

# **PROJET DE RAPPORT**

Encombres des axes routiers :  
comment améliorer l'organisation  
des déplacements urbains ?

## **Rapporteurs :**

Félix FONG et Clément NUI

Adopté en commission le 15 juillet 2009  
et en assemblée plénière le

N°145/cesc

Autosaisine adoptée en assemblée plénière le 19 août 2008  
sur proposition du collège de la vie collective  
**Rapport préparé par la commission « Aménagement du territoire et  
relations avec les états du Pacifique »**

**Réunions tenues les :**

26 et 27 août 2008 - 29 octobre 2008 - 4, 5 et 12 novembre 2008 - 2,3, 9, 10, 16 et 17 décembre 2008 -  
17, 18, 30 et 31 mars 2009 - 7, 8, 14, 28 et 29 avril 2009, 4, 5, 13, 14 mai 2009 – 2,9, 24 et 30 juin  
2009 – 1<sup>er</sup>, 2, 6, 7, 8, 9, 10, et 15 juillet 2009

**Bureau de la commission**

Jaroslav	OTCENASEK	Président
Marguerite	TAPATOA	Vice-Président
Heifara	PARKER	Secrétaire

**Rapporteurs**

Félix	FONG
Clément	NUI

**Membres**

Tony	ADAMS
Laurent-Louis	BESSOU
Jean-Marie	CHEUNG
Patrick	GALENON
Virginie	LAINE
Pascal	LUCIANI
Bruno	MAITERAI
Georges	MATAOA
Roland	OLDHAM
Daniel	PALACZ
Dominique	PASTOR
Richard	PERE
Jean-Claude	PUTOA
Ethode	REY
Jean	TAMA
Marguerite	TAPATOA
Hanny	TEHAAMATAI
Mahinui	TEMARII
Atonia	TERIINOHORAI
Aldo	TIRAO

**Membre de droit**

Raymonde RAOULX, Présidente du CESC

**Membres ayant participé aux travaux**

Marc	TEVANE
Jean-Paul	LEHARTEL
Bertrand	VAIRAAROA

---

***Le Conseil économique, social et culturel  
remercie tous les intervenants pour leur contribution  
aux travaux des commissions***

λ\*ε#!Z

**Au titre du Ministère de l'équipement, de l'urbanisme et des transports terrestres**

- Monsieur Tearii ALPHA, Ministre de l'équipement, de l'urbanisme et des transports terrestres,
- Monsieur François DURGEAT, directeur de cabinet,
- Monsieur Jimmy CHANZY, conseiller technique

**Direction de l'équipement**

- Monsieur Didier BERTIN, chef de l'arrondissement infrastructures

**Direction des transports terrestres**

- Monsieur Ronald TSU, directeur des transports terrestres
- Monsieur Jean-Paul URIMA, responsable de la section « transports routiers »

**Service de l'urbanisme**

- Monsieur Olivier BABIN, chef de la section « études et plans »

**Au titre du Ministère des grands travaux, de l'énergie et des mines**

- Monsieur Didier CHANZY, directeur adjoint au cabinet,
- Monsieur Harrys CHINAIN, conseiller technique

**Port autonome de Papeete**

- Monsieur Patrick BORDET, directeur du Port autonome de Papeete,
- Monsieur Boris PEYTERMAN, directeur technique du Port autonome de Papeete

**Etablissement d'Aménagement et de Développement (EAD)**

- Monsieur Steeve FINCK, responsable en études et développement,
  - Monsieur Heifara GARBET, responsable de la cellule aménagement,
  - Monsieur Marc PASQUIER, responsable de la cellule route,
  - Monsieur Teva MOORIA, technicien de la cellule route,
  - Monsieur Mano-Ura TIRAO, urbaniste
-

## Au titre du Ministère de l'Education, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de la culture

- Madame Johanna FROGIER, chargée de mission

### Direction de l'Enseignement Primaire (DEP)

- Madame Lisette LO SAM KIEOU, chef de la division des transports scolaires

### Direction de l'Enseignement protestant

- Monsieur Christian CHENE, directeur de l'enseignement protestant

### Direction de l'Enseignement catholique

- Monsieur Michel LÉBOUCHER, directeur de l'enseignement catholique

### Direction polynésienne des affaires maritimes

- Madame ROCHETEAU, directrice des affaires maritimes de Polynésie française,

## Au titre des communes

### Papeete

- Madame Nicole BOUTEAU, 4<sup>ème</sup> adjointe au Maire de Papeete, chargée du déplacement urbain, du tourisme et du suivi des opérations structurantes d'aménagement,

### Pirae

- Monsieur Bernard AMIGUES, directeur de cabinet
- Monsieur Alves TEFAATAU, 7<sup>ème</sup> adjoint au maire, chargé de la sécurité et des transports
- Monsieur Alban PROCOP, conseiller municipal chargé de l'urbanisme

### Mahina

- Madame Annick ARAI, adjointe au maire

### Arue

- Monsieur Guy TEUIRA, directeur technique de la commune
- Monsieur André CALISSI, adjoint au directeur technique

### Faaa

- Madame Herenui LABBEYI, chargée d'études
  - Monsieur Gatien Manarii, chargé de mission
-

## Paea

- Monsieur George PITO, adjoint au maire chargé des transports
- Monsieur Bertho ROOMATAROA, adjoint au maire chargé de l'environnement

## Papara

- Monsieur Raymond TERIITAUMIHAU, directeur des services techniques
- Monsieur Salomon HIROHITI, adjoint du directeur des services techniques
- Monsieur Carlos PEREZ, chef de projets

## Au titre des associations

- Madame Marie-France FREMY de l'Association Familiale Catholique (AFC),
- Monsieur Guy BESNARD, secrétaire de l'association Familiale Catholique (AFC)
- Madame Yolande PIERRE, présidente de l'association des parents d'élèves de Punaauia
- Monsieur Quito BRAUN ORTEGA, directeur de l'UNIMAP (Union des Industriels de la Manutention Portuaire),

Et

- Monsieur Willy CHUNG SAO, directeur général de la société RTU (réseau de transport urbain),
  - Monsieur BONNARD, ancien chef du service des Transports Maritimes et Aériens (S.T.M.A.),
  - Monsieur Albert LE CAILL, directeur de la société JB LECAILL et CIE, ancien adjoint au maire de Papeete
-

# PROJET DE RAPPORT

---

# SOMMAIRE

## **INTRODUCTION**

### **1 LES DIFFICULTES ET LES LACUNES DE L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS URBAINS ET DE SA GESTION EN POLYNESIE FRANCAISE . 3**

**1.1 La croissance urbaine et l'exiguïté de l'espace aménageable..... 3**

**1.2 L'inadaptation des infrastructures et des aménagements..... 7**

**1.3 Les défaillances du système des transports collectifs routiers ..... 11**

**1.4 L'absence de volonté politique et les lacunes de la gouvernance..... 14**

### **2 LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'AMELIORATIONS DES DEPLACEMENTS URBAINS..... 16**

**2.1 Les enjeux d'une amélioration des déplacements urbains ..... 16**

2.1.1 La sécurité, la pollution et les conséquences sur la santé : ..... 16

2.1.2 Le développement économique durable : ..... 17

2.1.3 L'environnement et le paysage polynésien : ..... 18

2.1.4 Transports, politique urbaine et cohésion sociale : ..... 19

**2.2 Des propositions et des perspectives ..... 20**

2.2.1 Améliorer les transports publics collectifs de personnes comme alternative à l'automobile (solutions à court terme) ..... 20

2.2.2 Définir un nouveau plan de circulation de Papeete et adapter les équipements existants (solution à court et moyen-terme) ..... 23

2.2.3 Sensibiliser la population au problème des déplacements, inculquer de nouveaux principes et faire évoluer les mentalités (solutions à moyen-terme et long-terme) ..... 23

2.2.4 Développer les infrastructures et créer d'autres pôles d'attractivité (solutions à long-terme)..... 25

2.2.5 Définir les conditions et les principes d'une politique de déplacements et de transports au service du développement durable..... 26

## **CONCLUSION**

ANNEXES 1 à 5

BIBLIOGRAPHIE

---

# INTRODUCTION

Le problème des encombrements routiers n'est pas une préoccupation récente à Tahiti. Les réflexions et interventions des pouvoirs publics, garants des grands équilibres territoriaux et sociaux, n'ont pas permis au cours de ces 30 dernières années de répondre efficacement à la situation. Chaque jour, la saturation des réseaux routiers à certaines heures de la journée se traduit par un phénomène d'encombrements inévitables.

Les premières observations nous autorisent à penser que les encombrements routiers sont avant tout le fait d'un système de transport collectif déficient depuis près de 30 ans. Mais d'autres constats nous révèlent qu'il s'agit plutôt d'une conjugaison de facteurs notamment liés à un mode de développement insulaire extraverti et une croissance urbaine non maîtrisée.

Pour des raisons à la fois géographiques et historiques, l'île de Tahiti est devenue le siège des activités économiques, politiques et administratives de la Polynésie française et constitue son principal pôle d'attractivité. Elle rassemble à elle seule près de 70 % de la population.

Cette configuration géographique et urbaine a induit des difficultés de déplacements et de transports dont les encombrements routiers sont manifestement l'illustration quotidienne. Ces difficultés pèsent lourdement sur la qualité de vie des habitants qui manifestent un mécontentement grandissant.

Par ailleurs, l'autonomie et le confort que confère l'automobile ont suscité l'engouement des polynésiens pour ce mode de transport qui est devenu un symbole de l'accomplissement social. L'essor du secteur de l'automobile et ses conséquences représentent un fait marquant de l'évolution de la société polynésienne vers une société moderne de consommation.

Au regard des perspectives de croissance démographique et des besoins de mobilité, l'amélioration de l'organisation des déplacements est une condition indispensable pour envisager la poursuite et le développement harmonieux des activités humaines sur l'île de Tahiti.

Les difficultés de déplacements font naître des disparités dans l'accès aux services publics et à l'emploi, et renforcent les inégalités sociales. Dès lors, on s'aperçoit que la mobilité, la gestion urbaine, la cohésion sociale, et même la mise en valeur de l'environnement et le développement durable sont des thèmes étroitement liés qui méritent une approche transversale.

Le Conseil économique, social et culturel (CESC) a pris le parti de ne pas sous-estimer le problème des encombrements urbains et ses conséquences à Tahiti. Il s'engage à travers ses réflexions et ses travaux à mettre en lumière ces véritables enjeux et à proposer des éléments de réponses pour relever le défi d'une mobilité durable à Tahiti.



# 1 LES DIFFICULTES ET LES LACUNES DE L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS URBAINS ET DE SA GESTION EN POLYNESIE FRANCAISE

On observe que l'organisation des déplacements et des transports en Polynésie française est par nature liée à sa géographie, à l'organisation physique de son territoire, à son héritage historique et à l'organisation des hommes. Il y a bien une combinaison de plusieurs facteurs à l'origine du phénomène d'encombrements que connaît l'île de Tahiti.

## ***1.1 La croissance urbaine et l'exiguïté de l'espace aménageable***

L'occupation de l'espace en Polynésie française révèle une situation marquée à la fois par l'exiguïté de son espace terrestre aménageable et un phénomène de double concentration de la population sur l'île de Tahiti et dans son agglomération urbaine.

Ces caractéristiques marquantes sont à l'origine de difficultés d'organisation des déplacements urbains qui ne peuvent être ignorés pour comprendre le phénomène. Ces données viennent également peser sur les perspectives d'amélioration de la situation.

### ▪ **Urbanisation et contraintes topographiques**

Tahiti est une île volcanique dont le relief et la topographie influencent l'organisation de l'espace et des activités humaines. L'arrière du pays étant souvent montagneux, les plateaux et les plaines côtières sont les lieux de prédilection pour la population.

#### **Configuration de la ville de Papeete**

La ville de Papeete s'est construite sur une pleine littorale enserrée entre la mer et la montagne. La ville s'est organisée en fonction des opportunités et contraintes naturelles du site et s'est structurée autour de la rade de Papeete et de son littoral.

