



## Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

230 | Avril-Juin 2005

Polynésie, dynamique contemporaine et enjeux  
d'avenir

---

# L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti : politique du « tout automobile » et congestion des déplacements urbains

Olivier Bon

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/433>

DOI : 10.4000/com.433

ISSN : 1961-8603

### Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

### Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2005

Pagination : 121-152

ISSN : 0373-5834

### Référence électronique

Olivier Bon, « L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti : politique du « tout automobile » et congestion des déplacements urbains », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 230 | Avril-Juin 2005, mis en ligne le 01 avril 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/433> ; DOI : 10.4000/com.433

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

# *L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti : politique du « tout automobile » et congestion des déplacements urbains*

Olivier Bon

---

- 1 Le touriste en partance pour Tahiti, bercé par les récits qui ont fait le mythe de la « nouvelle Cythère », ne peut pas imaginer que son futur séjour sera ponctué par de nombreux et monstrueux embouteillages qui rythment la vie quotidienne des habitants de l'île. Il est loin de penser que l'image de carte postale qui lui vante les admirables bijoux de la nature tahitienne sera bien vite remplacée par la vision d'une agglomération s'étirant le long du littoral sur près de la moitié de sa circonférence. L'île devient en effet progressivement un vaste territoire urbain sous l'influence de Papeete. Elle porte les stigmates d'une urbanisation non maîtrisée qui accompagne chaotiquement une politique des déplacements urbains complètement dévolue au règne de l'automobile.
- 2 À partir d'une situation tirant son origine du choix de l'implantation portuaire de Papeete, de l'arrivée en Polynésie du Centre d'Expérimentation nucléaire du Pacifique (CEP) et des contraintes géographiques du site, l'appréciation d'une politique des déplacements urbains basée uniquement sur le tout automobile et appliquée dans un contexte de micro-insularité est riche d'enseignements.
- 3 Comme le tissu urbain de Tahiti est organisé selon une trame linéaire, dans un corridor entre mer et montagne, cette configuration est propice à l'installation d'un réseau de transport collectif structurant (maritime ou terrestre) en cohérence avec les choix adoptés en matière d'urbanisation. Pourtant le système en place, héritier de la structure des transports en commun ruraux d'avant-guerre, peine à offrir une réelle alternative au mode de déplacement automobile. Trois réformes des transports n'y ont pas suffi, le truck <sup>1</sup> perd peu à peu de son attractivité. Il est désavantagé par le privilège que représente l'offre importante en places de stationnement longue durée réservées à

l'automobile dans le centre-ville. Ainsi les espaces publics de Papeete, malgré les efforts financiers importants accomplis en matière d'investissements en voies rapides, sont englués dans les flux automobiles et parasités par le stationnement ventouse<sup>2</sup> et sauvage.

