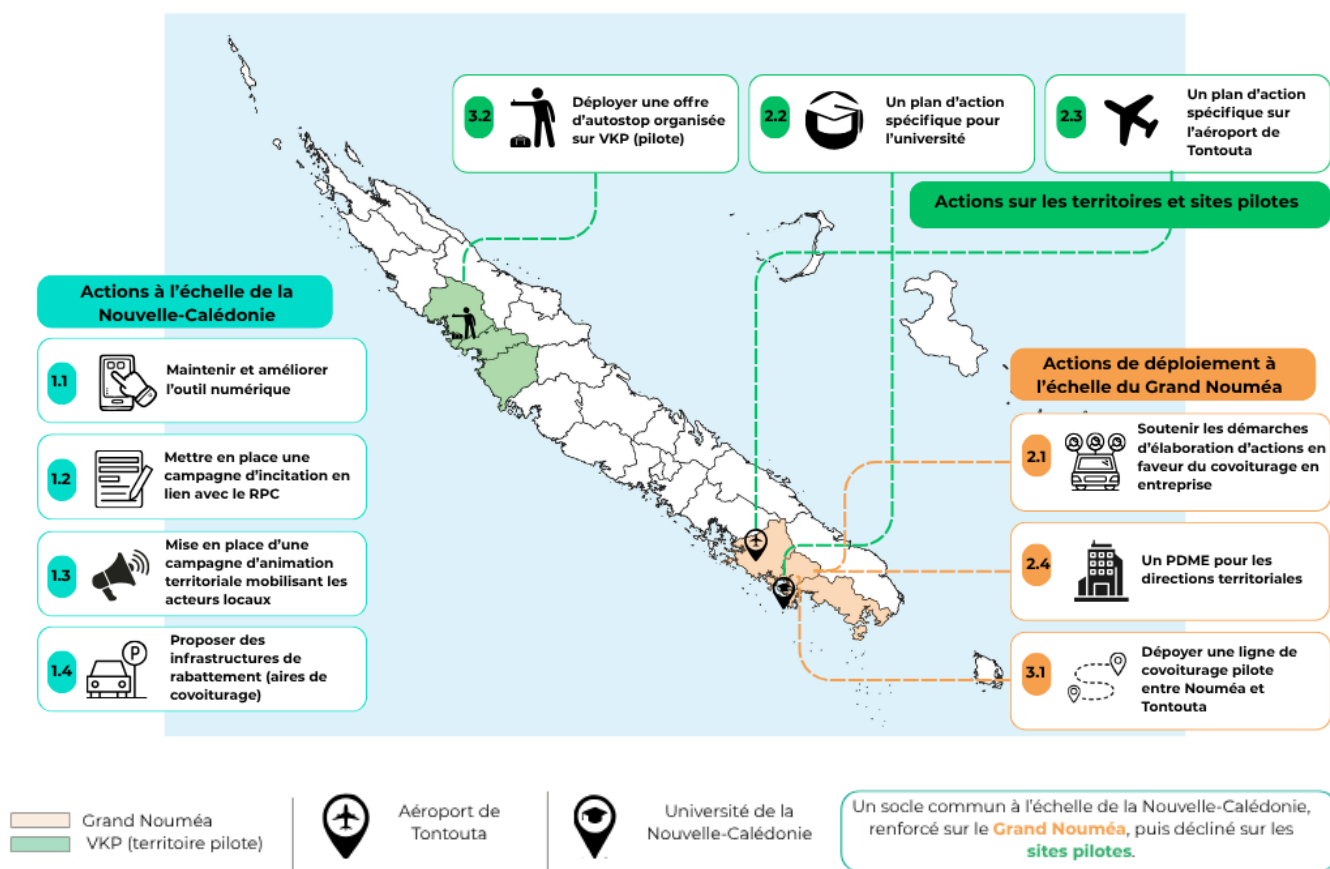
Le schéma retenu est une combinaison d'actions de différents scénarios, retenues pour leur faisabilité à court terme, leur pragmatisme et pertinence dans le contexte Calédonie.

Les premières actions sont des actions jugées comme **socle de base indispensable pour structurer une politique territoriale de covoiturage** : visant à rendre le covoiturage visible et accessible à l'échelle du territoire.

Elles sont complétées par des **actions focalisée sur le management de la mobilité en entreprise ou en milieu spécifique** (université par exemple), qui représentent des initiatives peu coûteuses permettant d’initier une dynamique.

Enfin les dernières fiches actions, visent le développement de services de covoiturages plus réguliers, projets pilotes sur le Grand Nouméa des sur VKP, permettant de compléter, voire remplacer, certaines formes de transport public. Elles doivent être intégrées à une stratégie globale de mobilité orchestrée par les autorités compétentes, notamment le Syndicat Mixte des Transports Urbains.

Schéma territorial des actions de covoiturage



La mise en œuvre de ce schéma nécessite une approbation par les différents acteurs ainsi que la mise en place de budget associés.

2.4 LES RESULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus de la mise en œuvre de ces actions sont les suivants :

- ➔ Offrir une solution de mobilité nouvelle sur des espaces non desservis par les transports collectifs.
- ➔ Permettre des déplacements aujourd'hui contraints (par l'offre, par le prix) et notamment en anticipation sur les hausses de carburant à venir
- ➔ Permettre une réduction de l'autosolisme / augmentation des trajets réalisés à plusieurs.
- ➔ Permettre des gains financiers pour les usagers pratiquant le covoiturage (réduction du coût de la vie)
- ➔ Réduire les nuisances négatives de la voiture : trafic, accidentologie, pollution locale, foncier occupé par les places de stationnement.

Pour mémoire, la politique de covoiturage proposée au niveau national en France fixe comme objectif un taux de pratique du covoiturage de 3% sur les déplacements du quotidien soit le double d'aujourd'hui. A l'échelle de la Nouvelle-Calédonie il est impossible de déterminer un objectif de cet ordre car aucune enquête ménage ne permet de mesurer la situation de départ.

Il s'agira donc de mesurer les effets de mesures via des indicateurs spécifiques, associés à des outils de suivi et enquêtes d'usage et de trajets réalisés sur les différentes cibles identifiées sur ces actions.

Le tableau suivant présente une vision synthétique des indicateurs proposés sur les différentes actions.