Au regard des potentialités limitées de l'espace aménageable et des spécificités topographiques, l'extension de la ville a suivi une forme linéaire s'étalant progressivement sur la côte Est et la côte Ouest de l'île. Les routes de ceinture ont constitué le support des axes d'urbanisation.

Les réseaux de transports routiers se sont structurés sur le cordon côtier facilitant une extension de la ville sur ce tracé (voir annexe 1). La configuration du réseau routier et son extension sont limitées par les mêmes contraintes topographiques et foncières, ce qui réduit les possibilités pour définir de nouveaux itinéraires.

Par ailleurs, le problème de l'indivision caractérise une grande partie des terres situées sur l'île de Tahiti. Cette problématique reconnue en Polynésie française accentue les carences d'emprise foncière pour développer de futurs aménagements. La planification urbaine et les possibilités d'aménagement d'infrastructures se heurtent à un cadastre ancien, souvent incomplet et parfois discutable.

Demeurant soumise aux pressions de la démographie et de la croissance urbaine, la ville a débordé sur les plaines alluviales et le long du littoral repoussant ainsi ses frontières.

**Le développement de la péri-urbanisation**

Les surfaces aménageables étant rapidement saturées dans la ville de Papeete, l'urbanisation s'est propagée le long de la côte Ouest où les conditions étaient plus favorables à la création de zones d'habitations, puis sur la côte Est. Papeete ne pouvant plus jouer son rôle de commune résidentielle, les zones d'habitations se sont répandues et développées jusqu'à la commune de Papara (Ouest) et la commune de Mahina (Est) délimitant ainsi l'agglomération urbaine<sup>1</sup>.

Les infrastructures routières et les transports jouent un rôle fondamental dans ce processus d'extension de la ville et de péri-urbanisation. Les transports conditionnent la formation du tissu urbain et sa structuration dans l'espace, et réciproquement l'accroissement de l'agglomération implique des adaptations nécessaires du réseau routier.

Le développement d'infrastructures de type voie rapide et la diffusion croissante de l'automobile vont favoriser ce phénomène de péri-urbanisation car les usagers peuvent se déplacer encore plus vite et encore plus loin. On observe alors une densification des communes voisines et un éloignement des zones d'habitation dites résidentielles. La croissance urbaine et son étalement s'effectuent ainsi de manière intercalée et progressive.

La configuration du réseau routier n'a pas permis un développement équilibré du territoire et cette structuration de l'agglomération urbaine favorise la spécialisation de zones géographiques : la ville de Papeete joue le rôle de principal bassin d'emploi alors que les communes voisines sont surtout des zones d'habitation.

**La migration « pendulaire »**

En même temps que les zones résidentielles s'agrandissent et s'éloignent, la population devient inévitablement dépendante des déplacements et de la mobilité. En effet, les habitants des communes voisines de Papeete ont besoin d'accéder facilement à la ville, principal bassin d'emploi.

Tous les jours les actifs de l'agglomération se déplacent en masse vers Papeete créant ainsi une forte migration pendulaire entre le matin et le soir et une saturation de réseau routier aggravée à certaines heures. Cette configuration et la convergence des flux vers le même lieu provoquent la congestion des axes routiers.

Mais, ces difficultés sont renforcées par un phénomène de concentration des activités dans l'agglomération de Papeete.

▪ **Explosion démographique et macrocéphalie urbaine**

Papeete est le chef-lieu des activités économiques, administratives et politiques de la Polynésie française. L'ensemble des activités économiques et sociales est regroupé dans un espace concentré créant ainsi un déséquilibre qui se traduit notamment par des besoins importants en matière de déplacements.

---

<sup>1</sup> Papeete, Faaa, Punaauia, Paea, Papara, Arue, Pirae, Mahina, et Moorea

**Phénomène de macrocéphalie urbaine**

La commune de Papeete et son agglomération regroupent près de 159 milles habitants soit environ 60 % de la population polynésienne. On parle à juste titre d'une organisation macrocéphale de l'île de Tahiti et de la Polynésie française<sup>2</sup>. Ce déséquilibre trouve principalement des explications dans le mode de développement économique et le processus historique d'urbanisation.

Les années 60 sont le début d'une période marquée par l'ouverture de la Polynésie sur le monde extérieur et le développement de nouvelles voies de communication et de transport. La construction de l'aéroport de FAAA (inauguré le 5 mai 1961) et la création du Centre d'Expérimentation du Pacifique (27 juillet 1963) sont des événements décisifs qui ont impulsé le développement économique, conditionné une forte croissance de la démographie et provoqué un phénomène de croissance urbaine.

Déjà lieu de transactions commerciales durant la colonisation, Papeete connaît à cette époque une forte croissance de sa population et une expansion urbaine sans précédents. Le développement économique et l'urbanisation ont été à l'origine d'un « bouillonnement urbain<sup>3</sup> » et le début de profonds changements socio-économiques.

A ces événements vont s'associer la construction de nombreuses infrastructures telles que les aérodromes, le port de Papeete et son extension, la percée des grands axes de circulation et la structuration des réseaux de transports en fonction de la configuration géographique.

**La forte immigration**

Mais, la construction de ces nouvelles infrastructures n'est rendue possible que par l'arrivée d'une main-d'œuvre abondante venant de tous les archipels de la Polynésie française. Ces flux migratoires ont renforcé la croissance démographique et la densité de la population sur l'île. En 1956, la population de Tahiti et Moorea était de 43 273 habitants. En l'espace de seulement 15 ans (1971), elle a pratiquement doublé pour atteindre 84 552 habitants.

C'est surtout la construction de l'aéroport de Faaa qui va nécessiter une main-d'œuvre importante venue des archipels éloignés. Les besoins en main-d'œuvre vont également provoquer un phénomène d'exode des populations des autres communes de Tahiti. La venue de nombreux européens va renforcer ces flux migratoires et appuyer la croissance démographique. (En 1968, les effectifs du CEP sont évalués à environ 15 000 agents)

Le phénomène migratoire et la concentration des activités vont contribuer au développement d'une vaste zone urbaine très dense en population. Les populations concernées se sont spontanément installées dans les vallées et les plaines, et se sont répandues dans toutes les communes proches.

Les conséquences vont être nombreuses sur l'habitat, le développement des infrastructures routières et les besoins de la population en termes de déplacements. Le système de transport va également jouer un rôle essentiel dans la localisation des habitations et des activités humaines.

<sup>2</sup> Olivier BON – *L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti* (Les cahiers d'outre-mer)

<sup>3</sup> Encyclopédie de Polynésie française – Vivre en Polynésie française 2 – *La formation de l'agglomération*

## La place du Port autonome de Papeete

En Polynésie française comme dans d'autres collectivités d'outre-mer, les ports représentent une ouverture indispensable sur l'extérieur et tiennent une place essentielle dans le trafic de marchandises et le commerce international. Le Port Autonome de Papeete est le point de départ et d'arrivée de toutes les marchandises et constitue un pilier de son économie.

Sur un territoire marqué par un éclatement et un fort éloignement de ses îles, le port de Papeete joue également un rôle indispensable dans le trafic inter-insulaire de marchandises et de personnes.

L'implantation historique du port autonome et de ses infrastructures dans la rade de Papeete a largement influencé l'organisation de l'espace et conditionné le phénomène de concentration des activités économiques.

Au cœur du développement économique, le port a donc favorisé au fil des années l'émergence du principal pôle d'attractivité de la Polynésie et le développement d'une zone urbaine qui draine aujourd'hui des mouvements importants et quotidiens de la population vers Papeete.

Cette concentration des activités dans un espace réduit constitue l'un des principaux facteurs responsables du problème de congestion des axes routiers. Les encombrements pourraient bien à long terme pénaliser le potentiel économique du port autonome et de toute la zone urbaine.

L'agrandissement du port autonome est aujourd'hui envisagé par les pouvoirs publics afin d'augmenter ses potentialités et ses capacités. Cependant, au regard de la configuration urbaine et de la forte mixité des activités du port (importations et exportations de marchandises, stockages et transports des hydrocarbures, transports inter-insulaires, centre de recyclage et de transfert, etc.), la problématique des déplacements dans la zone portuaire mérite d'être clairement posée.

Pour l'heure, le Port autonome de Papeete prévoit de créer une nouvelle route pour accéder à une future extension de la zone Est de la digue de Motu Uta. L'accès à la zone d'activité portuaire devrait être autorisé seulement à la communauté portuaire et contrôlé pour les personnes étrangères. Enfin, il projette d'aménager un parking payant supplémentaire situé en face du quai des ferries. Ce parking devrait être équipé d'une passerelle faisant le lien avec le quai.

- Dans ce contexte, le bon fonctionnement de la vie économique et sociale de l'agglomération urbaine de Papeete est tributaire du facteur d'accessibilité et des conditions de déplacements pour la population.

Le phénomène de concentration des activités à Papeete induit un renforcement des disparités dans l'accès aux services publics et à l'emploi pour une partie de la population. Le centre ville, devenu difficile d'accès pour la population, est un vecteur de ségrégation géographique qui cristallise les disparités et les inégalités sociales.

C'est sur cette toile de fond que les enjeux de la mobilité et de l'amélioration des déplacements urbains peuvent être mis en perspective.

## **1.2 L'inadaptation des infrastructures et des aménagements**

Le fonctionnement de l'agglomération urbaine est indissociable de la capacité à se déplacer et par-là même de l'adéquation entre les besoins de déplacements et les infrastructures routières.

### **▪ Des équipements routiers inadaptés aux évolutions de la demande**

<b>Une demande croissante</b>	<p>En l'espace de 40 ans, les Polynésiens sont rentrés de plain-pied dans la civilisation de l'automobile et ses contradictions. Les avantages que confère l'automobile en terme d'autonomie et de confort ont suscité un vif engouement de la population locale. Cependant, elle se trouve aujourd'hui engluée dans une marée d'automobiles.</p>
	<p>La politique de déplacements urbains s'est concentrée depuis plusieurs années sur la construction et l'aménagement d'infrastructures dédiées à l'utilisation de l'automobile. La péri-urbanisation et l'allongement des parcours orientés par le développement de ces structures ont renforcé la dépendance de la population à l'égard de l'automobile.</p>
	<p>Chaque année, c'est plus de 6 500 véhicules supplémentaires qui sont mis en circulation en Polynésie française<sup>1</sup>. Une étude réalisée sur les communes de Punaauia et Paea en 2005 montre une augmentation de 25 % du trafic en l'espace de 5 ans. Environ 96 % des foyers de l'agglomération possèdent au moins 1 véhicule « quatre-roues ».</p>
	<p>Les infrastructures routières sont aujourd'hui largement saturées aux heures de pointes et le réseau ne permet plus de répondre dans de bonnes conditions aux besoins d'accessibilité de la population provenant de la zone péri-urbaine. L'éloignement des lieux d'habitation a renforcé les besoins de mobilité.</p>
	<p>Par ailleurs, la croissance démographique encore vigoureuse insufflé une dynamique à cette demande (les usagers) alors que la création de nouvelles routes (l'offre) reste malheureusement limitée par les contraintes topographiques et foncières, mais surtout par des coûts d'aménagements devenus prohibitifs. L'augmentation du réseau routier entraînerait de toute façon un ajustement automatique de la demande aux infrastructures routières offertes.</p>
<b>Les « verrous » et « nœuds routiers »</b>	<p>Les phénomènes de congestion sont également provoqués par des aménagements du réseau parfois mal adaptés à la nature des flux et à leurs amplitudes. On observe dans l'agglomération un certain nombre de points bloquants appelés « nœuds routiers » ou « verrous » qui ralentissent le flux des véhicules et grippent la circulation.</p> <p>C'est souvent au niveau des ronds points (ex : giratoire de l'avenue du Prince Hinoi) ou des carrefours (ex : carrefour de Tipaerui) que se heurtent des flux</p>

<sup>1</sup> Données issues d'une étude pour l'aménagement du front de mer de Papeete – EGT, mai 2005

provenant des voies secondaires et des flux provenant de voies principales. Ces points d'échanges ou de passages, lorsqu'ils sont mal situés et peu adaptés à l'amplitude des flux, constituent des verrous qui paralysent le réseau par effet de dominos.