- 4 Non seulement le blocage de ce nœud de circulation stratégique pèse sur l'activité économique de la plate-forme portuaire et de son hinterland – son essoufflement se fait dès à présent sentir –, mais encore il bride les potentialités en terme d'activités touristiques, ludiques et commerciales du centre-ville, en en voilant les aspects emblématiques en matière patrimoniale et culturelle.
- 5 La question est dès lors posée de la durabilité d'un tel modèle de développement urbain, imposé à un écosystème fragile qui doit soutenir une économie largement dépendante de l'extérieur. L'île de Tahiti, et la Polynésie française dans son ensemble, pourra-t-elle longtemps supporter l'effort de cette fuite en avant qui la contraint à toujours s'équiper davantage en véhicules automobiles ?
- 6 Nous évaluerons ici quelles sont les spécificités tahitiennes en terme de mobilité urbaine, de réseaux de transport et de site, et de quelle manière la politique du « tout auto », en l'absence de planification urbaine, structure le phénomène d'urbanisation tahitien et contribue à la congestion de la ville.
- 7 Les bouleversements apportés par le CEP ont renforcé la macrocéphalie urbaine de l'agglomération de Papeete. Sa morphologie linéaire, fortement contrainte par le relief, nécessite l'occupation continue de la plaine côtière sur plus de 60 km de long. Sa zone urbaine est en train d'intégrer les communes les plus lointaines, non seulement de Tahiti, mais également de « l'île sœur » Moorea.
- 8 L'espace de la Polynésie française, Pays d'Outre-Mer (POM)<sup>3</sup>, est marquée par un triple contraste. Tout d'abord, on peut remarquer l'importance du poids démographique de Tahiti, la plus grande des îles de la Polynésie française (1 042 km<sup>2</sup>), par rapport aux autres archipels qui sont relativement vides et forment « le désert polynésien ». En 2002, Tahiti représente à elle seule 70 % de la population totale du pays et l'archipel des îles de la Société 87 %. Un deuxième phénomène remarquable est le contraste entre le littoral de Tahiti, largement anthropisé, et l'intérieur de l'île inoccupé et sporadiquement aménagé. La population est répartie sur la bande littorale. Elle s'ordonne à partir de Papeete, située au nord-ouest de Tahiti, chef lieu de la subdivision administrative des îles du Vent (archipel des îles de la Société). Cette commune constitue la capitale administrative et économique du pays. Elle concentre une part prépondérante des activités et la quasi-totalité des affaires du pays. Plus on s'éloigne de Papeete et plus la densité d'habitat de la bande côtière diminue. Ainsi l'île est organisée à partir de cette ville portuaire. Ce chef-lieu et ses alentours forment une agglomération de 140 000 habitants s'étendant sur 60 km depuis le district de Papenoo (commune de Hitiaa) jusqu'à la commune de Papara. Enfin, c'est au sein même de l'espace urbain que deux logiques s'affrontent : celle de la ville continue qui s'articule autour de la rade de Papeete, et celle de la ville discontinue et ses zones périurbaines qui s'organisent à partir du linéaire du cordon côtier. Là aussi le contraste est fort entre l'urbanisation de la plaine côtière et celle des îlots d'habitat qui colonisent les pentes douces des planèzes.
- 9 Les six derniers recensements de l'Institut de la Statistique de Polynésie Française (ISPF) donnent un intéressant aperçu de l'évolution démographique de la population depuis 1971. De manière générale la Polynésie française est marquée par un fort dynamisme démographique. Sa population a globalement doublé en 30 ans et atteint, en 2002, 245 000

habitants. Cette région de l'Océanie est à la fin du cycle de transition démographique. L'indice de fécondité s'est effondré lors de cette période passant de 5 à 2,4 enfants par femme. La population étant encore jeune, la croissance démographique est encore forte. Ainsi la population estimée pour l'an 2012 sera d'environ 290 000 habitants.

- 10 Toutes les communes de Tahiti ont vu leur population augmenter au cours de ces trois décennies. Depuis le recensement de 1971, la population de cette île est passée de 80 000 à 170 000 habitants. Pour Papeete (27 000 habitants) la croissance a été faible : +3 % de 1971 à 2002. Pour les autres communes de la zone urbaine, la croissance démographique a été explosive : Punaauia, marquée par une périurbanisation galopante, a vu sa population multipliée par 4,5 en 30 ans, Mahina par 4,2.
- 11 La naissance d'une vaste zone urbaine est relativement récente. Jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale l'agglomération de Papeete ne dépassait pas encore ses limites communales. C'est seulement à partir de cette époque qu'elle a commencé à s'agrandir rapidement au rythme de +3 % d'habitants par an. Elle a débordé de ses limites territoriales à partir de 1955, et le phénomène urbain s'est diffusé dans les communes de Faaa et Pirae. Dès cette époque, l'accroissement de l'agglomération de Papeete et de sa zone urbaine est fortement contraint par les caractéristiques du site.
- 12 Le plus souvent la plaine côtière ne dépasse pas quelques dizaines de mètres. Ainsi, c'est la carence en surfaces planes qui impose une croissance linéaire le long du lagon. À cette dynamique axiale dans le processus d'urbanisation traditionnel se superposait une distribution sociale de l'habitat perceptible. Elle était délimitée traditionnellement par la route de ceinture et on parlait des résidences « côté mer » et de celles « côté montagne ». Le luxueux fare <sup>4</sup> était doté d'un accès à la plage et d'une vue sur le lagon, alors que l'habitat autochtone se contentait de l'ombre du uru <sup>5</sup> au pied des premiers coteaux.
- 13 Puis la croissance de la population du grand Papeete a explosé dans les années 1960. Suivant un rythme annuel moyen de 4,7 %, elle a accompagné l'installation du CEP ce qui va bouleverser la donne. Elle était principalement alimentée par les flux migratoires en provenance des archipels qui ont dopé le dynamisme démographique de l'agglomération. En effet, les chantiers, qui répondaient aux besoins en infrastructures nouvelles de cette décennie, aménagements portuaires et aéroportuaires, attiraient une importante main-d'œuvre en provenance des archipels, de Nouvelle-Calédonie et de Métropole. L'afflux de population vers le centre urbain qui en a résulté a entraîné une croissance très rapide de l'agglomération qui s'étend dès lors vers l'ouest et vers l'est.
- 14 Au début des années 1960, ce fut au tour d'Arue d'intégrer l'agglomération de Papeete avec l'installation des infrastructures militaires. Puis, à la fin de cette décennie, Mahina et Punaauia furent à leur tour atteintes par le front urbain. Paea n'a intégré véritablement la zone urbaine qu'après l'ouverture, en 1975, de la Route de Dégagement Ouest (RDO) <sup>6</sup> qui la rendait accessible aux trajets domicile-travail. La dynamique du phénomène peut être représentée globalement par la propagation d'un front d'urbanisation le long de la plaine littorale. Lorsqu'un territoire de l'agglomération atteint un certain seuil de densité (de l'ordre de 10 habitations/ha), les opportunités foncières devenant rares, l'urbanisation part conquérir de nouveaux secteurs plus lointains. Au fur et à mesure que les communes sont atteintes par le front urbain, elles voient leur croissance démographique s'accélérer. Partant de rien en terme de population, ces communes rurales en voie de périurbanisation se retrouvent en une décennie confrontées à une situation de forte croissance annuelle. Puis, la vague d'urbanisation passée, le rythme se ralentit. De la sorte