Synthèse des indicateurs de suivi par action

Action	Indicateurs clés	Résultats attendus (3 ans)	Impact principal	Contribution aux objectifs
1.1 Outil numérique	Nb d'inscrits Trajets/mois Taux de mise en relation	3 à 5 000 inscrits 100 à 500 trajets/mois	Structuration de l'offre, effet socle	★★★☆☆
1.2 Incitations financières	Nb de trajets subventionnés Coût/trajet Coût/tCO ₂ Taux de matching	500 à 1 000 trajets/mois ×1,5 à ×2 usages	Accélération du report modal	★★★★★
1.3 Animation territoriale	Nb d'actions Notoriété Nb d'inscriptions	30 à 50 acteurs sensibilisés +20 à 40 % d'inscriptions	Levée des freins, ancrage local	★★★☆☆
1.4 Aires de covoiturage	Taux d'occupation Trajets/jour Fréquentation	20 à 50 trajets/jour/aire Taux d'occupation >60-80 %	Stationnement	★★★☆☆
2.1 Entreprises	Employeurs engagés Salariés concernés % covoitureurs	10 structures 10-20 % covoitureurs	Ancrage local	★★★★☆
2.2 Université	Étudiants engagés Trajets vers le campus Occupation des places dédiées	500 à 1 000 utilisateurs 10-15 %	Ancrage local	★★★★☆
2.3 Aéroport	Nb de trajets Taux de remplissage Occupation des places dédiées	50 à 100 trajets/semaine 5-10 %	Réduction de la congestion	★★★☆☆
2.4 PDME	Nb d'agents engagés Part modale Nb de trajets covoiturés	10-15 % covoiturage	Exemplarité publique	★★★★☆
3.1 Ligne covoiturage	Passagers/jour Attente Remplissage	50 à 150 passagers/jour Temps d'attente moyen <10 min	Massification sur un axe	★★★★★
3.2 Autostop organisé	Trajets/jour Inscrits Fréquentation des arrêts	20 à 50 trajets/jour	Accès à la mobilité	★★★☆☆

Phase 4 - Indicateurs, résultats attendus et contribution aux objectifs

3 FICHES ACTIONS

AXE 1 : Organiser et maintenir une offre de covoiturage minimale sur le territoire

Présentation et contenu :

Le 1er axe porte sur l'organisation et le maintien d'une offre de covoiturage minimale sur tout le territoire.

Plusieurs actions ont pu être menées par le passé sur un outil de covoiturage, des parkings, des animations mais ces actions ont été menées de façon individualisées et ponctuelles.

L'enjeu aujourd'hui est de proposer un ensemble d'actions cohérentes et de les inscrire dans la durée.

Périmètre : tout le territoire.

Contenu : 4 actions

- **1.1 : Maintenir et améliorer l'outil numérique**
- **1.2 : Mettre en place une campagne d'incitation en lien avec le RPC**
- **1.3 : Mise en place d'une campagne d'animation territoriale mobilisant acteurs locaux**
- **1.4 : Proposer des infrastructures de rabattement**

Ce qui ressort du diagnostic :

- Un potentiel de covoiturage important du fait des besoins de mobilités, d'une offre de transport ne couvrant pas tout le territoire et d'un autosolisme important.
- Des usages existants en matière de covoiturage, notamment informels dans des cadres de voisinage et de famille.
- Des freins néanmoins importants, psychologiques et organisationnels limitant les pratiques.
- La nécessité d'actions inscrites dans le temps et structurées, à la fois sur les outils, les infrastructures et la communication/animation.

Objectifs :

Cet axe vise à disposer d'une offre de covoiturage minimale sur le territoire.

Il repose sur la création d'une **offre lisible et accessible à tous**.

Il permettra à minima de proposer des solutions et de pérenniser un service sur l'ensemble du territoire.

Il donne une visibilité à la pratique et constitue un socle essentiel de la politique publique de covoiturage.

Fiche action 1.1 - Maintenir et améliorer l'outil numérique



Description de l'action

Cette 1ère action vise à disposer d'un **outil numérique unique, fonctionnel et adapté aux besoins** de la Nouvelle-Calédonie.

L'outil WIGO, construit sur la base d'un code opensource de mobicoop par un opérateur local, est actuellement dans les mains de la province Sud mais il n'est pas exploité. Il nécessite certaines évolutions identifiées dans le cadre du diagnostic. Il peut être mis à disposition d'un opérateur qui souhaiterait reprendre la main tout en laissant la possibilité à un opérateur d'utiliser un autre outil, éprouvé et déployé à l'échelle internationale (peut-être moins coûteux). Les deux possibilités doivent être approfondies.

Il est recommandé de **redéployer un outil - avec une soutien financier de la collectivité sur plusieurs années (trois ans recommandé)**. Cette action est étroitement liée à l'action 1.2 qui vise à proposer des incitations financières.

Ce soutien financier doit être cadré dans un marché et/ou une convention pluriannuelle fixant des objectifs clairs, ainsi qu'un budget suffisant afin de garantir un lancement ainsi qu'une communication massive.

Contenu de la convention :

- Durée de 3 ans.
- Engagement sur certaines fonctionnalités et niveau de qualité.
- Engagement sur des actions de communication, d'animation d'un réseau d'entreprises et d'associations.
- Soutien institutionnel et relais de communication.

Le maître d'ouvrage veillera à engager des collectivités partenaires afin de soutenir l'opération sur le plan institutionnel (diffusion dans les newsletter communales, medias divers, etc...). L'opérateur aura la responsabilité de créer la dynamique et d'animer la démarche.

Planning :

Lancement consultation en juin. Déploiement avant fin 2026.



**Maîtrise
d'ouvrage**



Ou



Budget et financements identifiés

Investissement

0 F

Fonctionnement

8 MF/an

Moyens humains

2 jh/mois

Explications : 50% du budget attribué à l'outil en polynésie française. Fourchette selon le niveau d'exigence de la convention et la durée.

Un budget spécifique lié aux incitations est prévu en action 1.2.

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Assurer la continuité d'une service numérique de covoiturage en Nouvelle-Calédonie.
- Améliorer et moderniser la plateforme afin de renforcer son usage.
- Adapter les fonctionnalités de l'outil aux spécificités du territoire et aux besoins de la population.
- Participer à la réduction de l'autosolisme et des émissions de gaz à effet de serres liées aux déplacements.

Indicateurs



Nombre
d'inscrits



Trajets par
mois



Taux de mise
en relation

Résultats attendus

3 000 à 5 000 inscrits
100 à 500 trajets par mois

Impact principal

Struicturation de l'offre
et effet socle

Contribution aux objectifs



Fiche action 1.2 - Mettre en place une campagne d'incitation en lien avec le RPC



Description de l'action

Cette action comprend deux aspects :

- La mise en place **d'incitations financières** au covoiturage.
- L'enregistrement des preuves via le **registre de preuve de covoiturage** permettant un suivi des données et la mobilisation des aides nationales.

Pour les incitations financières, plusieurs systèmes existent dans les territoires. Il est recommandé de proposer une aide à l'inscription couplée avec une aide à l'usage (pour inciter à l'usage) à la fois pour le passager et pour le conducteur car les deux ont besoin d'être incités.