Des évènements imprévisibles tels que la pluie où les accidents de la route ajoutent à ces conditions des éléments déclencheurs de congestion et constituent des facteurs aggravants.

#### ▪ **L'inadaptation fonctionnelle du réseau routier aux logiques circulatoires**

##### **La confusion de différents types de trafics**

Le réseau principal de l'île de Tahiti se développe sur environ 187 kilomètres et se déroule le long de la côte (route de ceinture). Il se compose essentiellement de la RT1 située sur la côte Ouest et la RT2 sur la côte nord et Est. A la presque-île de Tairapu, La RT3 se dessine à l'Ouest et la RT4 à l'Est (voir annexe 1).

L'organisation du réseau routier pose problème car il se structure autour d'une route ceinturant l'île avec la cohabitation, sur les mêmes voies, des trafics de natures différentes : les déplacements de transit et les trafics locaux.

La cohabitation sur la route de ceinture de ces 2 types de trafic est favorisée par les branchements en forme de peigne, sur l'artère principale, de vallées très fréquentées (Tipaerui, Orofero, etc), de zones résidentielles (Te Tavake, Punavai montagne, etc), de servitudes privées et autres voiries secondaires.

Cette configuration du réseau a de nombreuses conséquences sur la fluidité de la circulation mais aussi sur le manque de sécurité. Les aménagements parfois peu adaptés ne permettent pas de garantir une sécurité suffisante.

Des voies rapides ont été construites pour adapter le réseau aux logiques circulatoires et soulager momentanément le phénomène de congestion grandissant. C'est notamment le cas de la route des collines et de la route des plaines sur la côte Ouest de l'île. Mais l'urbanisation favorisant le développement d'habitations plus denses, les voies rapides ne suffisent plus. Elles ne disposent pas toujours des échangeurs permettant d'accéder aux habitations. Les questions d'encombrements et de sécurité se posent également sur ces voies rapides aux heures de pointes.

##### **La cohabitation du trafic de marchandises**

L'affectation des réseaux de voiries aux transports de marchandises n'est pas neutre sur les problèmes de circulation. Ces activités de transport sont nombreuses et perturbent l'organisation des déplacements à certaines heures. L'activité du port autonome de Papeete, poumon de l'économie, génère par exemple un flux important de transports de conteneurs.

Même si les effets sont difficilement quantifiables, l'intensification de ses activités vient peser sur le réseau et sur les conditions de déplacement. Une réflexion doit donc porter sur toute la chaîne logistique de transport et les incidences réelles sur l'organisation des déplacements.

**Les passages piétons mal situés ou mal régulés**

Les nombreux passages piétons souvent mal situés ou non régulés perturbent la circulation, en particulier au centre ville de Papeete. Certaines artères très fréquentées telles que le boulevard Pomare au front de mer sont quotidiennement perturbées par les passages importuns et incontrôlés de piétons aux heures de pointes.

Les arrivées et départs des passagers de bateaux qui assurent la desserte de Moorea à des heures d'affluences contribuent fortement au phénomène. Ces passages piétons méritent la mise en place de structures adaptées (passerelles ou passages sous-terrains) et de systèmes de feux synchronisés.

**L'occlusion du centre ville**

Le réseau routier de la ville de Papeete est composé de deux grands itinéraires d'Est en Ouest. Le premier est l'itinéraire de l'avenue Clémenceau jusqu'à l'avenue De Gaule et le deuxième est celui de l'avenue du Prince Hinoi qui se prolonge sur le boulevard Pomare situé au front de mer.

Des études réalisées par les services et établissements techniques du pays nous donnent les renseignements suivants :

chaque jour environ 80 000 véhicules passent par les entrées Ouest de Papeete et 37 000 par l'Est<sup>5</sup>. Les raisons qui motivent ces déplacements sont essentiellement l'accès aux lieux de travail et aux établissements scolaires du centre ville.

Par ailleurs, on relève que 77 % des personnes qui n'habitent pas PAPEETE et qui passent par PAPEETE s'y arrêtent au cours de leur trajet. Plus de la moitié des déplacements consistent à se rendre dans la ville pour y rester.

Les véhicules qui accèdent à la ville et qui font un demi-tour sortant (après avoir déposer des enfants par exemple) représentent 20 % des véhicules arrivant de la côte Ouest et 6 % des véhicules arrivant de la côte Est. Par contre, les déplacements de porte à porte (transit) sont négligeables.

Au regard de ces données, les analyses indiquent que le maillage du centre ville et l'organisation de son système de voirie interne ne favorise pas un écoulement suffisant du trafic aux heures de pointes. La voirie assure un nombre excessif de fonctions et le plan de circulation actuel semble avoir atteint ses limites. Un nouveau plan de circulation de Papeete devrait voir le jour.

**Le besoin de complémentarité modale**

Ces difficultés nous révèlent également que l'aménagement des réseaux de voirie ne favorisent pas l'usage de mode de transport autre que l'automobile. En ce sens, ils laissent peu de places aux complémentarités modales et ne favorisent pas un partage équilibré de la voie publique entre les différents modes de transport existants (vélos, piétons).

Soulager la congestion du centre-ville par de nouvelles infrastructures uniquement dédiées aux quatre-roues ne représente qu'une solution temporaire.

---

<sup>5</sup> Données EAD

**Les flux des  
scolaires vers  
Papeete**

La construction de ce type d'infrastructures doit également s'articuler avec le développement de voies réservées à d'autres modes de transport.

La relative diminution des encombrements des axes routiers durant les périodes de vacances scolaires nous laissent penser qu'une grande partie du trafic provient des trajets à destination des établissements scolaires.

La commune de Papeete concentre le plus grand nombre d'établissements scolaires, aussi bien du secteur de l'enseignement public que de l'enseignement du secteur privé (catholique et protestant), et de la maternelle jusqu'au niveau secondaire.

La convergence aux mêmes horaires de véhicules vers les zones où se concentrent ces établissements se traduit par des encombrements des axes routiers empruntés. Les stationnements pour déposer les enfants et les demi-tours vers le lieu de travail ou le domicile contribuent à ce phénomène.

Malheureusement, l'usage des transports publics scolaires qui devraient constituer une alternative logique, n'est pourtant pas une solution encore crédible. Nous verrons au point 3 ci-dessous que les transports publics ne sont pas en mesure de proposer un service public fiable et attractif pour la population.

Par ailleurs, les contraintes de la carte scolaire n'autorisent pas les élèves non-résidents de la commune de Papeete à utiliser ce mode de transport gratuitement. Aujourd'hui, seulement 14 000 places de transports sont offertes sur un potentiel estimé à environ 30 000 élèves. Les diverses tentatives pour réorganiser le système des transports scolaires sont restées sans succès jusqu'à ce jour et laissent une partie vulnérable de la population dans le désarroi.

**Les effets du  
stationnement  
au centre ville  
et l'incivisme  
des  
automobilistes**

Pendant longtemps, l'offre importante de places de parking gratuites et de longue durée (stationnements ventouses) en centre ville n'a pas incité les automobilistes à chercher un mode de déplacement de substitution. Consciente du problème, la mairie de Papeete a décidé depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2008 de mettre en place les stationnements payants afin de mieux partager l'espace public et d'améliorer à terme les conditions de circulation.

Cependant, la force des habitudes, le manque de rotation sur les places et surtout l'insuffisance du nombre de policiers municipaux pour contrôler et verbaliser, n'ont pas permis de juguler efficacement le problème des encombrements dans l'hyper-centre.

Les stationnements anarchiques représentent également une entrave à la fluidité de la circulation et constituent un danger potentiel pour tous les autres usagers de la route. Le manque de responsabilité de certains et l'absence de sanctions se conjuguent pour que les principes de bonne conduite ou de civisme ne soient pas respectés.



### **1.3 Les défaillances du système des transports collectifs routiers**

Un service public de transports collectifs routiers de voyageurs à la fois efficace et fiable pourrait certainement représenter une alternative à l'automobile comme cela se fait déjà dans de nombreuses villes du monde.

Malheureusement, à ce jour le transport public collectif à Tahiti souffre d'un manque d'attractivité et d'organisation patent se traduisant par une désaffection profonde des usagers depuis plusieurs années. La mise en place d'un service régulier de transport collectif qui répond aux besoins de la population a jusqu'à aujourd'hui échoué.

<b>Un mode de transport peu attractif</b>	<p>La désaffection de la population tient pour une large part au manque d'attractivité du transport en commun. On relève comme principale cause le manque de ponctualité, de fiabilité et de régularité dans les horaires. Les lignes ne sont pas toutes desservies, le manque d'infrastructures telles que les gares routières aménagées et les abribus, mais aussi le manque de confort et de professionnalisme des chauffeurs découragent les usagers.</p>
<b>Les prémices d'un service public de transport</b>	<p>La Polynésie française est l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs routiers de voyageurs et des transports scolaires publics. Sa gestion a été déléguée ou concédée successivement à plusieurs types d'organisations. L'organisation de ces transports a été réformée à plusieurs reprises avant de devenir un supposé service public.</p> <p>Dès 1987, les autorités publiques entendaient mettre en œuvre leur volonté de réforme en matière de transports publics, en considération de l'intérêt économique et social de disposer de transports routiers modernes, adaptés à l'ensemble des besoins de la population et compatibles avec les souhaits de la profession<sup>6</sup>.</p> <p>Les transports publics routiers dans leur ensemble connaissent alors une réorganisation formalisée par la délibération n°87-74 AT du 12 juin 1987. Il s'agissait de mieux encadrer l'organisation des transports terrestres publics et d'améliorer les conditions de déplacement des usagers. Cette délibération confère pour la première fois le statut de service public aux transports terrestres réguliers de personnes et aux transports publics.</p> <p>A cette date, les transports publics routiers s'organisent en Groupement d'intérêts économiques (GIE) et les relations entre les professionnels et le pays sont définies par un système de conventionnement. Le territoire restait compétent à plusieurs niveaux et notamment concernant le choix des itinéraires, des horaires et des capacités en places.</p> <p>Mais les mesures de cette réforme n'ont pas été suffisantes pour réussir à augmenter la fréquentation du transport en commun, elle a au contraire progressivement diminuée. Parallèlement, le nombre de voitures qui composent le</p>

<sup>6</sup> voir article 1<sup>er</sup> de la délibération n°87-74 AT du 12 juin 1987

parc d'automobiles continuait d'augmenter à un rythme annuel croissant.

Des études embarquées et réalisées en 1985 et en 1999, révèlent une baisse de la fréquentation des transports en commun. En 1985, l'étude embarquée renseignait 25 000 passages par jour, c'est-à-dire que 10 000 personnes par jour prenaient le truck. En 1999, l'enquête embarquée indiquait 22 000 passages par jour. Ces résultats indiquent qu'en 10 ans, le nombre d'usagers a baissé alors même que la population augmentait.

### **Une baisse de fréquentation au gré des réformes**

L'année 2000 devait constituer une année charnière dans la réforme des transports en commun. Cette réforme prévoyait une remise à plat du système existant et définissait à travers une nouvelle réglementation<sup>7</sup> un schéma d'organisation des transports en commun et un programme d'investissement ambitieux. Ce nouveau dispositif avait pour objectif la modernisation et le développement des transports routiers. Il prévoyait également la mise en place de règles de concurrence pour l'attribution des différents lots.

Dans le cadre de cette réforme, 3 zones d'exploitation du transport en commun étaient prévues : le lot Est composé de 8 lignes, le lot Ouest composé de 6 lignes et le lot urbain composé de 12 lignes.