l'agglomération se développe suivant un axe de propagation qui suit principalement la plaine côtière.

- 15 Cependant, dans les années 1970, la pression foncière devient telle que le phénomène urbain part à la conquête des pentes douces des planèzes environnantes. À la dynamique dominante d'extension linéaire littorale se superpose une propagation vers l'intérieur de l'île, quand une planèze est présente et qu'elle est accessible juridiquement et physiquement. Cette diffusion progresse en doigts de gant à partir de l'axe principal de circulation. Parallèlement à cela, le récif frangeant devient la victime des nombreux remblais privés qui ponctuent la propagation de cet étalement urbain. À l'ancienne démarcation sociale « côté mer-côté montagne » s'est peu à peu agrégée celle entre l'habitat en montagne (sur la planèze), où les résidents aisés jouissent du calme, de la fraîcheur et d'une vue magnifique, et l'habitat des fonds de vallées chaudes et humides, souvent insalubres, réservé aux populations déshéritées.
- 16 Ce mode d'urbanisation spécifique est basé sur le développement d'un tissu de maisons individuelles qui vient miter les territoires ruraux limitrophes de l'agglomération. Cette périurbanisation nécessite une grande accessibilité au bassin d'emploi. Comme elle a lieu sur des espaces relativement lointains du centre, les nouveaux espaces résidentiels se localisent à proximité des entrées du réseau de voies rapides. Or, comme nous le verrons ultérieurement, le développement de voies rapides concernait initialement les deux cotés de Papeete. Puis le réseau s'est étendu uniquement du côté ouest de l'île. Aujourd'hui, la dissymétrie est flagrante entre l'est, 7 km de boulevard urbain, et l'ouest, 15 km de voies rapides. C'est donc logiquement que le phénomène de périurbanisation semble avoir accompagné l'extension du réseau autoroutier, et nous retrouvons ce déséquilibre au niveau de la répartition de la population et de la croissance démographique dans les communes de l'agglomération de Papeete. Alors que la population de la partie ouest de l'agglomération tahitienne (Faaa, Punaauia, Paea, Papara) a plus que triplé en 30 ans, passant de 22 000 habitants en 1971 à 73 000 en 2002, celle de la « côte est » (Pirae, Arue, Mahina) a tout juste doublé, passant de 19 000 à 37 000 habitants.
- 17 Le front urbain se déplace même à travers le chenal maritime entre Tahiti et Moorea. La pression foncière est devenue telle dans l'agglomération de Papeete qu'il est maintenant rentable pour les compagnies maritimes d'investir dans du matériel de transport domestique moderne, confortable, rapide et sûr. Jusqu'au début des années 1990, la liaison entre le port de Vaiare et Papeete était réalisée par de vieux ferries poussifs qui mettaient entre 50 et 60 minutes pour traverser le chenal (22 km) dans des conditions d'inconfort notoires dès que l'océan se creusait. Depuis, la liaison s'opère en une demi-heure environ. L'apparition de ferries-catamarans rapides <sup>7</sup> et de navettes-express a rendu Moorea accessible aux trajets domicile-travail. Dès lors les opérations immobilières éclosent sur l'île sœur. Ainsi entre 1988 et 2002 la commune de Moorea voit sa population augmenter de 60 % : de 9 032 à 14 471 habitants. Le phénomène est particulièrement sensible à proximité du port de Vaiare. D'ailleurs, en 2002, 1 038 personnes résidant à Moorea, soit 20,5 % de sa population active, travaillent sur l'île de Tahiti et traversent le chenal maritime chaque jour.
- 18 Aujourd'hui, le phénomène urbain concerne toutes les communes de l'île. Alors qu'au recensement de 1996, seules les deux communes de la presqu'île n'avaient pas encore incorporé la zone urbaine <sup>8</sup>, en 2002, ces deux communes sont en train d'être phagocytées par la zone urbaine de Papeete. En effet, à cette date, le nombre d'actifs de Tiarapu-Est travaillant dans le grand Papeete est en forte croissance. Il atteint 37 % de sa

