



**Cluster Maritime**  
**Nouvelle-Calédonie**  
*Cap sur la croissance bleue*

**Mobilité maritime**  
**du Grand Nouméa**

*Décembre 2024*

## FICHE DE PRESENTATION

PROJET : Mobilité maritime du Grand Nouméa

### RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le développement de la desserte maritime interurbain du Grand Nouméa apparaît comme un enjeu majeur aujourd'hui afin de permettre la mobilité de la population dans les meilleures conditions, illustré par ces derniers mois où il a été organisé par la province Sud et l'ACE une desserte maritime d'urgence.

Ce projet n'est donc plus une opportunité mais devient une nécessité pour améliorer le cadre de vie des administrés par la mise en œuvre d'une mobilité maritime structurée et pérenne dans le Grand Nouméa d'autant plus que la faisabilité de ce projet est renforcée par l'expérience des acteurs publics et privés depuis ces dernières années pour atteindre un équilibre budgétaire à moyen terme des futures lignes maritimes.

### 1. CONTEXTE

Le CMNC a initié une consultation d'intelligence collective auprès de ses membres afin d'identifier les projets maritimes prioritaires permettant de soutenir une relance économique durable du territoire à la suite des événements de mai 2024. Les 5 projets jugés prioritaires font l'objet de fiches de présentation détaillées.

### 2. FINALITÉS ET ENJEUX

#### 2.1. Constat

La première étude sur la faisabilité de navettes maritimes dans le Grand Nouméa a été réalisée en 2012 par le SIGN. Depuis, plusieurs tentatives ont été initiées par des appels d'offre du SMTU pour la mise en place d'une ligne maritime expérimentale Mont-Dore (Vallon Dore) / Nouméa (Port Despointes et Port Moselle) mais sans aboutir du fait qu'il y a eu plusieurs raisons ayant conduit à l'arrêt du projet : Le financement des infrastructures et l'absence de moyens nautiques dimensionnés aux besoins (capacité et confort aux usagers) et l'absence de financement pour de l'acquisition.

#### 2.2. État des lieux

Depuis 2020, en lien avec le blocage régulier de la route de Saint-Louis et surtout depuis les exactions du 13 mai 2024, les acteurs publiques et privés se sont mobilisés pour assurer une mobilité de la population bloquée au Mont-Dore Sud et pour pallier l'absence du réseau bus Taneo à Nouméa par la mise en place des lignes maritimes suivantes :

Ligne maritime	Période d'exploitation	Gestionnaire / exploitants	Type de navire	Nbre de passagers (par jour)	Coût de revient par PAX
Vallon-Dore / Moselle	Juin -Novembre 2024 (semaine)	Province Sud	Mary D(132 PAX) / Coral Palm (96 pax)	Entre 1500 passagers/j (septembre) à 210 passagers/j (fin novembre)	Budget journalier de 5 MF
Boulari / Vallon Dore				1 200 passagers/j (septembre) à 215 passagers/j (fin novembre)	
Moselle-Nouvelle - Numbo	Juillet-octobre 2024	ACE /CCI	Semi-rigide (12 PAX)	70	Avec une capacité > 70 %, le coût est de 500 à 1 000 F.

Il est à noter qu'un transport maritime a été mise en place pendant les événements depuis Nouré pour le personnel de la SLN et du Médipôle.

### 2.3. Inscriptions dans les cadres stratégiques locaux, régionaux et nationaux

Sur le plan local, le plan de sauvegarde, de refondation et de reconstruction (PS2R) proposé par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie sur la période 2025-2027 a défini comme objectif stratégique : Adapter l'aménagement du territoire et les infrastructures aux besoins de la population.

Sur le plan national, la stratégie de développement de la mobilité propre fixe les objectifs pour 2030.

### 2.4. Enjeux

Les enjeux pour la population de privilégier la navette maritime sont à plusieurs niveaux :

- ✓ Gain de confort et sécurité : un trajet en voiture depuis le Mont-dore sud jusqu'au centre-ville de Nouméa est entre une heure et 1h30 contre 55 minutes en bateau,
- ✓ Gain économique en prenant en compte le coût mensuel d'un véhicule personnel (60 000 F / mois en moyenne) et à condition que le tarif soit attractif,

Sur le plan environnemental, le trajet en bateau est moins émetteur de CO2 que le trajet en voiture (autosolisme) à partir de 7 à 10 passagers sur la ligne Moselle-Numbo-Nouvelle (Source : ACE). Les navettes maritimes peuvent devenir une alternative viable et durable au transport terrestre, tout en contribuant à la réduction des émissions polluantes.