Le pays s'était engagé à mettre en place un système de subventions et de gazole détaxé. Il s'était surtout engagé à mettre en œuvre un programme ambitieux d'aménagement d'infrastructures :

- des arrêts de bus (1 174)
- des terminus de service régulier (40)
- des nœuds de correspondance ou lieu de convergence (6)
- des gares routières (1 à Tipaerui, 1 à l'Union sacrée, 1 à l'hôtel de ville ; deux autres gares étaient prévues pour les lignes de longue distance.)

Les sociétés de transport se sont engagées quant à elles à renouveler la quasi-totalité du parc roulant, composé de vieux trucks ayant atteint leur limite d'âge et peu adaptés à un transport moderne de qualité. Des objectifs en matière d'équipement (billettique), de capacité, de rotations et de kilométrages ont également été déterminés.

Cependant, malgré les sommes engagées, aucunes des parties contractantes n'a réussi à remplir ou respecter pleinement ses engagements et les résultats ont été décevants. En effet, la baisse de fréquentation du transport en commun, en particulier dans la zone urbaine, démontre que les mesures de modernisation n'ont pas permis d'atteindre les objectifs et témoigne d'une désaffection durable des usagers.

Le fait déclencheur est sans nul doute l'échec de la société Maeva Transport chargée du lot urbain composé de 12 lignes. La Direction des transports terrestres, autorité de contrôle, précise qu'il était difficile d'évaluer le nombre de lignes, le kilométrage, les rotations ou encore la capacité effective en places. Les résultats

---

<sup>7</sup> Délibération n° 2012 du 13 juillet 2000

étaient peu fiables et la société incapable de remplir ses obligations contractuelles. Dans ces conditions et par effet de dominos, les deux autres sociétés chargées du lot Est et Ouest n'ont pas pu se développer dans un système en partie défaillant et incohérent.

### **La déroute des transports scolaires**

Sur l'île de Tahiti, le nombre d'élèves total est d'environ 57 000 et le nombre d'élèves pouvant prétendre au transport en commun est estimé à environ 30 000<sup>8</sup>. Aujourd'hui, le pays assure la prise en charge d'environ 14 000 élèves par jour.

Ces performances décevantes s'expliquent notamment par le manque d'attractivité des transports publics évoqués précédemment et par la crainte des parents en matière de sécurité. Les véhicules n'ont pas tous effectué de visites techniques ou n'ont pas mis à jour leurs assurances.

De plus, l'absence de convoyeurs pour accompagner les élèves entre les arrêts de bus et le domicile représente un risque pour la sécurité des enfants souvent décrié. Dans ces conditions, certains parents préfèrent déposer eux-mêmes leurs enfants près de leur établissement.

Enfin, certains élèves ne remplissent pas les conditions requises par la carte scolaire pour pouvoir bénéficier du transport public gratuit. Les élèves doivent être inscrits dans un établissement scolaire situé dans leur commune de résidence lorsque cela est possible. De plus, les élèves résidant à moins d'1 kilomètre de leur établissement n'ont pas le droit de prendre les transports publics scolaires.

En d'autres termes, on peut dire que les 14 000 élèves représentent une population captive, c'est-à-dire qu'ils n'ont guère d'autres choix que d'emprunter le transport collectif public.

### **Un système de contrôle déficient**

Les autorités organisatrices et de contrôle que sont le ministère des transports terrestres, la Direction des transports terrestres (DTT) et le ministère de l'éducation en matière de transport scolaire, n'ont pas pris au bon moment les sanctions qui s'imposaient pour faire respecter les engagements qui incombent aux transporteurs collectifs et en particulier dans la zone urbaine.

Les convocations et les injonctions de la DTT sont restées sans effet et le système de sanctions défini dans la réglementation et les conventions n'ont pas permis d'éviter une situation d'échec dans l'agglomération urbaine. La convention n'a jamais pu être dénoncée. Les gouvernements se sont succédés et la situation d'échec a perduré.

Le 13 juin 2008, le tribunal de commerce de Papeete a néanmoins décidé d'adopter un plan de cession de la société Maeva transport (lot urbain) afin d'assainir la situation et d'assurer la continuité du service public.

---

<sup>8</sup> Données de la Direction des transports terrestres

#### **1.4 L'absence de volonté politique et les lacunes de la gouvernance**

Les observations qui précèdent nous démontrent à quel point la question des déplacements urbains est étroitement liée à la géographie de l'île, à son processus historique d'urbanisation, à l'organisation sociale, mais également aux modes de vie et aux aspirations de la population.

Aussi, la politique de déplacement doit tenir compte de tous ces aspects pour définir les conditions d'organisation et de développement d'un système de transport afin de répondre aux besoins, préoccupations et aspirations de la collectivité.

Au regard des nombreuses difficultés que nous avons soulevé précédemment, on peut se demander pourquoi la prise de conscience des pouvoirs publics n'a pas permis de trouver des solutions efficaces pour résoudre le problème ou de mettre en œuvre des mesures préventives.

<b>La croissance incontrôlée du nombre d'automobiles</b>	<p>Les citoyens ont le droit de choisir eux-mêmes le mode de transport qui correspond le mieux au mode de vie qu'ils souhaitent adopter. Aujourd'hui, la quasi-totalité des foyers de l'agglomération possèdent au moins 1 véhicule « quatre-roues », les habitants de Tahiti utilisent plus la voiture que les habitants de la métropole et utilisent moins les transports collectifs et la marche à pied<sup>9</sup>.</p> <p>La politique de déplacement urbain s'est concentrée ces dernières années sur le développement d'infrastructures routières qui ont contribué à rendre la population captive de l'automobile. La croissance du nombre d'automobiles entraîne les phénomènes d'encombrements que nous connaissons et pénalise par voie de conséquence l'organisation de l'agglomération urbaine.</p> <p>Pourtant, c'est aux pouvoirs publics d'influencer les tendances spontanées de la population, de réguler les forces qui travaillent la société pour que les choix de chacun ne portent pas atteinte à l'intérêt général. La puissance publique est garante des équilibres sociaux et territoriaux et veille à ce que les choix d'aujourd'hui ne compromettent pas le bien-être des générations à venir.</p> <p>Les choix de la puissance publique en matière de politique de déplacement (terrestre) peuvent se lire et s'apprécier à travers le choix des infrastructures routières, la qualité du service public de transport, l'accessibilité et la qualité de vie en zone urbaine. Si certaines réformes ou mesures témoignent d'une intention d'améliorer les conditions de déplacement, malheureusement, la réalité d'une volonté politique s'apprécie aussi à travers des résultats que l'on peut qualifier d'insatisfaisants.</p>
<b>Forces d'inertie et lobbying</b>	<p>La facilité d'accès au crédit et le succès de l'automobile ont permis à un vaste faisceau d'activités économiques de vivre et de se développer. On peut citer les concessionnaires automobiles, les commerces d'accessoires, les importateurs, les services de réparations, d'entretiens et de nettoyages, les distributeurs de carburants, les entreprises de construction (routes), les assurances, les banques,</p>

<sup>9</sup> EAD (ancien EGT)

etc. Cette filière d'activité joue un rôle considérable dans le circuit économique en matière d'emploi et de consommation. Mettre un coup de frein aux importations d'automobiles ne serait donc pas neutre pour l'économie. La remise en question brutale de ces activités aurait un impact retentissant sur l'emploi et sur l'économie polynésienne.

Dès lors, on peut comprendre que l'hypothèse d'une réorganisation profonde des déplacements urbains est à manier avec précaution. Elle peut faire l'objet de conflits d'intérêts ou être l'enjeu de pouvoirs. Des phénomènes de résistances et des lobbyings pèsent sur la puissance publique et constituent des forces d'inertie.

Par ailleurs, une politique de déplacement plus juste et équilibré aurait des incidences directes sur les gros bénéficiaires de certains commerces et sur les impôts et taxes qui remplissent continuellement les caisses du pays. Les pouvoirs publics préconisent d'ailleurs une forte relance du secteur de l'automobile en 2009. Malheureusement, les conséquences de cette situation sont diffuses et ont un coût bien réel pour la collectivité.

### **Le manque de visibilité**

Les grandes orientations concernant la stratégie de développement urbain ou encore l'utilisation des sols restent peu connues. Ce constat avait déjà été effectué en 1983 dans un rapport du gouvernement<sup>10</sup>. Et pourtant, la politique de déplacement et de transport doit pouvoir s'articuler avec des objectifs d'aménagement et de planification urbaine.

L'absence d'une vision globale et d'un cadre stratégique clairement défini et exprimé en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisation ne permet pas d'orienter les réflexions et de coordonner les actions. Il s'agit d'une condition essentielle pour mettre en cohérence les différentes politiques sectorielles du pays, en particulier en matière de transports et de déplacements. Mais, les exigences d'une visibilité à long terme ne sont pas toujours compatibles avec l'imminence des échéances électorales et les besoins d'effets d'annonce.

Par ailleurs, l'instabilité chronique des gouvernements laisse planer des doutes sur l'avenir institutionnel du pays et sur l'orientation de ses politiques. Cette instabilité porte sévèrement atteinte au besoin de continuité de l'action publique. Par exemple, le ministère des transports terrestres a changé près de 7 fois de ministres depuis l'année 2000 et à chacun de ces remaniements les champs de compétences des ministères sont également susceptibles de changer.

Dans un contexte de reconversion économique difficile, la Polynésie française manque également de visibilité sur les choix stratégiques en matière de développement économique.

### **Les besoins de coopération et de coordination**

Depuis la loi organique de 2004, la compétence en matière de transport de personnes est normalement dévolue aux communes. Cependant en l'absence de volonté et de mesures permettant d'appliquer ce principe, le pays est demeuré la seule autorité organisatrice.

---

<sup>10</sup> Vers une politique d'aménagement du territoire réaliste et ambitieuse pour la Polynésie française - 1983

La participation de chacun des acteurs de la vie institutionnelle et de la société civile est néanmoins nécessaire pour donner une dimension démocratique à la politique de déplacement. Cette supposée politique doit être le résultat d'une confrontation de points de vues et l'expression d'une vision partagée.

Cependant, le manque de volonté politique n'a pas permis de définir et mettre en œuvre les principes d'une coopération entre tous les acteurs concernés par la problématique des déplacements. Les domaines d'intervention de chaque acteur n'étant pas clairement délimités ou même mal compris, il devient difficile de définir les bases solides d'une coopération.

A ce jour, les actions et les interventions des acteurs restent relativement cloisonnées et la collaboration peu développée. Certaines communes de l'agglomération urbaine avouent même rester en position d'attente à l'égard du pays.

## **2 LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'AMÉLIORATIONS DES DÉPLACEMENTS URBAINS**

Les premiers constats nous enseignent que les nombreuses difficultés et défaillances de l'organisation des déplacements et de la circulation affectent la qualité de vie en agglomération urbaine (liberté de déplacement, sécurité, accès à l'emploi, accès aux services publics, etc.)

Compte tenu des prévisions démographiques (320 000 habitants en 2027<sup>11</sup>) et des nouveaux besoins en matière de logements et de mobilité urbaine, le défi de la Polynésie française réside d'abord dans sa capacité et sa volonté de mettre en lumière les véritables enjeux en présence.

### **2.1 Les enjeux d'une amélioration des déplacements urbains**

Les embouteillages sont sources de stress, de frustrations et d'énervements bien connus de la population. Ils perturbent le rythme de vie de nombreuses familles qui se lèvent chaque jour à des heures devenues inacceptables.

Ces désagréments pèsent lourdement sur la qualité de vie de la population et sur le bien-être collectif. La première préoccupation est donc de ne pas laisser se dégrader les conditions de vie à Tahiti et surtout de ne pas compromettre les droits et libertés des générations futures.

#### **2.1.1 La sécurité, la pollution et les conséquences sur la santé :**

##### ***La sécurité***

La politique de déplacement dédiée au « tout-automobile » et les lacunes de l'organisation des déplacements urbains peuvent avoir des effets directs sur la sécurité des usagers de la route.