population active alors qu'il n'était que de 31 % au précédent recensement. Gageons que le seuil de 40 % est ou sera bientôt atteint, ce qui ferait basculer la commune de Taiarapu-Ouest sous l'influence urbaine de Papeete. En effet, dès lors, près de 80 % de sa population active travailleraient à l'extérieur du territoire communal et dans l'aire d'attraction de la capitale du pays.

- 19 Ainsi la polarisation de cette zone urbaine est très forte. L'hypercentre de Papeete, espace riche en services, en commerces et en emplois, représente un pouvoir d'attraction sur tous les quartiers et au-delà vers tous les archipels du pays dont il constitue le centre. Les emplois sont concentrés dans la partie centrale de l'agglomération. La commune de Papeete rassemble à elle seule 47 % de ceux de l'île de Tahiti. Si l'on y ajoute ceux générés par les communes limitrophes (Faaa et Pirae) cela représente 68 % du total. Lorsque enfin on comptabilise les emplois de la commune de Arue (restes du pôle CEA-CEP – « camp militaire d'Arue ») plus ceux des pôles de services (hôtelleries, centres commerciaux) de Punaauia, les 13 km du quadrant nord-ouest, du PK 4<sup>s</sup> à Arue au PK 9 à Punaauia, concentrent 80 % des emplois de l'île de Tahiti.
- 20 Aujourd'hui la croissance de la population des îles du Vent est alimentée par son propre dynamisme démographique naturel puisque le solde représente 2 % de croissance annuelle. Le flux migratoire en provenance des archipels s'est peu à peu tari jusqu'à devenir globalement nul au milieu des années 1990. Dès lors il est demeuré sensiblement négatif avec les îles Sous-le-Vent et les Tuamotu, du fait du développement des aménagements touristiques et de l'aquaculture de la perle noire, mais il demeure toujours positif dans les archipels des Marquises, des Australes et des Gambier.
- 21 La combinaison de l'étalement linéaire de l'agglomération et de la macrocéphalie urbaine produit des effets préjudiciables à l'environnement.
- 22 L'allongement des réseaux lié à une telle configuration entraîne de nombreux surcoûts financiers pour la collectivité. Ainsi sur l'île de Tahiti, il n'existe quasiment pas de réseau cohérent d'assainissement public collectif. De ce fait, le rejet des eaux usées ménagères et industrielles pollue les rivières, les lagons et les nappes phréatiques. De plus la périurbanisation des planèzes nécessite d'importants travaux de terrassement. Les coteaux les plus facilement accessibles et aux pentes les plus faibles, ne nécessitant pas forcément de forts terrassements, ont été conquis les premiers. La promotion immobilière s'attaque désormais aux secteurs à fortes pentes. Outre le risque dissimulé que ce type d'urbanisation fait courir aux acquéreurs des parcelles sur ces derniers lotissements (glissement de terrain, ravinement, adduction d'eau), du point de vue environnemental il entraîne une érosion importante des sols et à terme l'asphyxie des récifs frangeants (indispensables dans le cycle de reproduction de nombreuses populations de poissons et autres animaux marins) et une hyper-sédimentation des lagons au droit des versants des planèzes concernées.
- 23 En outre l'urbanisation totale du cordon littoral dans la zone agglomérée s'accompagne généralement de remblais, le plus souvent sauvages, aux dépens des récifs frangeants et du système plage. Dans le premier cas, ils condamnent simplement cet écosystème. Dans le deuxième, en fixant le haut de la plage de sable par l'apport d'énrochements ou de murets maçonnés, ceci dans le but de protéger l'habitation ou le jardin d'épisodiques vagues (lors de cyclones, raz de marée ou très grosses houles), ils remettent en mouvement des particules stabilisées en ce lieu par un long et fragile processus. Dès lors la plage entre dans un processus de dégraissage pouvant l'amener à disparaître. Les riverains de la plage ont alors tendance à renforcer ou protéger leurs aménagements, ce