### 2.5. Objectif global

Grâce aux retours d'expérience des deux lignes de navettes maritimes mis en œuvre par la province Sud et l'ACE, l'objectif principal est de concrétiser un projet durable pour :

- ✓ Répondre à l'urgence actuelle,
- ✓ Mettre en place des lignes maritimes répondant aux besoins de la population avec un équilibre budgétaire à moyen terme,

## 3. PRÉSENTATION TECHNIQUE

### 3.1. Description du projet

Le projet de mobilité maritime du Grand Nouméa concerne deux bassins de populations : Mont-Dore Sud et Dumbéa/Païta pour rejoindre Nouméa, principalement le centre-ville en débarquant à Port Moselle :

Secteur	Toucher	Cible de population	Type de bateau
Mont-Dore Sud	Vallon Dore / Port Despointe	Etudiants Employés à Nouméa	Navire de 100 à 220 PAX
	Boulari Magenta		
Dumbéa/Païta	Nouré Médipôle Numbo Nouvelle	Etudiants Employés à Nouméa Personnel du Médipôle	Navire à faible tirant d'eau de 30 PAX

### 3.2. Maturité du projet

Concernant les bateaux, un constructeur local « Catamarine » développe depuis quelques années des bateaux innovants, adaptés et compétitifs pour les conditions de navigation dans le lagon calédonien.

Catamarine est en attente de la certification des matériaux et de l'homologation de navigation par les affaires maritimes pour 2025. Un bateau de 27 places est en cours de construction par CATAMARINE qui a été lauréat de Terre d'innovation en 2024.

Depuis 2018, la société Casy Express travaille avec le SMTU pour la mise en place de navettes maritimes avec un bateau de 100 places. Également, Casy Express souhaite développer des trajets plus courts (30 minutes) pour réduire les coûts d'exploitation.

Si on se projette sur des bateaux décarbonés à moyen terme, une étude de faisabilité réalisée en 2022 par l'ACE a confirmé la faisabilité de la conception d'une navette « zéro-émissions » alimentée par des batteries et des piles à combustible pour réaliser le transport d'une centaine de passagers entre Nouméa et le Mont-Dore ou Nouméa / Païta. Les résultats de cet avant-projet sommaire restent à confirmer par les études générales à mener en phase basic Design, et la consultation des principaux fournisseurs envisagés sur ce projet.

La description de ces bateaux est présentée en annexe 2. La construction de ces bateaux est de l'ordre d'un an.

Une étude économique sur la ligne maritime Centre-ville, Nouville et Numbo (la zone de la grande et petite Rade) est en cours par la CCI dont les résultats sont attendus en 2025.

Au niveau des touchers, deux projets ont été étudiés : l'aménagement d'un quai à Port Despointes à Nouméa et l'aménagement d'une darse au vallon dore en cours d'étude par la ville du Mont-Dore. Le toucher à Numbo est en cours d'aménagement au niveau de la mise à l'eau publique par l'installation d'un ponton flottant financé par la DAM.

Le retour d'expérience de l'ACE de la mise en place d'une navette maritime entre Moselle/Nouville / Numbo a permis de démontrer le potentiel d'un transport maritime adapté aux besoins de mobilité à Nouméa.