Ce sont les inadaptations du réseau routier aux logiques de déplacement, la

---

<sup>11</sup> Projections ISPF

cohabitation de différents types de transport sur des voies inadaptées, la congestion des réseaux aux heures de pointes, le non-respect de la réglementation et les comportements irresponsables des usagers qui constituent autant de facteurs « accidentogènes ».

Même si ces facteurs sont à relativiser en matière d'accidentologie (la consommation d'alcool est le premier facteur), leur influence dans l'agglomération de Papeete ne doit pas être sous-estimée. Les accidents de la circulation représentent la première cause de mortalité en Polynésie française pour les moins de 50 ans. Ils représentent chaque année un coût social pour la collectivité.

### ***La pollution et la santé***

Les transports routiers sont l'un des premiers secteurs générateurs de gaz polluants. Rappelons simplement que le parc de véhicules en circulation en Polynésie française s'élève à 110 000 et qu'environ 6 500 véhicules sont mis en circulation chaque année. Le taux d'équipement moyen d'un foyer polynésien est déjà supérieur à celui d'un foyer métropolitain.

Même si ces grandeurs restent relatives à l'échelle mondiale, ce constat doit nous interpeller sur les effets potentiels des émissions de gaz polluants dans l'agglomération de Papeete.

Par ailleurs, le bruit de la circulation constitue une nuisance sonore pour de nombreux riverains et pour les usagers de la route eux-même. Ces pollutions sonores sont fréquentes et affectent la qualité de vie des habitants. Elles peuvent être néfastes pour la santé à partir d'un certain seuil d'exposition.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a relevé de multiples conséquences pour la santé publique de la mauvaise gestion urbaine, des fortes densités de peuplement en agglomération urbaine et des mauvaises conditions d'existence<sup>12</sup>. Les lacunes du déplacement urbain et ses conséquences pèsent sur la qualité de vie et la santé dans l'agglomération de Papeete.

### ***2.1.2 Le développement économique durable :***

En Polynésie française comme ailleurs, la vie économique et sociale est tributaire de la capacité à se déplacer et à échanger.

### ***Le transport : facteur de production et de développement***

Les transports permettent aux actifs d'accéder à leur lieu de travail et à des zones d'activités. Les conditions de déplacement et la distance des trajets ont un impact sur l'accessibilité au marché de l'emploi, sur la productivité, sur l'efficacité économique et sur la croissance. A titre d'exemple, un rapport du ministère de l'écologie national révèle que la congestion représente en 2006 un coût d'environ 5 % du PIB national, soit près de 92 milliards d'euros<sup>13</sup>.

Par ailleurs, dans une économie insulaire tournée vers l'extérieur, la capacité à se déplacer et à échanger constitue un facteur de développement économique. A l'heure de la mondialisation, on peut se demander si les difficultés de

<sup>12</sup> Des données plus précises sur les rejets polluants sont proposées par le ministère national de l'écologie et du développement durable.

<sup>13</sup> Conseil d'analyse économique

déplacements dans l'agglomération urbaine ne viendront pas peser sur l'activité économique du port de Papeete et sur ses potentialités.

Les déplacements et les transports sont aussi des facteurs de production. Ils participent à la valeur ajoutée des biens et services qui sont produits et contribuent à l'amélioration de la productivité et de la compétitivité.

### **Le tourisme durable**

Les déficiences du système de transport associées à la mauvaise gestion de l'urbanisation ont des effets sur la qualité de vie et sur l'image de marque de notre destination touristique. Seul un système de transports collectifs efficace, propre, en harmonie avec son environnement, est en mesure de répondre aux ambitions d'un tourisme durable.

Le potentiel de développement touristique de la Polynésie française est étroitement lié aux enjeux écologiques et paysagers.

### **Le budget des ménages**

Enfin, les sommes déboursées par les familles pour leurs déplacements quotidiens viennent peser sur leur budget. Certains habitants se déplacent de la presqu'île ou de Moorea pour se rendre sur des lieux de travail ou des établissements scolaires situés à Papeete et dans les communes voisines.

Une enquête réalisée par l'Association familiale catholique (AFC) et les analyses d'une association de parents d'élèves révèlent que les déplacements représentent un coût non négligeable pour de nombreuses familles, en particulier lorsqu'elles vivent dans des conditions modestes et précaires. Pour éviter les horaires d'encombrements, les enfants sont souvent contraints de prendre leur petit déjeuner dans leur établissement scolaire.

Par ailleurs, la surconsommation de carburant et l'usure précoce des véhicules associés aux mauvaises conditions de circulation viennent également peser sur le budget des ménages.

### *2.1.3 L'environnement et le paysage polynésien.:*

### **L'écologie et l'environnement**

Les enjeux écologiques et environnementaux ne doivent pas être sous-estimés. La définition et la mise en œuvre d'une véritable politique de déplacements et de transports qui respecte l'environnement est un des principes fondateurs du développement durable (DD).

Le secteur des transports participe fortement à l'émission de gaz à effets de serre. Elle est une source de dérèglements climatiques d'origine anthropique dont les conséquences sont reconnues par la communauté internationale<sup>13</sup>. Même si cette question dépasse le simple cadre de cette étude, il s'agit d'un enjeu international majeur et la Polynésie française doit se positionner en avant-garde car le réchauffement climatique provoque la montée des eaux des océans et les atolls et parties basses des îles hautes polynésiennes sont menacés par ce phénomène<sup>14</sup>. Ces problèmes s'ajoutent à la pollution liée aux essais nucléaires en Polynésie française.

<sup>13</sup> Conférence de Rio (1992) ; Protocole de Kyoto (1998) ; Déclaration finale de Johannesburg (2002) ; GIEC

<sup>14</sup> Ce problème menace déjà les îles océaniques de Kiribati, Tuvalu et Tokelau



Par ailleurs, la quantité de déchets liés aux véhicules arrivant en fin de vie pose un problème sérieux de stockages et représente un risque pour l'environnement. Toutes les carcasses ne peuvent être exportées vers la Nouvelle-Zélande en raison de leur nombre considérable et du coût de ces opérations. Certaines carcasses et déchets sont donc stockés ou abandonnés de façon anarchique et incontrôlée, notamment à proximité de la baie Phaéton (Taravao).

Le CESC rappelle que les taxes pour l'environnement doivent impérativement être affectées afin de permettre d'assurer une meilleure gestion de ces déchets et qu'ils ne portent pas atteinte à l'environnement.

C'est en partie à travers sa politique de transports et de déplacements que l'on pourra apprécier les efforts de la Polynésie française en matière de développement durable et qu'elle pourra prétendre devenir une « vitrine » de ce mode de développement.

A l'échéance de la prochaine conférence de Copenhague<sup>15</sup>, certains spécialistes n'hésitent pas à parler de création d'un fonds international d'indemnisation financé par les pays gros émetteurs de gaz à effet de serre. A ce stade, les enjeux peuvent prendre une dimension à la fois économique et politique. Le développement des modes de transport moins polluants en Polynésie française est nécessaire.

### **Le paysage polynésien**

Sur un plan paysager, les encombrements journaliers et les constructions d'infrastructures routières surprendront sans doute les touristes venus de loin pour découvrir le paysage de Tahiti. Les infrastructures obsolètes ou inadaptées et les mauvaises conditions de circulation affectent le paysage polynésien et risquent de constituer une forme de pollution visuelle.

La Polynésie française doit tenir compte de ces aspects si elle souhaite soigner son image de marque et faire de Tahiti une destination de rêve privilégiée.

#### 2.1.4 Transports, politique urbaine et cohésion sociale :

Les transports devraient être considérés comme un service essentiel et un droit auquel toute la population devrait avoir accès sans distinctions.

Les personnes qui ne bénéficient pas des mêmes conditions de mobilité, notamment à cause de leur âge, de leurs handicaps ou de leur santé, doivent pouvoir accéder au service public de transport, et par ce biais aux autres services publics de la ville. En ce sens, les déficiences actuelles du système de transport entrent en résonance avec les inégalités sociales.

Par ailleurs, le système de transport est censé contribuer au désenclavement de certaines zones d'habitation ou quartiers et participer au rééquilibrage territorial. La politique urbaine devrait s'appuyer sur une politique de déplacement qui renforce les liens entre les territoires, réduit les disparités sociales et facilite la mixité sociale.

---

<sup>15</sup> Conférence internationale qui suivra la fin du Protocole de Kyoto (2012)

## 2.2 Des propositions et des perspectives

Le CESC considère que les propositions de solutions doivent être mises en perspectives au regard des contraintes et des enjeux soulevés. Il souligne qu'il n'y a pas de solution « miracle » et affirme que c'est l'ensemble des solutions proposées qu'il faut prendre en considération.

Il convient également d'organiser et de coordonner l'ensemble des solutions proposées dans le cadre d'un plan de déplacement urbain, mais surtout, dans le respect des orientations souhaitées dans une politique de déplacements et de transports en Polynésie française.

### 2.2.1 Améliorer les transports publics collectifs de personnes comme alternative à l'automobile (solutions à court terme)

#### Les espoirs de 2008

Aujourd'hui, moins de 6% de la population de l'île de Tahiti circule en bus. Le CESC considère que la croissance urbaine et son mode de vie citadin exige la mise en place d'un système de transports publics collectifs de personnes adapté aux nouveaux besoins et aspirations de la population. La mise en place d'un système de transport collectif fiable et attractif doit constituer une première étape indispensable.

Face à la persistance du phénomène des encombrements, aux dérives de certaines sociétés de transport délégataires, à l'incapacité des pouvoirs publics de redresser la situation et à la flambée des prix des carburants, l'année 2008 a permis une prise de conscience générale du problème des déplacements et de transports à Tahiti.

C'est dans ce contexte particulièrement difficile que de nouvelles réformes et mesures ont été déployées par la puissance publique.

Des missions supplémentaires ont été confiées au service chargé d'organiser et réglementer les transports collectifs publics, la Direction des transports terrestres, afin de redresser la situation. Une cellule spécialement dédiée aux transports collectifs chargée de suivre les obligations conventionnelles a vu le jour. Une cellule des études techniques chargée de toutes les équipes techniques et de la réalisation des infrastructures a également été créée.

En outre, le tribunal de commerce a décidé le 13 juin 2008 de confier les transports urbains à la société RTU (Réseaux de Transport Urbain). Elle reprend donc le fonctionnement et la gestion des transports collectifs de la zone urbaine qui faisait défaut.

Les actionnaires des 3 sociétés de transport chargés de la zone Ouest, de la zone Est et de la zone urbaine sont désormais les mêmes. Cela devrait permettre de redéfinir une organisation cohérente entre les sociétés responsables des 3 lots. Par exemple, la mise en place d'un système de « billettique » unique et homogène

utilisé par les 3 sociétés devrait bientôt être opérationnel et permettre une gestion harmonisée et coordonnée des titres de transports.

Mais, pour que le système de conventionnement mis en place fonctionne, il va de soit que les parties contractantes, le pays et les sociétés délégataires, doivent respecter fermement chacun en ce qui le concerne, leurs engagements et obligations conventionnelles, ainsi que le cahier des charges. Il s'agit notamment pour les sociétés délégataires de renouveler les moyens matériels et de renforcer les capacités de transport en cas de besoin. Le pays s'est engagé notamment à mettre en place des aires de stationnements adaptés aux bus et des points d'arrêts aménagés sur les itinéraires.

Dans cette perspective, le système de contrôle et de répression doit être efficace. Il doit permettre de sanctionner les acteurs, de faire respecter les engagements et d'améliorer les transports. Il convient surtout de responsabiliser l'ensemble des protagonistes et d'instaurer une culture du résultat.

Les communes et la société civile doivent être consultées afin de définir les conditions de réussite d'un système de transport public collectif à la hauteur des enjeux. L'affirmation d'une volonté politique forte est une condition sine qua non.