1ère proposition : **5 000 F offert à l'inscription + 100 F par trajet réalisé pour le conducteur et gratuité pour le passager**

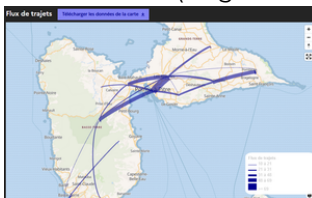
2ème proposition : **2 000 F offert à l'inscription + 50 F par trajet réalisé pour le conducteur et 50 F déduit du prix pour le passager**

Cette aide nécessite l'approbation d'un budget puis peut être intégré dans les prestations de l'exploitant de l'outil numérique.

Les aides au trajets peuvent aussi être adapté selon les trajets → plus fortes sur les zones ne disposant pas de réseau de transport collectif par exemple et sur des distances. C'est une recommandation des instances nationales. Elles peuvent aussi être doublées sur certaines communes qui souhaiteraient participer à l'effort.

La mise en place du RPC est simple. Elle nécessite une démarche de la part de l'opérateur auprès de l'entité en charge du RPC (start'up d'Etat covoiturage.gouv). Cette action nécessite de disposer d'un outil compatible avec le RPC (exigence à intégrer au cahier des charges de l'[action 1.1](#)).

Exemple de données enregistrées (cas de la guadeloupe)



Planning :

- Prise de contact RPC et Etat pour prime nationale (2026)
- Mise en oeuvre dès le lancement de l'outil début 2027



Maîtrise d'ouvrage



Budget et financements identifiés

Investissement

0 F

Fonctionnement

4 à 8 MF/an

Moyens humains

2 jh/mois

Explications : Ce budget serait à ajouter au budget de l'outil numérique (action 1.1). Selon l'ampleur souhaitée il peut varier de 4MF à 8MF (à titre de référence, budgété 10MF en polynésie française mais dépensé réellement 2MF la première année).

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Garantir une masse critique d'utilisateurs de l'application rapidement.
- Mobiliser les aides de l'Etat grâce à l'utilisation du RPC.
- Permettre le suivi précis des pratiques.

Indicateurs



Nombre de trajets subventionnés



coût/trajet
coût/tCO2



Taux de matching

Résultats attendus

500 à 1000 trajets par mois
X 1.5 à X2 de l'usage

Impact principal

Accélération du report modal

Contribution aux objectifs



Fiche action 1.3 - Mise en place d'une campagne d'animation territoriale mobilisant les acteurs locaux



Description de l'action

Mettre en place une **campagne de communication et d'animation** à l'échelle du territoire en mobilisant des relais locaux, associations ou entreprises engagées. Cette campagne serait menée à la fois par la collectivité et l'opérateur. Elle comprendrait :

- **Une campagne institutionnelle sur l'intérêt collectif du covoiturage** (entraide, plaisir, réductions des coûts de transport, amélioration de la qualité de vie, contribution à la transition énergétique).
- **La valorisation des initiatives locales** (à travers des témoignages de porteurs de projet ou d'usagers) et la mise en avant d'entreprises engagées avec l'organisation de challenges annuels (avec lots ou récompenses, en partenariats avec des acteurs économiques locaux).
- **L'engagement des associations de quartier dans l'animation, la communication** : soutenir les initiatives des associations pour la communication, l'accompagnement des usagers dans leurs pratiques – mise en réseau des acteurs. Il est proposé de mettre en place un budget régulier de soutien aux projets de covoiturage dans les quartiers afin de créer une dynamique depuis le terrain (exemple : initiative L'Occaz). Des conventions de partenariat permettront de faire le lien entre ces opérateurs/associations et l'opérateur de l'application.

Une partie de ces actions sont intégrées dans la prestation de l'opérateur de l'outil (action 1.1) et une autre partie sont mise en oeuvre à part dans le cadre d'un dispositif de communication distinct porté par la collectivité afin d'assurer leur continuité. Un partenariat avec la CCI doit être mis en place pour le volet entreprises.

Ex : Arc Jurassien, réseau Cap Cotentin, PETR de Bruche Mossig.



Planning :

Lancement d'un appel à projet en 2026.

Lancement de la campagne en 2027.



Maîtrise d'ouvrage



Ou



DIMENC
Direction de l'Industrie,
des Mines et de l'Energie



Budget et financements identifiés

Investissement

0 F

Fonctionnement

5 MF/an

Moyens humains

4 jh/mois

Explications : Ce budget est un budget complémentaire à celui qui est déjà prévu dans l'action 1.1 (outil). Il comprend une part liée à la campagne de communication institutionnelle (1MF) et une part de financement des initiatives de quartiers (4MF).

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

Objectifs :

- **Structurer un réseau d'acteurs relais** afin d'accompagner l'appropriation locale du covoiturage, **accroître la visibilité et l'appropriation locale du covoiturage quotidien.**
- **Accompagner le lancement de l'outil, susciter l'intérêt et valoriser les pratiques.**

Indicateurs



Nombre d'inscriptions



Nombre d'actions



Notoriété

Résultats attendus

30 à 50 acteurs sensibilisés
+20 à 40% d'inscriptions

Impact principal

Levée des freins
Ancrage local

Contribution aux objectifs



Fiche action 1.4 - Proposer des infrastructures de rabattement (aires de covoiturage)



Description de l'action

L'implantation **d'aires de covoiturage** sur les principaux pôles de flux du territoire doit permettre de favoriser les pratiques, de créer des points de regroupement (qui pourront être matérialisés sur l'outil) et de rendre le covoiturage visible et facile. C'est la 1ère action structurante menée sur tous les territoires.

La recommandation est de proposer des infrastructures :

- Sur un axe Nord-Sud sur la côte Ouest (majorité des flux) pour les flux longue distance : Koné / Pouembout, Bourail, Boulouparis
- Sur le Grand Nouméa dans les communes périphériques pour les déplacements quotidiens: Païta, Mont-Dore, Dumbéa et en sortie Nord de Nouméa.

Les emplacements recommandés suite à l'analyse des flux croisée avec les retours d'expérience et expertises sur le sujet sont positionnés sur la carte de la page suivante. En agglomérations notamment les parkings doivent être situés en amont des zones embouteillées et à minima 10km de la destination.

Chaque hub de mobilité doit comprendre :

- Une **zone d'attente passager** équipée **d'abris, de bancs et de poubelles**
- Une **signalétique adaptée**, visible sur l'arrêt et depuis la route
- Une **zone de dépose/reprise minute** disposant de 2 à 4 places
- Les **arrêts et zones de régulation de bus** (*option - selon les besoins du pôle*)
- Un **parking** entre 5 et 30 places de voiture, 1 à 10 places 2 roues, 2 à 5 arceaux vélos (dimensionnement adapté à chaque site)
- Des **cheminements piétons, accessibles aux PMR et sécurisés** permettant de relier les différents espaces, accompagnés d'éclairage et de plantations.