qui n'a pour conséquence que de renforcer le phénomène. En 2004, de très importantes sections de plages de « sable blanc » de l'agglomération de Papeete sont en péril, et le beach-rock est à nu. De manière générale cette « bétonnisation » du cordon littoral de l'agglomération tahitienne s'accompagne d'une privatisation des accès aux plages et à l'espace lagonaire.

- 24 Cette configuration a un énorme impact sur la qualité de vie. L'immense majorité de la population tahitienne travaille à Papeete ou dans l'une des communes voisines. Elle subit quotidiennement les longues périodes d'attente dans les embouteillages aux portes de la ville. Ces embouteillages quotidiens ont complètement modifié le rythme de vie des Polynésiens vivant dans la zone urbaine. Jusqu'alors adeptes du « pacific way », il n'est pas rare que les habitants de la « presqu'île » travaillant à Papeete se lèvent à 4 heures du matin pour pouvoir être à l'heure en ville. De nombreux élèves déposés par leurs parents devant les établissements scolaires subissent ce rythme affectant leur attention et leurs résultats en classe. À cela s'ajoutent les nuisances malheureusement banales de la ville congestionnée par la circulation automobile : pollution de l'air et bruit.
- 25 Ces phénomènes sont en tous points comparables à ceux qu'on peut trouver dans toute ville radioconcentrique européenne dans laquelle les déplacements domicile-travail se font majoritairement en automobile, à la différence notoire que l'agglomération tahitienne possède une disposition linéaire qui la dote de l'avantage d'être particulièrement adaptée à la mise en place d'un système de transport collectif structurant les déplacements urbains. En effet, la bande littorale urbanisée ne présente en moyenne que 200 m de largeur (sauf dans les communes de Papeete et de Pirae). Ainsi le centre de cet espace aggloméré exigu, coincé entre lagon et montagne, est le témoin des résultats de 30 ans de « tout automobile ». Car il devient dès lors, successivement, l'origine et la destination des mouvements pendulaires de populations captives de ce mode de déplacement.
- 26 L'enquête ménage réalisée lors du recensement de 1996 sur l'agglomération de Papeete (de Paea à Mahina, soit 116 000 habitants) nous fournit la répartition des modes de déplacement. Les résultats sont répertoriés et comparés avec les ratios métropolitains pour une taille d'agglomération similaire (fig. 3).
- 27 Les Tahitiens urbains se déplacent plus en voiture que les métropolitains, à taille d'agglomération similaire. Par contre, ils utilisent moins la marche à pied et les transports collectifs et beaucoup plus les deux-roues. La part des déplacements s'effectuant en voiture est de l'ordre de 71 % ce qui est à mi-chemin entre la situation américaine et celle de la France.
- 28 En terme d'équipement des ménages en automobiles, la Polynésie française est proche des ratios rencontrés aux États-Unis. L'enquête budget des ménages 2000-2001 réalisée par l'ISPF fournit la répartition du nombre de voitures par ménage dans la zone urbaine de Tahiti. Ainsi 16 % des foyers urbains ne possèdent aucune voiture, 55 % en possèdent une et 29 % en possèdent deux ou plus. Au recensement de 2002, 72 % des ménages polynésiens disposaient d'une voiture contre 68 % lors des deux précédents recensements de 1988 et 1996. Cette constante progression de la motorisation tient en partie au fait que de nombreux ménages à revenus modestes à Tahiti n'hésitent pas à consacrer une part importante du budget familial à l'acquisition d'un véhicule neuf. C'est ainsi que, symbole de la réussite sociale pour une grande part de la population de Polynésie française, le parc des 4x4 et Pick-ups représente la moitié du parc automobile.