### 3.3. Difficultés, contraintes et risques à lever

Thématique	Description
<b>Sur le plan technique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Privilégier les trajets courts (30 minutes)</li> <li>✓ Sélectionner les bateaux les plus performants (ratio vitesse / consommation et tirant d'eau &lt; 1 m)</li> <li>✓ Anticiper une motorisation hybride ou électrique à moyen terme pour décarboner les bateaux</li> <li>✓ Assurer une continuité avec le transport terrestre (réseau bus, piste cyclable)</li> <li>✓ Aménager les touchers pour l'accueil des navettes et les parkings pour les véhicules et bus</li> <li>✓ L'utilisation d'un bateau décarboné est conditionné par le développement de ce type d'énergie en Nouvelle-Calédonie</li> </ul>
<b>Sur le plan socio-économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Privilégier des itinéraires sous forme de boucle plutôt que des allers -retours unitaires</li> <li>✓ Rendre le service attractif : temps du trajet, confort,</li> <li>✓ Proposer des prix compétitifs à la voiture (Le SMTU a étudié un plafond tarifaire à 20 000 F / mois en lien avec le coût mensuel d'un véhicule)</li> <li>✓ Intégrer les communes au projet car ils sont directement concernés pour l'amélioration du cadre de vie de leurs administrés</li> <li>✓ Faire du multimodal (possibilité d'embarquer les vélos)</li> </ul>
<b>Sur le plan financier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evaluer le coût de revient par mile nautique</li> <li>✓ Soutenir le financement des bateaux pour réduire les charges d'exploitation (50 à 80 % de l'investissement)</li> <li>✓ Réaliser une programmation d'investissement sur 15 ans</li> <li>✓ Rechercher un équilibre financier à moyen terme (3 -5 ans) entraînant une anticipation des subventions sur cette période</li> <li>✓ Prise en compte du personnel à terre</li> <li>✓ Création de lignes « touristiques » pendant les heures creuses pour réduire les coûts d'exploitation lié au personnel (Exemple du projet de navettes maritimes Nave Nostrum en corse)</li> </ul>
<b>Sur le plan réglementaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Avoir l'agrément des bateaux pour le transport de passager (Division 223 b)</li> <li>✓ Sécuriser le foncier et l'accès au niveau des touchers (exemple DSP de Nouré jusqu'en 2031)</li> <li>✓ Prendre en compte la réglementation dans la zone des 300 m (vitesse de 5 nœuds)</li> </ul>

### 3.4. Modalités de mise en œuvre

Les conditions de garantie de mise en œuvre sont liées à un mode de gouvernance transversale avec l'ensemble des parties prenantes publiques et privés en lien avec leurs compétences et expériences comme proposé dans le schéma ci-dessous.



### 3.5. Calendrier prévisionnel de réalisation

Il s'agit de développer progressivement les lignes maritimes pour assurer leur pérennité dans les meilleures conditions.

Phase	Description	Période
Phase 1	Optimisation des lignes maritimes actuelles A et B	2025
	Etude de programmation du projet de mobilité maritime à long terme et recherche de financements	
Phase 2	Construction /acquisition des bateaux et aménagements des touchers pour développer les autres lignes en fonction des besoins	2026-2027
Phase 3	Acquisition d'un bateau décarboné	2028-2029-2030

### 3.6. Budget prévisionnel

TYPE	DESIGNATION	MONTANT XPF	MONTANT EURO
ETUDE	Etude de programmation du projet de mobilité maritime	20 MF	167 K€
	Etude d'aménagement des touchers (5 MF / toucher)	20 MF	167 K€
	TOTAL	40 MF	335 K€
<b>TRAVAUX</b>			
Ligne A	Aménagement Darse du Vallon Dore	400 MF	3 352 K€
Ligne B	Agrandissement du chenal d'accès de Boulari	100 MF	838 K€
Ligne C	Aménagement Touchers Nouré/ Médipôle/ Nouville / Numbo	60 MF	502 K€
Ligne D	Aménagement du quai RFO Port Despointes	300 MF	2 514 K€
Ligne E	Aménagement Toucher Magenta + Marina privée	60 MF	502 K€
	Balisage des lignes maritimes	15 MF	125 K€
	Total	1000 M F	8 380 K€
EQUIPEMENT	Bateau 220 PAX	360 MF	3 000 K€
	Bateau 100 PAX	150 MF	1 257 K€
	Bateau 30 PAX	35 MF	293 K€
	Bateau décarboné 100 PAX + équipements à quai	600 MF	5028 K€
<b>COÛT DE FONCTIONNEMENT ANNUEL</b>	5 % du coût d'investissement des aménagements des touchers à la charge des collectivités soit 50 MF /an.		

A titre d'exemple, il est présenté en annexe 3 un exemple d'aménagement du toucher du site de Nouré représentant un coût estimatif de 30 MF comprenant un ponton flottant et un parking sécurisé. Ces aménagements pourraient être aussi utilisés par les plaisanciers le WE.

### 3.7. Investissement prévisionnel

Les investissements publics sont à deux niveaux : Aménagement des touchers évalué à 1 milliard de francs et aide aux futurs opérateurs pour l'acquisition des bateaux les mieux adaptés (à hauteur de 50 à 80 %).