Modèle d'aire de covoiturage – conception Tilt



Planning :

Approbation emplacements prioritaires mi 2026
1ère tranche de travaux démarrée en 2026



Maîtrise d'ouvrage



Budget et financements identifiés

Investissement

23 MF

Fonctionnement

2 MF/an

Moyens humains

2 jh/mois

Explications : estimation à 500 000 F la place pour parking neuf. Aménagement de parkings existants : forfait de 2MF. Hypothèse de 3 aires de 10 places créées et 4 aires aménagées. A affiner selon équipements et signalisation. L'entretien et l'exploitation sont estimés à 10% par an.

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Permettre le covoiturage depuis des sites dispersés grâce aux parkings de rabattement à la fois pour le covoiturage intermédiaire et le covoiturage hors plate-forme.
- Faciliter certaines pratiques informelles.
- Rendre le covoiturage visible dans l'espace public.

Indicateurs



Taux d'occupation



Trajets par jour



Fréquentation

Résultats attendus

20 à 50 trajets par jours et par aire de covoiturage
Un taux d'occupation > 60 à 80 %

Impact principal

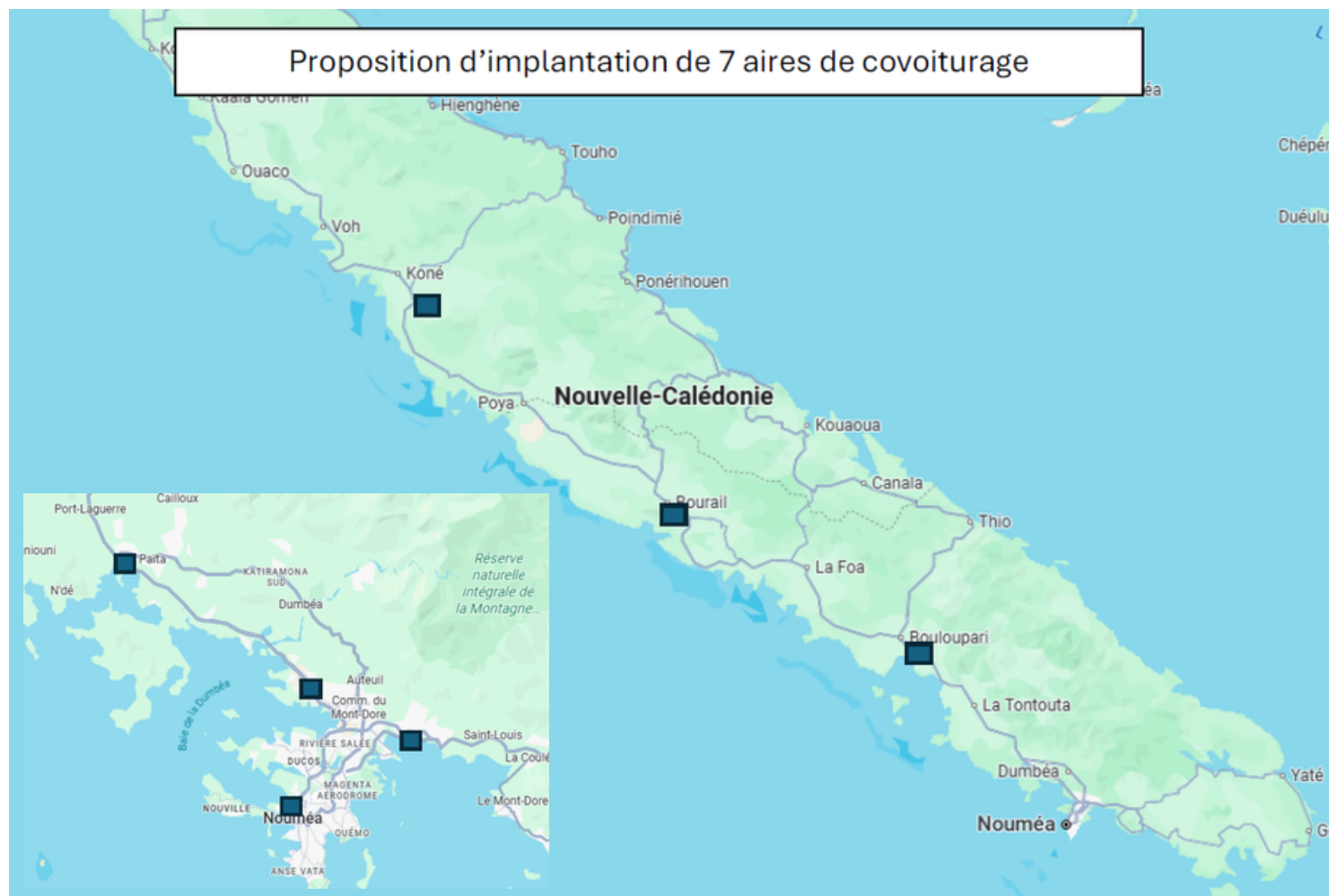
Stationnement

Contribution aux objectifs



Fiche action 1.4 - Proposer des infrastructures de rabattement (aires de covoiturage)

Dimensionnement type = 10 places en 1ère tranche.
prévoir des extensions possibles à +10 places



Les critères importants pour le choix de l'emplacement sont à la fois des critères techniques (convergence des flux, visibilité et proximité depuis la route) et des critères liés à la sécurisation.

Le positionnement de parking dans des zones fréquentées et/ou surveillées est à privilégier : proche de commerces ou d'administrations. Il est important de ne pas mettre les parkings dans des zones isolées sinon les usagers ne laisseront pas leur voiture facilement.

Ces critères ont sous-tendu aux choix proposés page suivante.

Fiche action 1.4 - Proposer des infrastructures de rabattement (aires de covoiturage)

TRANCHE 1

Parking existants (à aménager)

**Parking existant à côté de la CCI et
CAP de Pouembout**



Propriété de la mairie de Pouembout

**Parking situé derrière la mairie
de Boulouparis**



Propriété de la mairie de Boulouparis

Parkings à créer

**Parking à créer à Conception (proche
échangeur VDE) au Mont-Dore**



Propriété de la Province Sud

**Parking de l'Arène du Sud à Païta
(Propriété**



Propriété de la mairie de Païta

**Parking de l'entrée Nord de
Nouméa (secteur de Patch)**



Propriété de la mairie de Nouméa

**Parking à créer à
proximité de Dumbéa
Mall (échangeur des
Erudits)**

Propriété de la mairie
de Dumbéa / Province
Sud



**Parking à créer à l'entrée
Sud de Bourail (proche
école Les Lys d'Eau)**

Propriété de la mairie de
Bourail



TRANCHE 2

Axe 2 : Engager les entreprises, administrations et l'université dans le covoiturage du quotidien

Présentation du contenu :

Le deuxième axe porte sur l'engagement des entreprises, administrations et de l'université dans le covoiturage du quotidien.