**L'exigence  
d'attractivité**

Le CESC considère que c'est tout un faisceau de critères qui doit être respecté pour que les transports collectifs deviennent attractifs et gagnent la confiance des usagers. Ces critères sont les suivants :

- *la capacité de transport et la disponibilité* : la taille du parc d'autobus doit permettre d'offrir un nombre de places suffisant, en particulier sur les lignes surchargées aux horaires de pointes
- *la tarification* : le prix du ticket de transport doit rester raisonnable et attractif par rapport au coût des autres modes de transport. Le système de tarification doit proposer des offres avantageuses et attractives, notamment en fonction des types d'abonnements (tarifs dégressifs). Enfin, un système de « billettique » performant et homogène devra faciliter les correspondances entre les différents lieux de destination
- *la sécurité des usagers* : la population doit se sentir protégée contre des accidents de la route et tout autres risques, depuis la montée dans le bus jusqu'à la descente. Le critère de sécurité est également lié à la qualité des infrastructures (abribus, passerelles, etc.)
- *des infrastructures et équipements adaptés* : les gares routières doivent être aménagées pour accueillir les usagers dans des conditions raisonnables. Elles doivent notamment offrir des toilettes entretenues, des aménagements pour les personnes à mobilité réduite, des informations sur les itinéraires et les lieux d'arrêts, des panneaux d'information sur les horaires d'arrivées et de départs, sur les retards, etc.

La mise en place d'abribus confortables sur toutes les lignes d'autobus et à des intervalles réguliers est essentielle. L'accès aux abribus (trottoirs,

passerelles ou autres) doit être assuré dans des conditions de sécurité.

- *l'accessibilité sans discrimination* : les transports collectifs publics doivent être accessibles à un large public en dépit des lieux d'habitations, des différences d'âges ou des conditions de santé.
- *la ponctualité et la régularité* : le transport en commun ne peut constituer une alternative à l'automobile que s'il remplit les critères indispensables de ponctualité et de fiabilité. L'aménagement des horaires, la mise en place d'un site propre, la meilleure organisation de flux de circulation urbains sont des facteurs étroitement liés qu'il faut reconsidérer.
- *le confort et l'hygiène*: les besoins de confort et de propreté ne doivent pas être négligés. Ils constituent un atout et un élément d'attractivité supplémentaire.

### **Le TCSP**

Des études ont déjà été effectuées concernant la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il s'agit de définir une ligne de transport sur un site qui lui est réservé (voir annexe 3). Ce type de transport en commun permettra de répondre à la majorité des critères d'attractivité énoncés précédemment.

Mais le choix des infrastructures et équipements (bus, tramway ou monorail) doit s'appuyer sur d'autres critères tels que l'impact énergétique, le coût d'investissement et d'exploitation, la qualité de l'intermodalité, la consommation de l'espace, les effets de coupure sur l'espace et sur l'organisation des déplacements, et les nuisances générées.

Le CESC émet des réserves sur l'opportunité et la pertinence de mettre en place un tramway ou un monorail en raison du coût d'investissement et de fonctionnement qu'ils représentent :

- Coût d'investissement estimé<sup>16</sup> :
  - Monorail : 4,8 à 7 milliards de F CFP / km
  - Tramway sur roues : 2,4 milliards de F CFP / km
  - Bus en site propre : 0,6 à 1,1 milliard de F CFP / km
- Coût d'exploitation estimé :
  - Monorail : 800 à 1 100 F CFP / km
  - Tramway: 350 à 500 F CFP / km
  - Bus en site propre : 200 à 300 F CFP / km

A l'analyse de ces chiffres, le CESC préconise en priorité de concentrer les efforts sur l'amélioration de l'organisation et des conditions de transports collectifs existants (bus et trucks) et sur la mise en place d'une voie réservée aux bus et trucks.

Il convient de rappeler que la place et le rôle d'un TCSP doivent être compatibles avec les objectifs et les orientations définis par les documents de planification

---

<sup>16</sup> EAD

urbaine. La mise en place d'un TCSP devra en particulier tenir compte des contraintes foncières et d'urbanisme.

Mais, la mise en place d'un TCSP doit surtout s'articuler avec les objectifs d'un plan de déplacement urbain (PDU) et les principes d'une politique de déplacement urbain volontariste qui restent encore à définir.

### 2.2.2 Définir un nouveau plan de circulation de Papeete et adapter les équipements existants (solution à court et moyen-terme).

La situation d'engorgement de la ville de Papeete fait apparaître que l'actuel plan de circulation de Papeete a atteint ses limites et mérite une rénovation. Le nouveau plan de circulation routière de Papeete est déjà à l'étude<sup>17</sup>.

Le CESC considère que ce nouveau plan doit voir le jour rapidement et être mis en œuvre afin d'atténuer les dysfonctionnements de la circulation les plus patents et les plus graves (le secteur de la place Vaïete, le carrefour de Tipaerui, etc). Il doit pouvoir répondre à l'évolution permanente des besoins de la population urbaine et s'inscrire dans un véritable projet de ville.

La définition du plan de circulation doit se faire en consultation avec les communes voisines et s'inscrire dans une politique de gestion urbaine à l'échelle de l'agglomération. Les objectifs du plan de circulation doivent aussi s'articuler avec ceux d'un plan de déplacement urbain et de plans de déplacement locaux (par commune ou zones à forte densité) et ceux des documents de planification urbaine.

Le nouveau plan de circulation devra notamment tenir compte des points suivants :

- le renforcement des marquages et la meilleure visibilité de la signalisation
- la mise en place de feux synchronisés et d'un système de surveillance pour les automobilistes et les piétons
- la mise en place de tunnels ou de passerelles pour les piétons, en particulier dans l'hyper centre de Papeete
- le développement de zones piétonnes et de voies réservées à des modes de transport doux
- les aménagements des horaires de travail de l'administration et des scolaires si nécessaire
- la diffusion d'une campagne d'informations afin de sensibiliser et responsabiliser la population au regard des nouvelles mesures

### 2.2.3 Sensibiliser la population au problème des déplacements, inculquer de nouveaux principes et faire évoluer les mentalités (solutions à moyen-terme et long-terme).

Une politique de déplacements efficace et durable passe notamment par la promotion de principes innovants et par un rééquilibrage entre les modes de transport. Cela suppose de

---

<sup>17</sup> EAD

sensibiliser la population au problème des déplacements, de modifier certains comportements individuels et de faire évoluer les mentalités.

**Le rééquilibrage modal**

Il convient de soutenir une politique de « rééquilibrage modal » et de favoriser des modes de déplacements et de transports moins polluants et moins consommateurs d'énergies (ex : les vélos, les piétons, etc). L'intérêt est de parvenir à un meilleur partage entre les modes de transports et développer des espaces de liberté. Une politique favorisant le report modal doit aussi être attentive et adaptée aux besoins spécifiques de chaque commune. Elle ne sera souhaitable que si elle permet effectivement de diminuer les coûts sociaux.

**L' « intermodalité »**

Le principe de l' « intermodalité » permet de combiner différents modes de transport au cours d'un même déplacement ou sur un même trajet. Par exemple, la mise en place de parkings relais aux différentes portes de la ville de Papeete pourrait être associée à un système de transport collectif ou individuel adapté à la circulation à l'intérieur de la ville (bus, navettes, vélos électriques, marche à pied). Il convient néanmoins de choisir les lieux les plus appropriés pour accueillir les « parkings relais » et de définir un système de gestion harmonisé de ces parkings.

Par ailleurs, la création d'un système de billetterie unique permettant de faire le lien entre les différents modes de transport favoriserait « l' intermodalité ». Par exemple, un voyageur pourrait emprunter plusieurs modes de transports grâce à un billet unique (bateaux, bus, vélos électriques).

Il convient d'ajouter que les zones piétonnes et les cheminements du centre ville de Papeete méritent d'être aménagés et améliorés pour encourager tous les usagers à marcher à pied pour effectuer des courts trajets. Il convient également de protéger et d'assurer la pleine jouissance des droits et libertés des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le co-voiturage est un usage qui n'est pas encore rentré dans les habitudes en Polynésie française. Il permet de limiter le nombre de véhicules en circulation et de faire des économies en terme de dépenses en carburant. Il peut s'intégrer au système de transport « intermodal » évoqué et le rendre plus efficace.

**La voie maritime et la « multi modalité »**

Le principe de « multimodalité » désigne la présence de différents modes de transport entre deux lieux. Par exemple, sur une île comme Tahiti entièrement entourée par la mer, l'utilisation du bateau devient une alternative possible pour s'affranchir des embouteillages. La voie maritime est aussi le moyen de réconcilier le Polynésien avec son milieu originel.

La mise en place de navires pour desservir Papeete à partir de la côte Est et de la côte Ouest de l'île est un projet qui a déjà été étudié par le passé. Mais les contraintes du milieu maritime, la faiblesse des fréquences, les ruptures de charges et les exigences de rentabilité ont laissé planer de sérieux doutes sur l'opportunité de ce projet.

Aujourd'hui, la faisabilité et les conditions d'exploitation d'un tel système de desserte méritent d'être remises à jour. En effet, l'opportunité du mode de transport par voie maritime doit être mise en perspective au regard des évolutions

technologiques et énergétiques, et des nouveaux enjeux de mobilité pour la Polynésie française.

**Les NTIC**

L'utilisation de services en ligne et de l'E-commerce (ensemble des pratiques de ventes via internet) font appel aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC). Leur usage permet de ne pas se déplacer physiquement sur les lieux de vente. Cette solution est envisageable pour certains types de services (banques, télétravail, services de santé, formalités administratives, etc) et produits de consommation. Elle doit dans certains cas s'accompagner d'une logistique de transport et de livraison adaptée et efficace. Ce système s'est déjà largement développé dans d'autres pays. Le développement des services à domicile est une autre voie à exploiter et à développer.

**Communiquer et informer**

Enfin, la mise en place de campagnes de communication et d'un système d'information ou de conseils à l'intention des usagers ou groupe d'usagers (établissements scolaires, entreprises, associations, etc.) constitue une étape essentielle pour les sensibiliser, changer les mentalités et inciter la population à modifier ses habitudes.

*2.2.4 Développer les infrastructures et créer d'autres pôles d'attractivité (solutions à long-terme)*

Le processus historique d'urbanisation et la concentration des activités sur Papeete ont pénalisé les déplacements et pèsent sur le fonctionnement de l'agglomération. Cette situation provoque la convergence des flux vers la ville de Papeete et la saturation du réseau existant.

**La déconcentration des activités**

La déconcentration des services administratifs et des établissements scolaires dans les communes des administrés permettrait de soulager le phénomène de concentration et de limiter les déplacements vers la ville de Papeete.

Par ailleurs, le développement ne peut plus seulement se concentrer sur un espace urbain privilégié. L'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques déconcentrées et l'émergence d'un nouveau pôle de développement devraient favoriser une meilleure répartition des flux.

Dans une perspective de long-terme, la création du pôle de développement économique de FARATEA permettrait de déconcentrer les activités de manière durable. L'espace géographique de Taravao-Afaahiti est tout à fait propice à la création d'un nouveau pôle économique. Ce pôle favoriserait l'équilibre des relations entre les espaces géographiques de l'île et la répartition des flux de déplacements.

Le développement d'un nouveau bassin d'emploi et pôle d'attractivité permettrait de limiter la convergence de flux vers un lieu unique, Papeete. Un changement dans la répartition spatiale des activités pourrait servir de levier à une politique d'aménagement qui réduit les disparités géographiques, favorise l'accès à l'emploi des communes éloignées et améliore les conditions de vie.

**Les infrastructures**

Les infrastructures de liaisons entre les vallées ou les quartiers offrent des itinéraires de substitution permettant de soulager les routes de ceintures et les

## ctures de liaisons

voiries principales. Ce type de liaisons favorise la desserte entre les lotissements et permet d'éviter la cohabitation sur les mêmes voies des trafics de transits et des trafics locaux. Elles permettent également d'éviter certains points d'engorgements existants.