- 29 Autre indice du renforcement du phénomène, la valeur globale des véhicules importés sur le territoire a progressé de 7 % par an en moyenne sur la période de 1993 à 2003, passant de 58,7 à 117,3 millions e. La figure 4 retrace l'évolution du nombre d'immatriculations annuelles de véhicules automobiles entre 1992 et 2003 montrant une forte progression du rythme de mise en circulation depuis 1994. En une dizaine d'années, celui-ci a doublé.
- 30 Les voitures particulières berlines, dont le prix d'achat est resté stable sur la décennie (à partir de 11 000 €), et les camionnettes 4x4 (à partir de 33 300 €), ont pu être achetées par de très nombreux ménages grâce à l'évolution des conditions de crédit à la consommation pendant cette période. En effet, la réduction des conditions d'apport personnel et l'étalement des échéances de remboursement jusqu'à 7 ans, au lieu de 4 ou 5 ans précédemment qui correspondaient à l'amortissement du véhicule, ont permis à de nombreux nouveaux ménages de se surendetter pour l'acquisition d'un véhicule. Plus récemment (en décembre 2004) une prime à l'achat de véhicule neuf a été mise en place par le Territoire. Déjà surnommée « Flossette », elle attribue une aide de 2 916 €, pour autant que l'acquisition s'accompagne de la reprise pour destruction d'un véhicule de plus de 10 ans.
- 31 Comme nous le verrons ultérieurement, on peut expliquer cette situation par la faillite générale des transports collectifs urbains. Totalelement non attractifs, ils ont perdu 30 % de leur clientèle de 1971 à 1996, passant de 28 000 à 20 000 passagers par jour. De plus, le déficit important en aménagements de base (trottoirs, traversées, jalonnement, éclairage) qui rendraient la marche attractive en terme de sécurité et d'environnement, contribue au comportement négatif vis-à-vis de la marche à pied. Ce refus de la marche est sensible même dans les déplacements de proximité de moins de 400 m. Il est vrai que les nombreux dysfonctionnements en matière de cheminements et d'accessibilité aux abords des pôles sont préjudiciables à la qualité de vie et à la sécurité du piéton. Il en va de même pour les personnes à mobilité réduite qui se retrouvent globalement exclues de l'espace public urbain fortement encombré de véhicules motorisés en stationnement ou en circulation. À cela on peut ajouter l'engouement culturel pour le deux-roues motorisé de type « Vespa » (et plus récemment de type scooter) qui permet de transporter « toute la famille » soit le père, la mère et un des enfants. Ce dernier type de véhicule sert de palliatif pour les ménages déshérités captifs d'un mode de transport individuel, ce qui explique la relative importance du mode « deux-roues » dans les déplacements urbains tahitiens (8 %).
- 32 Tous ces paramètres mis bout à bout laissent à penser que la population de l'agglomération de Papeete est complètement captive de l'automobile. Finalement, seule une certaine politique du tout automobile en matière de déplacements urbains a pu mettre en place les conditions indispensables à une telle motorisation des ménages. Comme nous allons le voir, c'est bien une vision circulatoire des décideurs qui explique le fort taux d'équipement des ménages tahitiens. Il a déjà largement dépassé celui de la métropole pour se rapprocher des ratios mesurés aux États-Unis. Pourtant le réseau routier n'est pas à la hauteur de ceux rencontrés dans les métropoles nord-américaines.
- 33 Le réseau routier de Tahiti est largement sous-dimensionné par rapport au parc automobile qu'il est censé supporter. Un dicton local prétend que si l'on mettait bout à bout les 70 000 véhicules particuliers supposés en état de circuler, on ferait plusieurs fois le tour de l'île (113 km). Il est en tout cas évident que la présence de 7 fois plus de véhicules par kilomètre de route qu'en Métropole contribue au phénomène de congestion des transports constaté ainsi qu'à la grande insécurité routière.