Il s'agit d'actions complémentaires, qui peuvent permettre de donner plus de poids à la démarche et des résultats concrets et rapides sur des sites identifiés comme à enjeux.

Contenu :

- **2.1 : Soutenir les démarches d'élaboration d'actions en faveur du covoiturage en entreprise**
- **2.2 : Un plan d'action spécifique pour l'université**
- **2.3 : Un plan d'action spécifique sur l'aéroport de Tontouta**
- **2.4 : Un PDME pour les directions territoriales**

Ce qui ressort du diagnostic :

Le covoiturage présente un réel potentiel en Nouvelle-Calédonie pour répondre aux besoins de mobilité des ménages non motorisés, notamment dans le Grand Nouméa où les flux domicile-travail sont importants.

Les principaux freins sont la difficulté à trouver des trajets compatibles, le manque de confiance ou de sécurité et les contraintes d'organisation.

Les retours d'expérience montre que les projets menés sur des sites spécifiques, restreints, avec des personnes se connaissant (cadre professionnel, cadre de l'université, etc...), ont des résultats rapide et plus importants.

Objectifs :

Le but est de s'appuyer sur le cadre des entreprises et des administration qui cumulent l'avantage de convergence des flux et d'un cadre sécurisant. La collectivité peut accompagner les structures dans la mise en place de démarches concrètes.

Ces actions sont complémentaires de l'axe 1.

Fiche action 2.1 -Soutenir les démarches d'élaboration d'actions en faveur du covoiturage en entreprise et administrations (employeurs)



Description de l'action

Il s'agit de **soutenir les employeurs engagés dans la mise en oeuvre d'un Plan de mobilité employeur ou d'actions spécifiques en faveur du covoiturage**, à travers un accompagnement méthodologique et/ou financier.

La mise à disposition d'un guide pratique intitulé « *comment développer le covoiturage au sein de ma structure ?* » pourra faciliter la mobilisation des entreprises et administrations, en proposant des outils concrets : diagnostic des déplacements domicile-travail, sensibilisation des salariés, mise en relation, suivie des résultats, etc.

Par ailleurs, des aides financières pourraient être proposées pour soutenir les structures souhaitant expérimenter ou formaliser ce type d'actions. L'animation de ces démarches (suivi, communication, etc.) pourrait être intégrée au marché public de développement et de gestion de l'application de covoiturage comme c'est le cas pour l'application Karos à la Réunion par exemple ou piloté par une entité dédiée (exemple CCI) en partenariat avec l'opérateur de la plate-forme.

Exemple : illustration d'une communication à destination des employeurs



Planning :

Préparation en 2026 pour mise en oeuvre en 2027



Maîtrise d'ouvrage



Budget et financements identifiés

Investissement

0 MF

Fonctionnement

10 MF/an

Moyens humains

2 jh/mois

Explications : 10 entreprises ou administrations engagées soutenues chacune à hauteur de 1 MF.

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Diminuer l'usage de la voiture personnelle pour les trajet domicile-travail en favorisant le recours à des modes de déplacement plus durable et économique.
- Créer un écosystème d'acteurs engagés et disposer rapidement d'utilisateurs de l'outil.

Indicateurs



Employeurs engagés



Salariés concernés

% de covoituteurs

Résultats attendus

10 structures
10 à 20 % de covoituteurs

Impact principal

Ancrage local

Contribution aux objectifs



Fiche action 2.2 - Un plan d'action spécifique pour l'université



Description de l'action

Cette démarche pourrait s'organiser autour de plusieurs composantes :

- Déployer l'outil et les incitations financières.

Prévus dans le cadre des actions 1.1 et 1.2.

- **Compléter les incitations par des incitations financières ou matérielles complémentaires** pour encourager la pratique : bons carburants, carte cadeau ou système de points valorisant les trajets partagés.
- **Animer la communauté universitaire** à travers des actions de communication ciblées menées en interne (ateliers, stands de sensibilisation, témoignage d'utilisateurs).
- **Aménager des places réservées aux personnes pratiquant le covoiturage sur le parking de l'université et une zone de regroupement**, accompagné d'une signalétique visible (panneau signalant la zone d'attente pour les personnes souhaitant covoiturer) → places les mieux placées.
- **Aménager un arrêt de covoiturage à l'entrée de Nouville**, afin de favoriser le covoiturage vers l'Université et de réduire la congestion sur les axes d'accès. Un espace d'attente signalé (poteau) avec un espace permettant à une voiture de déposer et/ou de récupérer. Cet espace doit être matérialisé sur chaque sens (pour le matin et le soir).

Planning :

Définition du programme et recherche de financement en 2026.

Mise en oeuvre en 2027.



**Maîtrise
d'ouvrage**



Budget et financements identifiés

Investissement

0,8 MF

Fonctionnement

0,5 MF/an

Moyens humains

3 jh/mois

Explications : le budget comprend la signalisation (horizontale et verticale) des places, ainsi que l'animation.

Attention - cette action ne fonctionne qu'en complément des actions 1.1, 1.2 et 1.3.

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Répondre à la fois à des enjeux de transition énergétique, de qualité de vie et d'équité. Certains étudiants rencontrent des difficultés à poursuivre leurs études aujourd'hui du fait des problématiques de transport.
- Participer à la massification du covoiturage et à la réussite de l'application.

Indicateurs



Étudiants
engagés



Trajets vers
le campus

Occupation places
de stationnement
dédiées

Résultats attendus

500 à 1000 utilisateurs
10 à 15%

Impact principal

Ancrage local

Contribution aux objectifs



Fiche action 2.2 - Un plan d'action spécifique pour l'université

- 1 Des places réservées au covoiturage sur le parking de l'université



(exemple : université bordeaux montaigne)



5 places réservées aux covoitureurs sur le parkings de l'université, positionnées à proximité immédiate des accès principaux.



L'objectif est d'améliorer la visibilité du dispositif, de valoriser les conducteurs volontaires et d'encourager la pratique par un marquage identifiable.



Un contrôle ponctuel pourra être mis en place pour éviter les usages non autorisés.



Le visuel de la signalétique pourra être adapté avec l'université

- 2 Un arrêt de covoiturage à l'entrée de Nouville (Phase test)



La première phase

repose sur l'utilisation des arrêts de bus existants situés avenue James Cook, à l'entrée de Nouville.

Cette solution permet de tester l'usage du service sans travaux lourds, par une simple signalisation verticale (panneaux) et l'ajout d'un banc.