Il est à rajouter des subventions pour équilibrer le budget en phase d'exploitation pendant les 3 premières années des lignes maritimes qui seront mises en place sur la base de 500 passagers / jour, la subvention annuelle serait de 90 à 180 MF soit 500 à 1 000 F / PAX à ce stade du projet.

## 4. IMPACTS ATTENDUS

### 4.1. Relance économique et emploi

En termes d'emplois directs, le développement d'une ligne implique nécessite 2 à 4 personnes à terre pour l'accueil des passagers et un équipage de 3 personnes pour un bateau de 100 places.

La construction des bateaux localement aura des retombés économiques directs dans le domaine de la construction navale.

**4.2. Développement durable et trajectoire 5.0**

- Zéro carbone (des territoires « bas carbone »)
- Zéro déchet (des sociétés économes, voire préservatrices des ressources)
- Zéro polluant agricole (des populations protégées des pollutions et des substances chimiques)
- Zéro exclusion (des sociétés inclusives luttant contre toute forme d'exclusion)
- Zéro vulnérabilité (des territoires résilients face au changement climatique et aux risques naturels)

**4.3. Impact sociétal**

Il s'agit d'accompagner l'évolution des transports et de la mobilité dans le Grand Nouméa pour améliorer le cadre de vie de la population.

**5. INDICATEURS D'ACTIVITÉS ET DE PERFORMANCE PROPOSÉS**

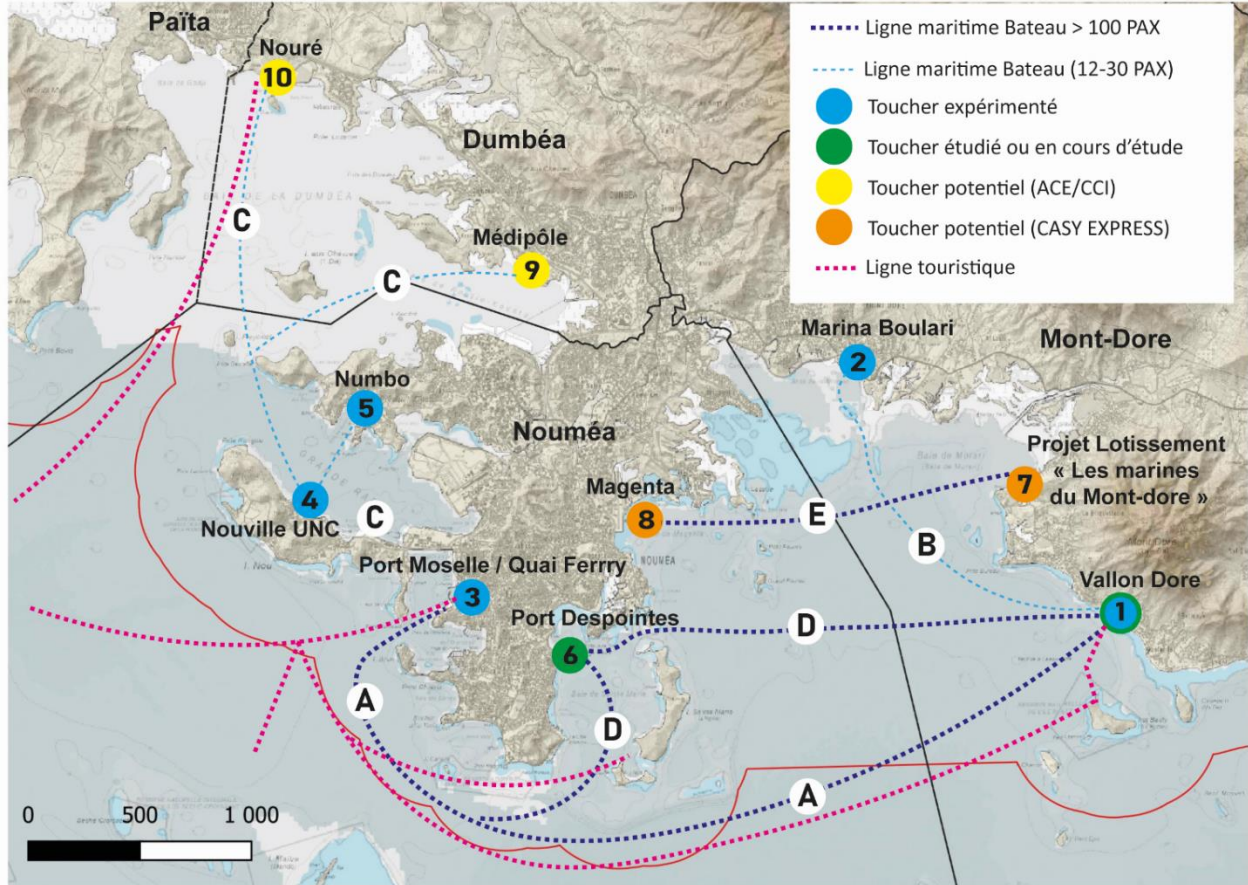
INDICATEUR	DESCRIPTION DE L'INDICATEUR	PERIODICITE DE L'INDICATEUR	VALEUR 2024	SOURCE
Création d'emplois		Annuel	Néant	
Chiffre d'affaires des transporteurs		Annuel	NC	
Nombre de passagers / an		Hebdomadaire / mensuel	NC	
Coût par passager		Mensuel / annuel	NC	
Coût des subventions		Annuel	NC	