- 34 Le réseau routier de Tahiti Nui est principalement organisé autour d'une route territoriale qui en fait le tour. Elle est usuellement appelée route de ceinture. Elle possède un profil en travers essentiellement à « 2 fois 1 voie » de 7 m de largeur et présente des caractéristiques très hétérogènes. Elle traverse des zones très urbanisées et de nombreuses servitudes d'accès privés s'y branchent sans aménagements particuliers. Ces ramifications privées desservent vallées, planèzes et plateaux. L'absence de maillage, excepté sur la commune de Papeete, impose un détour par la côte à chaque déplacement de quartier à quartier. Outre l'effet de cloisonnement que cela entraîne, cette situation engendre des difficultés de circulation aux points de passage obligés.
- 35 Sur la côte ouest, la route de ceinture est complétée par un réseau de voies rapides. Ainsi dans les années 1970, entre le PK 1,8 et le PK 8, une voie rapide a été mise en service. La RDO <sup>9</sup>, a été conçue pour permettre d'atteindre la commune de Punaauia en évitant les embouteillages de la route de ceinture dans la traversée de Faaa déjà fortement urbanisée à l'époque dans sa partie littorale. Son tracé s'inscrit sur les contreforts à pentes modérées de la planèze de cette commune. Reliée à la route de ceinture par quatre échangeurs, elle présente un profil en travers principalement à « 2 fois 2 voies » avec quelques sections à trois voies aux deux extrémités. Cette route présente des caractéristiques du type « voie rapide ». Cependant, son aménagement déroge aux règles habituelles en la matière : pas de bandes d'arrêts d'urgence, des échangeurs incomplets, des bretelles d'échangeurs non conformes, des pentes et des rampes dépassant les normes. De plus, l'urbanisation gagnant progressivement, depuis l'époque de sa conception, les hauteurs de la planèze de Faaa, cette voie rapide est de plus en plus utilisée comme barreau de liaison piétonne et cyclable entre les quartiers d'habitat social de cette commune et entre celle-ci et le centre de Papeete. On imagine aisément les problèmes d'insécurité routière que représente cette voirie.
- 36 Entre les PK <sup>10</sup> et PK 10,5 la route de ceinture présente un profil en travers de type voie rapide à « 2 fois 2 voies » et traverse une zone fortement urbanisée de Punaauia qui concentre de nombreux équipements structurants : mairie, grandes surfaces commerciales, bureaux, banques, poste, restaurants et équipements de loisir (plage, marinas de plaisance, aire d'accueil de va'a <sup>11</sup> et aire de mise à l'eau d'embarcations à moteur). Cette portion de route est également l'axe vers lequel convergent de nombreux rameaux du réseau secondaire en provenance de nombreux secteurs urbanisés de la planèze. Celle-ci est occupée aussi bien par de l'habitat modeste à insalubre (Outumaoro) que par de l'habitat de standing (Taina, Lotus, Te Tavake) ou par des équipements d'enseignement secondaire et supérieur (Lycée St-Joseph et Université de la Polynésie Française). Cette voie rapide représente le seul espace public reliant ces différents pôles porteurs d'un réel potentiel de centralité pour la commune de Punaauia. Mais vu l'aménagement en voie rapide de cette route, les gros problèmes d'insécurité routière qu'elle rencontre et l'ambiance générale qui s'en dégage, elle ne permet pas à l'heure actuelle à ce potentiel de s'exprimer, bien au contraire.
- 37 Entre les PK 10,5 et PK 14,5 la route territoriale a été doublée au début des années 2000 par une autre voie rapide. Appelée Route Des Plaines (RDP), elle présente un profil de type « 2 fois 2 voies » aux caractéristiques homogènes et est reliée au tissu urbain de Punaauia par deux échangeurs.
- 38 Malgré l'étendue du réseau de voies rapides, dans son ensemble le réseau routier de Tahiti présente une certaine vétusté et un manque d'adaptation à la situation nouvelle créée par l'urbanisation progressive du territoire de Tahiti. Cette voirie conçue à l'origine

pour accéder aux territoires ruraux, se trouve totalement inadaptée à son environnement de plus en plus urbain. La coexistence d'un important trafic de transit avec celui de desserte locale et des usages de proximité dans certaines zones résidentielles fortement peuplées n'est pas sans poser de graves problèmes d'insécurité routière et d'inefficacité économique. La circulation est rendue délicate par les déambulations des piétons et des deux-roues sur la chaussée ou sur ses accotements, quand ils existent, ainsi que par les entrées et sorties vers le réseau privé secondaire (servitudes d'accès). Ce réseau en grande partie inadapté au développement urbain dans l'île devient, en outre, la victime quotidienne de bouchons. Ces grandes difficultés de circulation s'accompagnent d'une grande insécurité routière.