En cas de fréquentation importante ou de conflit d'usage avec les lignes de Tanéo, un espace dédié pourra être aménagé à proximité



Cela pourra être complété plus tard avec des mobiliers (bancs, abris), mais en première étape seul le marquage et la signalisation verticale seront mis en place

Fiche action 2.3 - Un plan d'action spécifique sur l'aéroport de Tontouta



Description de l'action

L'aéroport de Tontouta a fait l'objet il y a plusieurs années d'un plan de mobilité (Pdie Tontouta Mouv). Celui-ci prenait en compte les besoins de déplacement des salariés de la plate-forme.

La CCI souhaite effectuer une mise à jour de ce plan cette année. Le covoiturage est l'une des actions qui sera réexaminée dans le cadre de cette mise à jour.

Parallèlement à ce sujet, depuis cette année, avec le transfert des vols domestiques de Magenta à Tontouta, la question de la mobilité et de la connexion avec le reste de l'agglomération se pose de façon renforcée pour les clients.

Cette action vise à proposer des actions spécifiques, dans la même logique que l'action 2.2., à savoir :

- Faire le lien avec l'outil proposé en action 1.1 (groupe / lien sur le site de la commagnie) ou créer un outil dédié si l'action 1.1 n'est pas menée..
- Aménager une zone de covoiturage dédiée à l'aéroport de Tontouta pour faciliter la prise en charge et le dépôt des passagers en covoiturage (endroit matérialisé par un poteau).
- Déployer une campagne de communication et des incitations financières au lancement de l'opération afin de favoriser les pratiques, en étudiant notamment avec la CCI la possibilité d'accorder un accès gratuit au parking aux salariés et usagers inscrits dans le dispositif de covoiturage.

Cette action peut être envisagée comme un accompagnement du déménagement donc dans un premier temps sous forme de projet pilote. Elle peut également favoriser la réduction du coût de la prise en charge de la navette aéroportuaire par la collectivité.

Planning :

Etude et dimenstionnement en 2026 pour mise en oeuvre 2027



**Maîtrise
d'ouvrage**



Ou



Budget et financements identifiés

Investissement

0,2 MF

Fonctionnement

0,5 MF/an

Moyens humains

2 jh/mois

Explications : Le budget d'investissement porte uniquement sur le poteau à positionner pour marquer l'emplacement de covoiturage. Le budget de fonctionnement porte sur la communication et des incitations financières complémentaires.

Attention - cette action ne fonctionne qu'en complément des actions 1.1, 1.2 et 1.3.

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Améliorer les conditions d'accès à la plate-forme pour les salariés et les clients.
- Réduire l'usage de la voiture individuelle et la pression sur les parkings de l'aéroport.
- Améliorer le bilan carbone de l'aéroport.
- Favoriser la massification des flux de covoiturage.

Indicateurs



Nombre de
trajets



Taux de
remplissage

Occupation places de
stationnement dédiées

Résultats attendus

50 à 100 trajets par semaine
5 à 10%

Impact principal

Réduction de la congestion

Contribution aux objectifs



Fiche action 2.4 - Un Plan De Mobilité Employeur pour les Directions Territoriales

Description de l'action

L'un des premiers employeurs de Nouvelle-Calédonie est la Nouvelle-Calédonie.

En lien avec l'action 2.1 qui vise à inciter les employeurs à mener des PDME et/ou des actions sur le covoiturage, il est proposé de **rendre l'administration exemplaire en la matière. Il s'agit donc d'élaborer et mettre en oeuvre un Plan de Mobilité Employeur (PDME)** à l'échelle des Directions du Gouvernement, visant à optimiser les déplacements domicile-travail et professionnels des agents.

Le PDME devra permettre :

- de mieux connaître les pratiques de mobilité des agents (diagnostic)
- de réduire l'usage individuel de la voiture
- de promouvoir des alternatives : covoiturage, transports en commun, mobilités actives
- d'optimiser les déplacements professionnels (mutualisation, visio, etc.)

Concrètement en matière de covoiturage il doit permettre de faire connaître et valoriser ce type de pratique, inciter les agents à le pratiquer. Des actions d'aménagement ponctuelles peuvent être déclinées telles que la matérialisation de places réservées aux covoitureurs, de points de rassemblement (poteau).

Remarque : si la collectivité ne souhaite pas s'engager dans un PDME complet il est aussi possible de mener un plan d'action spécifique dédié au covoiturage. Les retours d'expérience montrent toutefois que les effets sont plus importants lorsque les actions s'inscrivent dans une démarche globale de mobilité. En effet une personne peut covoiturer un jour de la semaine et utiliser une autre solution un autre jour (télétravail, VAE, etc...)

Planning :

L'étude pourrait être budgétée pour l'année 2027.

Budget et financements identifiés

Investissement 10 MF	Fonctionnement 0 MF/an	Moyens humains MOA 4 jh/mois
---------------------------------------	---	---

Explications : le budget d'investissement concerne la réalisation d'un PDME complet pour toutes les directions.

Il est possible d'envisager de réduire en ciblant des directions pilotes ou en orientant le travail uniquement sur le covoiturage par exemple.

Pistes de financements : cette action pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD ou bénéficier de Fonds Européens (convention en cours)

Objectifs et indicateurs de suivi

- Rendre la démarche exemplaire et visible.
- Engager l'administration dans une démarche d'efficacité et de sobriété dans ses déplacements.
- Accompagner les démarches engagées sur la conversion de la flotte de véhicule (étude en cours au sein de la DAPM).
- Permettra la massification des flux sur l'application.

Indicateurs

Nombre d'agents engagés	Nombre de trajets covoituré	Part modale
--------------------------------	------------------------------------	--------------------

Résultats attendus

10 à 15 % de covoiturage

Impact principal

Exemplarité publique

Contribution aux objectifs

★★★★☆

Axe 3 : Expérimenter des offres de covoiturage publique organisées en complémentarité des TC sur le Grand Nouméa et VKP (pilotes)

Présentation du contenu:

L'axe 3, « Déployer une offre de covoiturage organisée en complémentarité des TC » vise à proposer des offres organisées, de qualité sur certains secteurs.

Des solutions innovantes sont proposées à titre expérimental sur deux zones à enjeux : le Grand Nouméa et VKP.

Elles pourraient être étendues à d'autres zones pilotes dans un second temps ou de façon optionnelle comme : Lifou, Koné, etc... selon les volontés des collectivités et leurs attentes

Contenu :

- **3.1 : Déployer une ligne pilote entre Nouméa et Tontouta**
- **3.2 : Déployer une offre type auto-stop organisé sur VKP**

Ce qui ressort du diagnostic :

Des pratiques informelles de covoiturage existent déjà en Nouvelle-Calédonie dans l'entourage familial, amical, professionnel ou en tribu, ainsi que l'autostop. Néanmoins dans le contexte actuel les gens ont besoin d'être rassurés donc des systèmes plus encadrés, permettant de pratiquer le covoiturage avec plus de sécurité, seraient un plus.