**6. CONTACT :**

[cmnc@clustermaritime.nc](mailto:cmnc@clustermaritime.nc)

**ANNEXE 1 : Présentation des lignes maritimes interurbaine du Grand Nouméa**

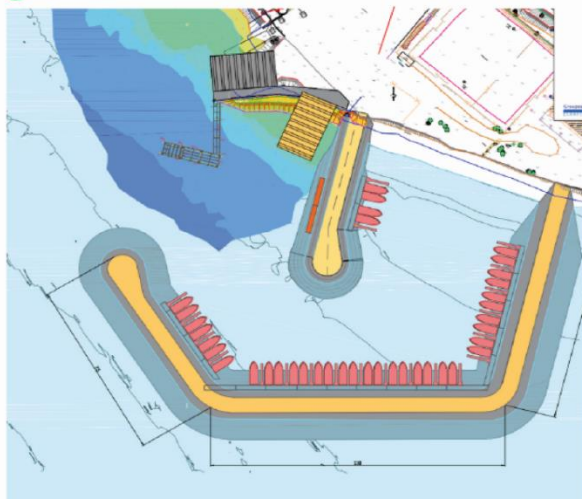
Une triangulation des trajets est possible du point 7 vers le point 2 (et retour), mais aussi du 2 au 8 (et retour).  
Le trajet de Boulari vers Magenta (2 vers 8) est 5 fois plus demandé que le trajet du Vallon Dore vers Nouméa. Sur ces trajets, le temps commercial de navigation n'excède jamais 15 minutes.



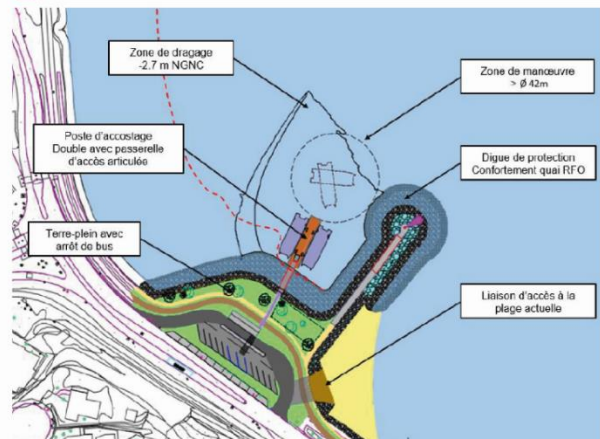
Limites administratives marines des communes  
 Catégories de navigation professionnelle maritime  
 3ème catégorie limitée L1  
 5ème catégorie

Date : Novembre 2024  
 Sys. de coord. : RGNC 91-93 Lambert  
 Source : GEOREP, DAM  
 Littorallys@2024

**1** Plan masse Octobre 2024 (Source : Mont-Dore)



**6** Projet niveau APD 2018 (Source : SMTU)







ANNEXE 2 : Présentation des bateaux

Les bateaux utilisés actuellement



**Coral Palm**

1 navire  
de 96 places



**Mary D**

1 navire  
de 132 places



**Taxi-boats**

12 navires  
de 12 places



**Offrods**

1 navire  
de 24 places



**MV Boat**

1 navire  
de 28 places

Bateaux proposés par



Projet FERRY HYDROFOILS

Capacité : 200 sièges

Longueur : 18,5m

Fable tirant d'eau : 1m

Faible consommation : : 90 lit/h ,

Adaptable en motorisations hybride, électrique ...