Cependant, il faut s'assurer que ce type de liaison ne soit pas à l'origine de nœuds routiers supplémentaires à plus long terme. C'est justement ce que l'on peut craindre du projet de route des coteaux de Faaa assurant la liaison entre les communes de Faaa et Papeete (voir annexe 4).

Si les objectifs de ce projet sont de désenclaver les hauts plateaux et d'améliorer la desserte des lotissements existants et futurs par un renforcement du maillage, on peut craindre que ce nouvel itinéraire soit rapidement encombré, en particulier à sa sortie située à Tipaerui.

Le CESC préconise d'apporter les aménagements nécessaires pour que le raccordement à la sortie de cette nouvelle voie à Tipaerui puisse se poursuivre vers une future rocade de contournement du lycée Paul Gauguin.

### 2.2.5 *Définir les conditions et les principes d'une politique de déplacements et de transports au service du développement durable*

On peut définir la politique de déplacement urbain comme l'expression d'une stratégie concertée entre les pouvoirs publics et tous les autres acteurs concernés dans une volonté commune d'organiser les déplacements et les transports, et d'optimiser la mobilité de la population en fonction de ses besoins.

La politique de déplacement urbain doit pouvoir définir des objectifs précis en lien avec les besoins des usagers et les exigences de l'urbanisation en Polynésie française. Elle concourt au développement durable du pays en associant harmonieusement les différents modes de transports individuels et collectifs.

Sur la base d'un diagnostic fiable, la politique de déplacement doit avant tout tenir compte des spécificités et caractéristiques propres au contexte insulaire polynésien pour définir ses principes fondateurs, ses orientations stratégiques, puis son système opérationnel. La mise en place d'un cadre réglementaire adapté conditionne ensuite la mise en oeuvre d'un programme d'actions cohérentes.

Mais pour tracer les premiers contours d'une politique de déplacements et de transports en Polynésie française, le CESC met en évidence plusieurs principes clés et considérations primordiales :

- **Rationaliser l'organisation des déplacements urbains dans une approche résolument transversale**

La définition d'une politique des déplacements et des transports doit tenir compte des relations et des interactions qui s'établissent entre les différents enjeux économiques, sociaux, écologiques soulevés.



Les choix effectués en matière d'organisation des déplacements s'appuient sur un diagnostic reflétant les avantages et inconvénients en matière de mobilité, de valorisation de l'environnement, d'économie d'énergie, de cohésion sociale, de sécurité et de développement durable.

Les pouvoirs publics doivent s'assurer des liens de compatibilité entre les objectifs de la politique des déplacements, de planification urbaine, de protection de l'environnement et des autres politiques sectorielles du pays. Il s'agit d'articuler cet ensemble dans les meilleures conditions possibles et dans un cadre global cohérent.

C'est l'existence d'interactions qui impliquent une approche résolument transversale. La conception d'un système d'évaluation adapté permettra ensuite d'apprécier l'efficacité de cette politique et de mettre en œuvre des adaptations nécessaires et régulières.

#### ▪ **Promouvoir une logique de participation et de coopération**

La dimension démocratique de la politique des déplacements est un de ses aspects essentiels. La participation de tous les acteurs ou groupe d'acteurs doit être un facteur déterminant pour définir une politique des déplacements. Elle permet aussi de conférer une plus grande légitimité aux orientations et projets proposés.

Les confrontations de différents points de vues et opinions sont une condition nécessaire pour que les solutions correspondent aux attentes des nombreux acteurs et à une vision partagée. Il est donc crucial de renforcer le dialogue à tous les niveaux et d'encourager la participation de chacun.

La mise en place d'un comité de pilotage devrait par exemple être le point de rencontre et d'équilibre entre une vision qui s'inspire des préoccupations locales, propres aux habitants des communes, et une vision plus globale en faveur de l'intérêt général.

A partir d'une analyse globale et prospective, la définition d'un système de coopération et d'un cadre de cohérence adapté permettra de coordonner les interventions et les actions de chaque acteur. Car la politique des déplacements à l'échelle de l'agglomération ne peut se concevoir que dans le cadre d'une gestion coordonnée.

Cela implique au préalable de bien cerner les sphères d'intervention de chaque acteur, leurs rôles, leurs missions et enfin la nature des relations qui s'établissent entre eux. Les risques d'interprétation hasardeuses dans ces domaines doivent être écartés.

#### ▪ **Intégrer le processus de décision dans une démarche d'amélioration continue**

La définition de la politique de déplacement doit s'inscrire dans une vision prospective et dans un souci de planification. L'évolution des besoins de la population exige des efforts d'anticipation continue, et un système de consultation et d'enchaînement des décisions efficace.

Au regard des évolutions techniques (technologies, réglementations, etc ) et humaines (démographie, nouveaux besoins, évolutions des mentalités, etc), la mise en œuvre de l'ensemble des solutions doit être dynamique, elle ne peut s'inscrire que dans une démarche

itérative, à travers des adaptations régulières et dans un processus continu. Il convient par ailleurs de s'assurer de la compatibilité de toutes les solutions.

- **La mise en place d'un système d'évaluation et de contrôle**

La définition d'un système d'évaluation est indispensable pour mettre en évidence les points forts et les faiblesses de la politique des déplacements. Seul un système d'évaluation efficace permettra d'apprécier la pertinence des décisions, de responsabiliser les acteurs concernés et d'instaurer progressivement une culture du résultat.

Ce système doit permettre de mesurer régulièrement les améliorations au regard d'objectifs clairement déterminés. Des indicateurs de performance doivent par ailleurs favoriser une appréciation transversale et une analyse socio-économique des résultats observés. L'amélioration des déplacements devrait toucher de nombreux aspects de la vie urbaine.

Au regard des conclusions, les conditions et procédures d'ajustements de la politique des déplacements et de son programme d'action doivent également être prévues.

## CONCLUSION

Les encombrements des axes routiers sont les témoins d'un héritage historique marqué par une concentration urbaine et une répartition déséquilibrée de la population. Le développement de zones d'habitation à l'extérieur de la ville de Papeete et leur éloignement entraîne une forte migration dite « pendulaire » vers le centre ville, principal bassin d'emploi et lieu de scolarisation des enfants.

Cette situation traduit également les changements socio-économiques qu'a connu la Polynésie française ces 50 dernières années et les nouvelles aspirations de la population. Les attributs de l'automobile suscitent l'engouement des Polynésiens pour ce mode de transport moderne. Elle représente des valeurs recherchées telles que l'autonomie, le confort ou la performance, et incarne la possibilité de profiter de son droit à la liberté. Comme dans toute société moderne, l'automobile est également devenue un symbole de l'accomplissement social. Malheureusement, les importations d'automobiles en Polynésie continuent d'augmenter en dépit d'un espace aménageable limité et du développement préoccupant des encombrements routiers.

La mise en œuvre d'une politique des déplacements et des transports durable implique un changement de mentalités. L'avenir des déplacements urbains est par ailleurs lié à celui du mode d'urbanisation et à sa gestion, aux aspirations de la société et à sa perception de la Polynésie d'aujourd'hui et de demain.

Les défaillances des transports touchent en premier lieu les populations aux conditions de vie précaires, modestes, dont l'équilibre est fragilisé. Elles entrent en résonance avec les disparités géographiques et les inégalités sociales et constituent la vitrine d'une société à deux vitesses.

La politique de déplacement urbain doit s'inscrire dans le cadre d'une politique de gestion urbaine à l'échelle du Grand Papeete. La politique de déplacements doit fixer ses premières orientations et permettre en particulier de réduire les encombrements routiers, d'organiser les mixités fonctionnelles et sociales de l'agglomération, de soulager les disparités géographiques, de réconcilier les préoccupations et intérêts contradictoires à travers des objectifs communs et de promouvoir une culture partenariale entre les institutions, les collectivités et la société civile.

Le Conseil économique, social et culturel souligne que la mise en place d'un service public de transport attractif et de qualité, doit être une première étape essentielle et prioritaire. La reconnaissance d'un plan de déplacement urbain (PDU) permettra ensuite de fixer les principes d'organisation des transports individuels et collectifs, et d'offrir une analyse suffisamment détaillée pour assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité de la population polynésienne et les conditions d'un développement durable.

Enfin, c'est à la lumière des enjeux soulevés que le Conseil, économique social et culturel enjoint les pouvoirs publics à définir une politique des transports et déplacements qui mette en œuvre l'ensemble des préconisations et propositions émises dans ce rapport (voir annexe 5). Cette politique doit être participative et reposer à la fois sur les perceptions, les attentes et les besoins de la population polynésienne.

# **ANNEXES**

## **Annexe 1 :**

Les grandes routes de ceinture de Tahiti

## **Annexe 2**

Les principales routes de l'agglomération de Papeete

## **Annexe 3**

Ligne de transport en site propre provenant des études en cours

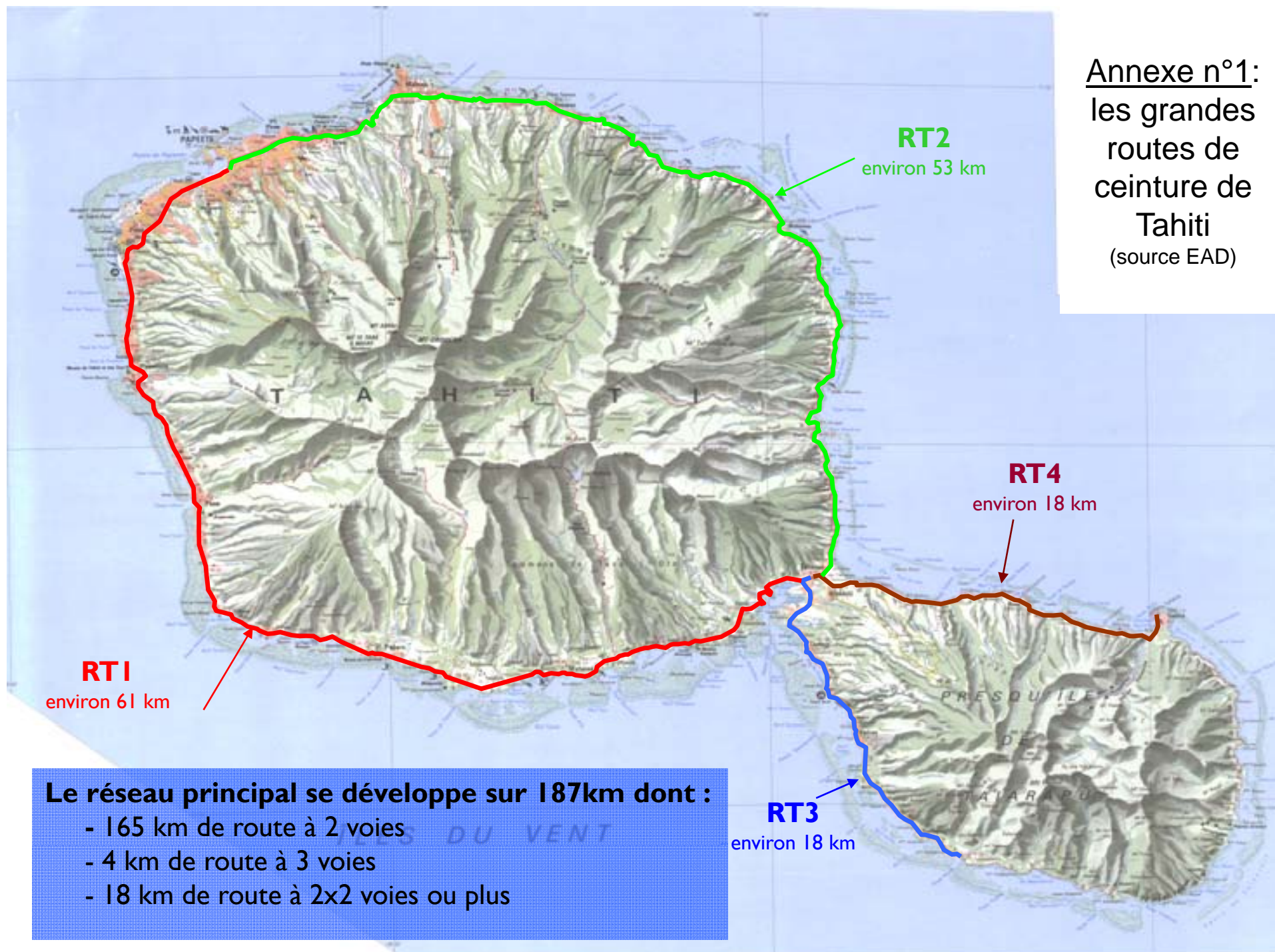
## **Annexe 4**

Projet de route des coteaux

## **Annexe 5**

Synthèse des propositions de solutions du rapport

Annexe n°1:  
les grandes  
routes de  
ceinture de  
Tahiti  
(source EAD)