Plusieurs tentatives ayant déjà échoué par le passé il est nécessaire de mener des démarches pilotes et de mesurer les effets avant de déployer plus largement ces solutions.

Objectifs :

Deux systèmes méritent d'être expérimentés :

- Le système de ligne de covoiturage. Il s'agit d'une ligne de transport collectif dans laquelle les sièges libres sont proposés par les voitures qui passent chaque jour.
- Le système d'auto-stop organisé.

Ces solutions permettraient de disposer de nouvelles solutions de mobilité et de répondre aux besoins de déplacement des habitants des zones blanches, des jeunes et des publics précaires.

Fiche action 3.1 - Déployer une ligne de covoiturage pilote entre Nouméa et Tontouta



Description de l'action

La ligne de covoiturage comprend :

- Des arrêts.
- Des conducteurs indemnisés.
- Un service de régulation qui garantit un temps d'attente maximum et une solution de secours. Les passagers font leur demande sur l'application ou directement à l'arrêt sur la borne.

La qualité de service est très élevée car c'est un service facile pour les usagers (sans réservation) et sécurisé. Mais le système est plus coûteux au démarrage.

L'offre de covoiturage serait pilotée par une entité publique et confiée en gestion à un opérateur. Il est recommandé de confier le pilotage de l'action au SMTU, garantissant une coordination avec les autres offres de transport. Une étude de faisabilité devra être conduite en amont afin d'affiner le dimensionnement technique et financier du projet.

La ligne de covoiturage avec point de regroupement à Dumbéa Mall, autorisation de laisser des véhicules et un véhicule relais disponible sur ce point. Si l'expérience est un succès développer le même système sur Païta et Boulari.

Ex : LANE à Lyon, Covoit'ici à Rouen, M'CovoitLigne+ à Grenoble.



Planning :

Etude en 2026. Travaux début 2027 pour lancement mi 2027.



**Maîtrise
d'ouvrage**



Budget et financements identifiés

Investissement

6 MF

Fonctionnement

9 MF/an

Moyens humains MOA

2 jh/mois

Explications : investissement de 6 MF pour la ligne (aménagement d'arrêts) et exploitation à hauteur de 9 MF. (estimations opérateurs métropole x1.5 appliqué)

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Rendre la pratique plus visible grâce à un itinéraire identifié.
- Faciliter la prise en charge sans réservation avec des arrêts dédiés, sécurisés.
- Proposer une alternative au transport collectif où l'offre de transport en commun reste limitée et réduire l'autosolisme sur l'axe

Indicateurs



Nombre de
passagers
par jour



Attente



Remplissage

Résultats attendus

50 à 150 passagers par jour
Temps d'attente moyen < 10 minutes
en HP

Impact principal

Massification sur un axe /
corridor

Contribution aux objectifs



Fiche action 3.1 - Déployer une ligne pilote entre Nouméa et Tontouta

Ligne de covoiturage entre Nouméa et Tontouta



- Arrêts aménagés
- Ligne de Covoiturage
- Grand Nouméa
- Territoire NC



Aéroport de Tontouta

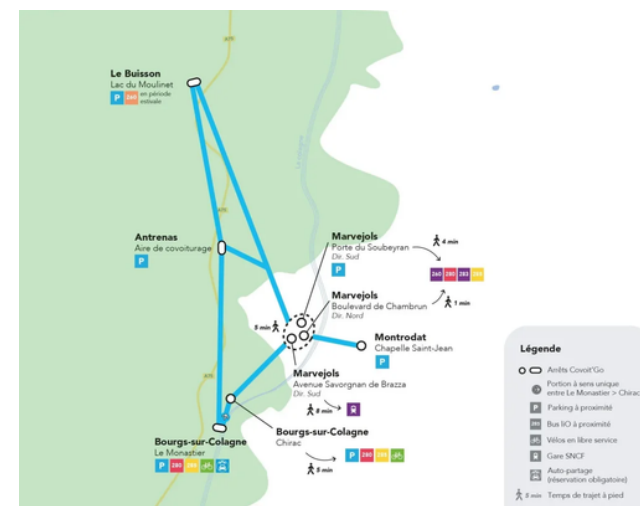


Une double vocation :

- Desservir l'aéroport de Tontouta
- Faciliter les déplacements des habitants du Nord de Païta



Un service simple, accessible et connecté pour les trajets partagés du quotidien



Exemple de ligne avec ECOV

Le service de lignes de covoiturage spontané Covoit'Go est assez simple à utiliser. Il fonctionne sans application ni réservation, avec un système de bouton poussoir activable aux arrêts et des panneaux lumineux qui indiquent aux automobilistes les demandes de trajet. Les passagers trouvent une place dans les voitures qui passent par là. Covoit'Go s'appuie sur le principe de solidarité entre les citoyens.

Fiche action 3.2 - Déployer une offre d'autostop organisée sur VKP (pilote)



Description de l'action

L'auto-stop organisé est une **forme de covoiturage spontané, encadrée et facilitée par les collectivités**. Il s'appuie sur la mise en place de points d'embarquement matérialisés, installés directement sur la voirie, souvent signalés par des panneaux dédiés (type "Rezo Pouce"). Ces points peuvent être organisés en réseau sur un territoire, selon des itinéraires cohérents ou en lien avec des pôles de vie (centres-bourgs, gares, zones d'activités...).

Pour instaurer un cadre de confiance entre conducteurs et passagers, ces dispositifs sont accompagnés d'une démarche d'animation :

- d'une charte d'utilisation partagée,
- d'un système d'identification ou d'inscription préalable (badge, carte ou application),
- d'un site internet ou d'une appli mobile pour localiser les arrêts et informer les usagers,
- d'un kit de communication (affiches, autocollants, flyers...).

Ce type de service est particulièrement adapté aux zones rurales ou peu denses, où l'offre de transport collectif est limitée. Il permet de rendre visible et sécurisée une pratique déjà existante, tout en encourageant la solidarité locale et la réduction de l'autosolisme.

Certains opérateurs (Mobicoop par exemple) utilisent la même application pour faire vivre ce système que pour le covoiturage planifié. Ils peuvent également ajouter une option "transport solidaire", proposant à des conducteurs bénévoles d'effectuer les trajets.

S'agissant d'un système nouveau il peut ne pas être bien compris des usagers. Il est donc proposé de le lancer en **mode pilote sur le secteur de VKP**.

Planning :

Etude du système et dimensionnement en 2027

Déploiement au 1er semestre 2028



**Maîtrise
d'ouvrage**



Budget et financements identifiés

Investissement

1 MF

Fonctionnement

3 MF/an

Moyens humains

3 jh/mois

Explications : chiffrage de 10 poteaux à 100 000 F l'unité (investissement) + frais d'animation autour de 2 MF pour la zone (permet de disposer d'un poste à quart temps)

Pistes de financements : cette action serait éligible au Fonds Vert et pourrait obtenir le support de certains organismes tels que l'ADEME, l'ACE, l'AFD.