Poids à vide : 23 tonnes /43 T charge max

Longueur : 18m46 - Largeur : 8,94 m

Moteur : 2 x 450 HP. - 335 Kw

Flybridge : 100 places - Bridge : 123 Passenger

4 HYDROFOILS



Projet TAXI HYDROFOILS

Capacité : 27 sièges

Longueur : 9m

Fable tirant d'eau : 40 cm

Faible consommation : : 25 lit/h ,

Adaptable en motorisations hybride, électrique ...

Poids à vide : 2 tonnes /5,5 T charge max

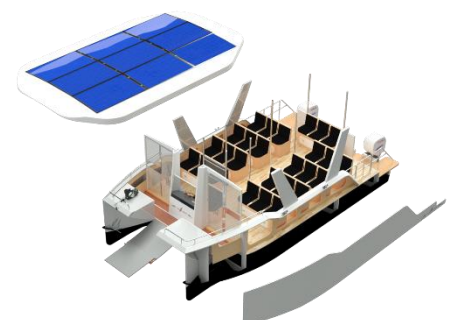
Largeur : 4,5 m

Moteur : 2 x 150 HP.

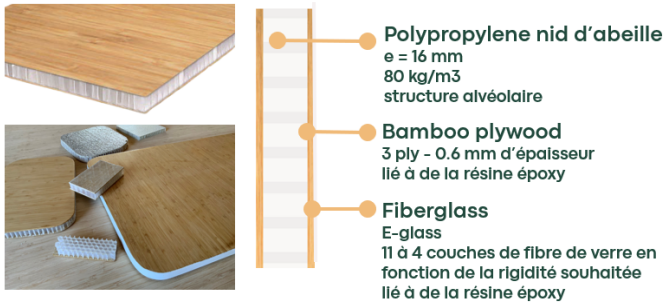
4 HYDROFOILS

Passerelle d'accès à l'avant pour beacher sur les plages et îlots

Matériaux de construction :



Matériaux de construction :



**BÉNÉFICES/  
CARACTÉRISTIQUES:**

- Insubmersible
- Léger : 8 kg/m<sup>2</sup>
- Résistant
- Isolation thermique
- Matériau à longue durée de vie (10 ans de garantie structurelle)
- Facilement réparable

**Vedette Passagers (division 223b) proposé par**

Capacité : 97 Places

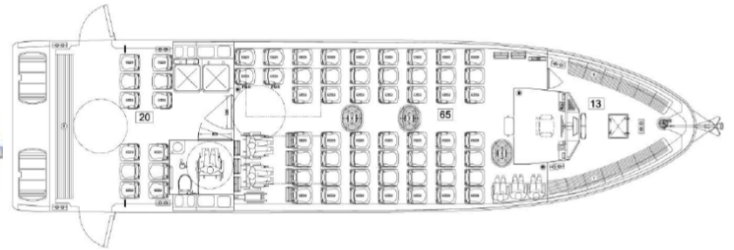
Longueur : 19,40 m

Tirant d'eau à charge : 1,25 m

Motorisation : propulseur diesel (2x500 Ch)

Constructeur : ODC Marine

Matériaux de construction : Aluminium marine



**Bateaux à hydrogène étudié par l'ACE**

Switch Maritime s'apprête à mettre en chantier un premier ferry à pile à combustible pour desservir les transports maritimes dans la baie de San Francisco.

Doté d'un groupe motopropulseur, conçu par Golden Gate Zero Emission Marine, le Sea Change est alimenté par une pile à combustible de 360 kW de Cummins et devrait atteindre une vitesse de pointe de 22 nœuds (40 km/h). Navire de 70 pieds (21 mètres), il embarquera 84 passagers et ouvre la voie à de nouvelles modalités de cabotage. La pile à combustible placée à l'arrière de la cabine principale et les réservoirs d'hydrogène stockés en haut du pont lui permettent de garder un format très compact.



**NAVETTES MARITIMES H<sup>2</sup>**

- Capacité: 100pax
- Loa: 20m
- Bm: 8m
- Vmax: <20nds
- Energie: 2 x PaC H<sup>2</sup> + Batteries + panneaux solaires



ANNEXE 3 : Exemple de plan d'aménagement du toucher à Nouré



A titre d'exemple, un aménagement de ce type a été réalisé par la commune de Boulouparis concernant la rénovation du wharf de Bouraké en 2022 pour un coût de 40 MF.