**RT2**  
environ 53 km

**RT1**  
environ 61 km

**RT4**  
environ 18 km

**RT3**  
environ 18 km

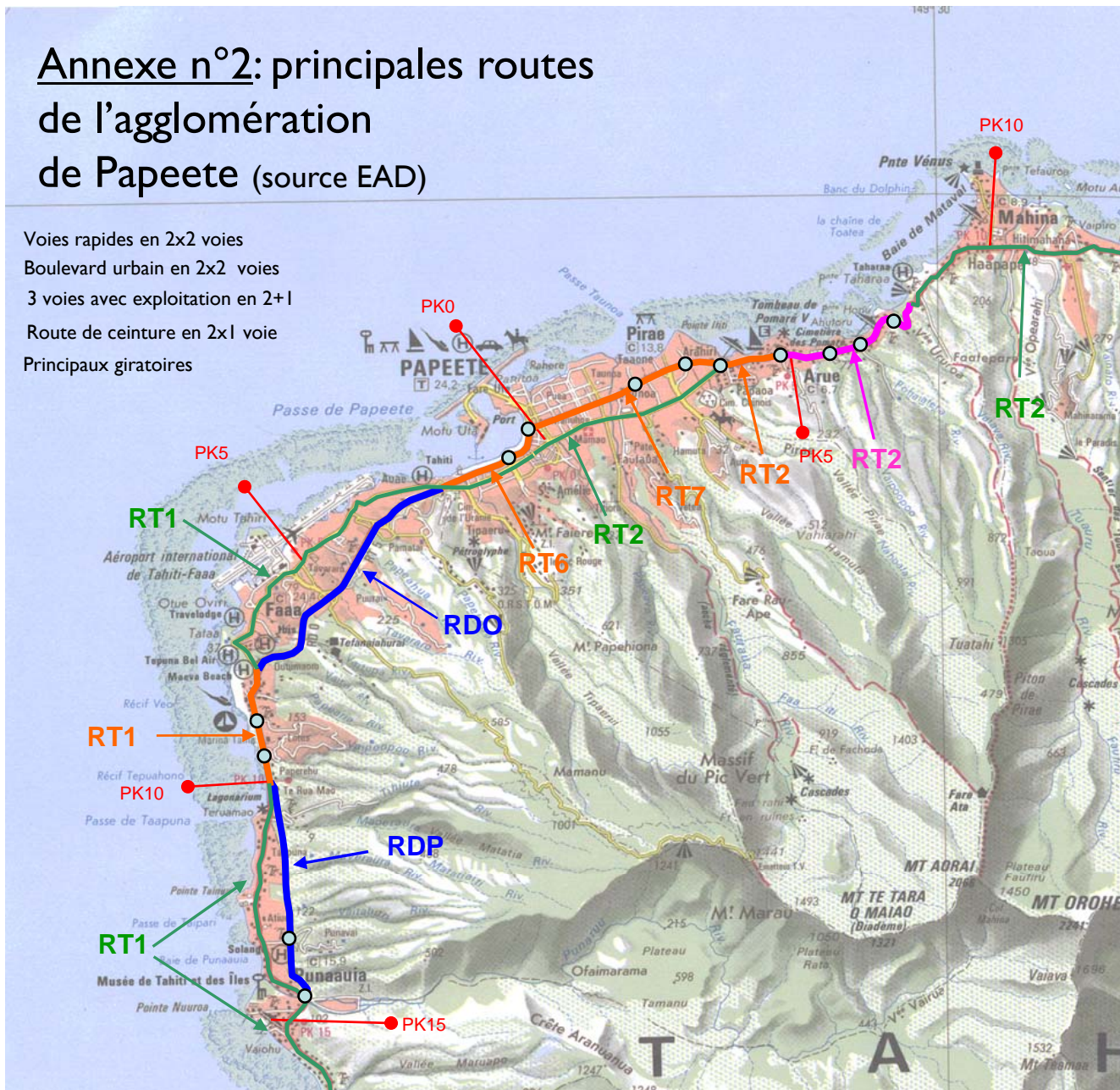
**Le réseau principal se développe sur 187km dont :**

- 165 km de route à 2 voies
- 4 km de route à 3 voies
- 18 km de route à 2x2 voies ou plus



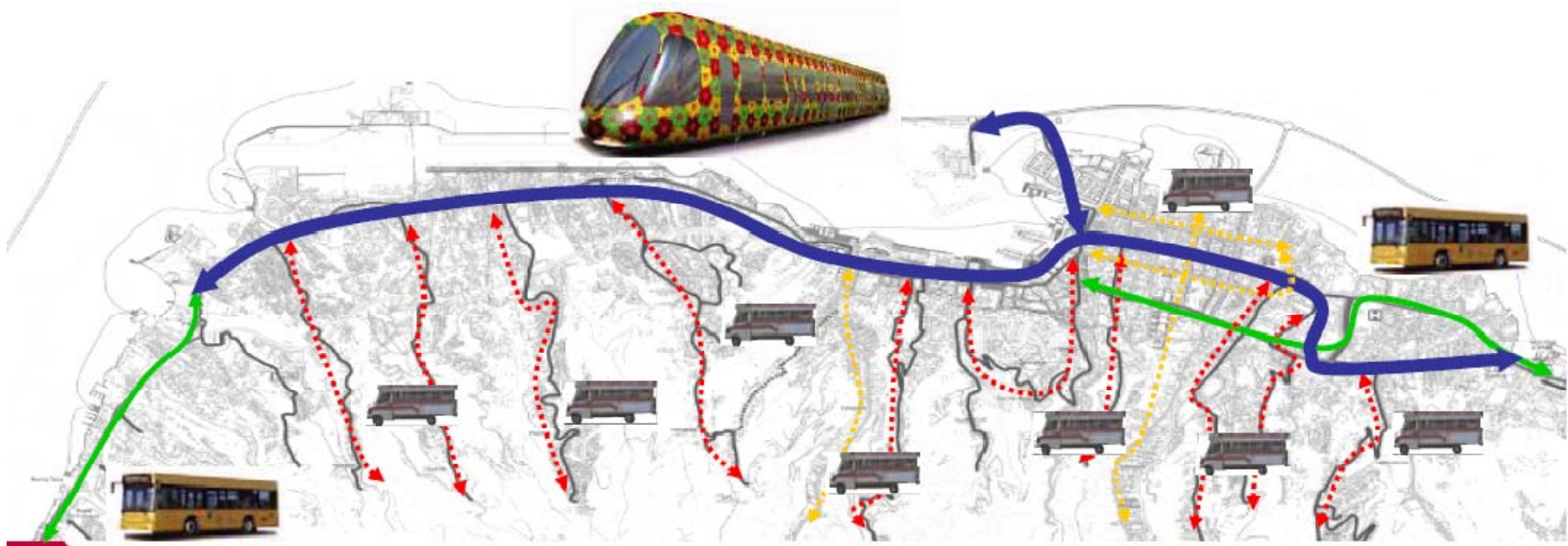
## Annexe n°2: principales routes de l'agglomération de Papeete (source EAD)

- Voies rapides en 2x2 voies
- Boulevard urbain en 2x2 voies
- 3 voies avec exploitation en 2+1
- Route de ceinture en 2x1 voie
- Principaux giratoires



Annexe n°3 : Ligne de transport en site propre provenant des études en cours (source EAD)

- liaison TCSP Punaauia – Arue
- desserte Bus en « dents de peigne » en correspondance avec le TCSP





## Annexe n°4 : Projet de route des coteaux (source EAD)





## Annexe n°5 : synthèse des propositions de solutions du rapport

### 1 -Solutions à court terme :

- Définir les premières orientations et le cadre d'une politique de déplacements et de transports urbains
- Mettre en place un système de transport collectif attractif et un service public de qualité
- Mettre en place un site propre aux bus (TCSP)
- Mettre en place des parkings relais aux entrées de la ville associés à un système de navettes intérieur efficace et gratuit
- Définir et reconnaître un plan de déplacement urbain (PDU)
- Mettre en oeuvre un nouveau plan de circulation de Papeete
- Mettre en œuvre une campagne d'information sur le nouveau plan de circulation permettant de sensibiliser la population
- Installer des passerelles ou construire des passages souterrains à la place des passages piétons mal situés qui perturbent fortement la circulation
- Mettre en place un système de feux synchronisés dans la ville de Papeete pour les véhicules et les piétons

### 2 -Solutions à moyen terme :

- Favoriser les modes de transport doux en développant des zones réservées aux vélos et aux piétons
- Informer et sensibiliser la population sur le problème des déplacements et sur les solutions existantes
- Utiliser les technologies de l'information et de la communication pour limiter les déplacements inutiles

### 3 -Solutions à long-terme :

- Mettre en place un système de navettes maritimes sur la côte Est et Ouest (remise à jour des études)
- Développer les infrastructures de liaison inter-quartiers ou inter-vallées
- Développer un nouveau pôle économique et d'attractivité à l'extérieur de Papeete (Faratea)
- Remettre à jour le projet de voie rapide vers la presqu'île de Tahiti
- Ajuster et améliorer la politique de déplacement et de transport en fonction des nouveaux besoins et des aspirations de la société polynésienne

## BIBLIOGRAPHIE

- **CESC** – Avis et recommandations sur le projet de délibération portant nouvelle organisation des transports routiers sur le territoire de la Polynésie française – n°63/ 1987
- **CESC** – Avis et recommandations sur la fluidité de la circulation – N°67/DECEMBRE 1987
- **Conseil d'analyse économique** (national) – Rapport sur les infrastructures de transport, mobilité et croissance
- **Encyclopédie de Polynésie française 7** – Vivre en Polynésie 2 – Edition 1986
- **Chambre territoriale des comptes de Polynésie française** – Rapport d'observations définitives sur la gestion des services publics réguliers de transport terrestre de personnes sur l'île de Tahiti – Exercices 1998-2007
- **Etablissement d'aménagement et de développement (EAD)** – Marchés de définition simultanés (études sur les aménagements du front de mer de Papeete).
- **Jeune chambre économique (JCE)** - DIXIT Tahiti – 2006-2007
- **Louise PELTZER** – Chronologie des événements politiques, sociaux et culturels de Tahiti et des archipels de la Polynésie française
- **Ministère du budget, du plan et de l'aménagement** (février 1991) – Schéma d'Aménagement Général et d'Equipement de la Polynésie, des options pour 2013
- **Ministère de l'Ecologie et du Développement durable** (national) – Cadre de référence des projets territoriaux de développement durable et agendas 21 locaux
- **ORSTOM** – Croissance urbaine et dépendance économique en Polynésie française
- **ORSTOM** – Cahiers ORSTOM série Sci. Hum. vol XI - Migrations et urbanisations en Polynésie française
- **Olivier BON** – L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti : politique du « tout automobile » et congestion des déplacements urbains
- *Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains de 2000*
- *Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1998*
- *Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982*