Objectifs et indicateurs de suivi

- Rendre la pratique plus visible grâce à des points d'arrêts/regroupement.
- Animer, sensibiliser sur une zone donnée : améliorer les résultats.
- Proposer une alternative au transport collectif où l'offre de transport en commun est inexistante.

Indicateurs



Inscrits



Trajets par
jour



Fréquentation
des arrêts

Résultats attendus

20 à 50 trajets par jour

Impact principal

Accès à la mobilité

Contribution aux objectifs



4 PLANIFICATION, BILAN FINANCIER ET SUIVI

4.1 BILAN FINANCIER PREVISIONNEL

Le coût des différentes actions a été estimé tant en investissement qu'en fonctionnement. Le tableau suivant récapitule les valeurs estimées :

Axe	Action		Coût investissement	Coût fonctionnement
Organiser et maintenir une offre de covoiturage minimale sur le territoire	1.1	Maintenir et améliorer l'outil numérique		8 à 10 MF/an
	1.2	Mettre en place une campagne d'incitation en lien avec le RPC		4 à 8 MF/an
	1.3	Mise en place d'une campagne d'animation territoriale mobilisant acteurs locaux		3 à 5 MF/an
	1.4	Proposer des infrastructures de rabattement (aires de covoiturage)	23 MF	2 MF
Engager les entreprises, administrations et l'université dans le covoiturage du quotidien	2.1	Soutenir les démarches d'élaboration d'actions en faveur du covoiturage en entreprise		10 MF
	2.2	Plan d'action spécifique pour l'université	0,8 MF	0,5 MF
	2.3	Plan d'action spécifique sur l'aéroport de Tontouta	0,2 MF	0,5 MF
	2.4	PDME pour les directions territoriales	10 MF	
Tester des offres pilotes de covoiturage organisés en complémentarité des TC	3.1	Ligne entre Nouméa et Tontouta (Pilote)	6 MF	9 MF
	3.2	Offre type auto-stop organisé sur VKP (Pilote)	1 MF	3 MF

Soit un budget d'investissement total de 41 MF, qui serait étalé sur plusieurs années (3 ans) et un budget de fonctionnement estimé entre 50 MF et 58 MF par an.

Pour mémoire, les collectivités françaises mobilisent en moyenne 2% de leur budget transport sur le covoiturage. En Nouvelle-Calédonie le budget du SMTU par exemple est actuellement de l'ordre de 2,4 milliards par an (taxe+contribution des membres). A celui-ci s'ajoute également le budget SMTI (non connu). 50MF représente environ 2% du budget du SMTU.

La majorité de ces actions peuvent être financées au travers du Fonds Vert ou de financements spécifiques de l'ACE (au titre de la transition énergétique), de l'ADEME, de l'AFD. Les taux de financement peuvent varier de 50% à 80%. Le Fonds vert peut financer à la fois de l'investissement et du fonctionnement, de l'animation, de la communication.

L'ACE dispose déjà d'un budget permettant de financer les parkings de covoiturage (dossier Fonds Vert de 2025).

4.2 PLANNING PREVISIONNEL

Le planning suivant présente un déroulé possible de la mise en œuvre des actions :

Action		2026	2027	2028
	Approbation plan et mise en place gouvernance			
1.1	Maintenir et améliorer l'outil numérique	Consultation	Préparation et lancement	
1.2	Mettre en place une campagne d'incitation en lien avec le RPC		Mise en oeuvre	
1.3	Mise en place d'une campagne d'animation territoriale mobilisant acteurs locaux		Préparation campagne et acteurs	Mise en oeuvre
1.4	Proposer des infrastructures de rabattement (aires de covoiturage)		1ère tranche travaux	2ème tranche travaux entretien
2.1	Soutenir les démarches d'élaboration d'actions en faveur du covoiturage en entreprise		Préparation	Mise en oeuvre
2.2	Plan d'action spécifique pour l'université		Préparation	Mise en oeuvre
2.3	Plan d'action spécifique sur l'aéroport de Tontouta		Préparation	Mise en oeuvre
2.4	PDME pour les directions territoriales			Etude
3.1	Ligne entre Nouméa et Tontouta (Pilote)		Etude	Travaux Mise en oeuvre

L'ordre des actions est important dans le cadre du plan. En effet, les actions 1.1, 1.2 et 1.3 sont considérées comme des actions structurelles à mettre en place au démarrage permettant un engagement d'une communication globale cohérente et massive.

Le sujet du covoiturage est un sujet complexe, dominé par de nombreux freins psychologiques et organisationnels, il nécessite donc une politique globale et des moyens financiers réguliers.

4.3 SUIVI

4.3.1 L'approbation, une étape nécessaire

S'agissant d'un sujet nouveau, le covoiturage ne fait partie de la feuille de route d'aucune collectivité.

La « mobilité » n'est pas un sujet clairement inscrit en tant que tel dans les compétences des collectivités en Nouvelle-Calédonie, contrairement à la France métropolitaine où la loi LOM a donné corps à tous ces concepts. Au regard des textes Calédonien, **le covoiturage relève du transport terrestre donc peut être considéré de fait comme étant au sein des compétences de la Nouvelle-Calédonie à l'échelle territoriale.**

La Nouvelle-Calédonie peut donc tout à fait s'emparer du sujet, le cadrer, le réglementer si elle le souhaite.

Dans ce cas il serait souhaitable que ce schéma soit approuvé par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et pleinement inscrit dans la feuille de route des acteurs tels que la DITT, la DIMENC, l'ACE.

Sans approbation de cette feuille de route la mise en œuvre des actions risque de se faire de

façon ponctuelle, sans cohérence globale et les résultats obtenus ne seront pas à la hauteur des budgets investis. C'est ce que montrent les différents retours d'expériences, en Nouvelle-Calédonie comme en France.

4.3.2 Gouvernance et suivi

Il est recommandé de mettre en place :

- Un **comité de suivi** composé de tous les acteurs concernés par le plan (identifiés dans les fiches actions) : DIMENC, DITTT, ACE, UNC, CCI, SMTU, SMTI, province Nord, Koné
- Un **pilotage clair** : l'identification d'une **direction pilote** est nécessaire afin de coordonner l'ensemble des actions.

Cette politique de covoiturage nécessite également des moyens humains afin de la mener à bien. Pour l'ensemble de ces actions 26 jours hommes par mois sont estimés nécessaire au sein des différentes maîtrises d'ouvrage dont la moitié à la charge de la collectivité territoriale (via DITTT/DIMENC ou ACE) et l'autre moitié répartis au sein de différentes structures (CCI, SMTU, UNC).