- 39 Selon la Direction de la santé publique territoriale, la Polynésie française fait partie des pays où le risque de décès par accident de la route est un des plus importants au monde. L'île de Tahiti, pour une population de 170 000 habitants, comptait 53 tués et 483 blessés sur les routes en 2002, sur la base des constats fournis par la gendarmerie nationale, soit une insécurité routière 3 à 4 fois supérieure à celle de la France.
- 40 Au regard des principaux types de collision, l'accidentologie est fortement marquée par l'environnement urbain de l'île, une proportion importante d'accidents impliquant des automobiles avec des deux-roues et des piétons (tabl. 1).
- 41 Les lieux où les accidents sont les plus fréquents sont les axes routiers principaux de l'agglomération où le trafic automobile est important. Les raisons de cette insécurité, outre la délinquance automobile, sont à rechercher dans la relative pauvreté des aménagements existants. Ils ne permettent pas, à l'heure actuelle, d'offrir les garanties minimales d'une sécurité objective et ceci quels que soient les modes de déplacement. De plus, ils sont fortement répulsifs pour les modes de déplacements « doux » (marche et cycles) : ainsi de nombreux croisements dans l'agglomération de Papeete ne disposent-ils pas de passages piétons aménagés (absence de marquage au sol ou de feux pour piétons). L'éclairage des voies, lorsqu'il existe, est peu efficace, aussi bien pour les piétons que pour les véhicules. Les cheminements piétons sont très peu aménagés ou le sont ponctuellement. L'absence de trottoirs dans de nombreuses rues de Papeete, l'état de la chaussée et des accotements rend très « risqués » les déplacements piétons les jours pluvieux dans les heures qui suivent la ou les averses (chaussées et bas-côtés inondés). Ils sont, de plus, rendus difficiles par l'importante occupation de l'espace public du centre-ville par le stationnement ventouse et/ou informel. Les aménagements pour les déplacements deux-roues (bandes et pistes cyclables) sont inexistantes sur toutes les voiries menant au centre-ville.
- 42 C'est la qualité des aménagements qui conditionne en partie les utilisations de l'espace public. En conséquence, c'est l'obsolescence des aménagements existants, ou leur absence, dans les rues et sur les routes de la zone urbaine Tahiti qui provoque de nombreux conflits par la juxtaposition des usages entre automobilistes (trafic de desserte, de transit, de transport et de service), transports collectifs et transports de marchandises, deux-roues et piétons.
- 43 Même si les comportements de conduite en état d'ébriété sont un facteur aggravant en la matière, 25 % des accidents en résultant, c'est dans le relatif abandon de l'espace public qu'il faut chercher la source primordiale des nombreux accidents dans la partie urbanisée de l'île. Mais ce n'est pas le seul secteur du ressort de la collectivité qui semble avoir été sacrifié sur l'autel d'une certaine pensée unique.

- 44 En 1997 le gouvernement de Polynésie française a engagé une réflexion portant sur la réforme et la modernisation du transport collectif sur l'île de Tahiti. Elle partait d'un constat accablant : illisibilité des lignes, non respect des horaires (par ailleurs non publiés et donc inconnus du grand public), absence de service dans certaines vallées et lotissements, plages horaires des services insuffisantes (particulièrement en soirée), insécurité et inconfort des véhicules (non respect des normes usuelles), et enfin incohérences entre les transporteurs et pratique du métier très artisanale chez la plupart d'entre eux.
- 45 Jusqu'alors, le service de transport collectif était assuré par des trucks. Apparue après la Première Guerre mondiale, le truck était conçu pour relier les districts (sous découpage communal équivalent à un bourg ou un quartier) agricoles de l'île au centre-ville et son marché. Les Tahitiens y vendaient le produit de la pêche et de leur faapu (potager) et y achetaient les différents produits manufacturés nécessaires. Idéalement aménagé pour son usage, il permettait d'accueillir sur l'immense porte-bagage du toit tous les colis volumineux. Le truck, comme son nom l'indique, est un camion sur le châssis duquel on a monté une caisse en bois de fabrication locale faisant office de carrosserie. L'intérieur est aménagé de banquettes en bois (2 latérales et une centrale) ce qui lui permet d'accueillir de 12 à 25 passagers pour les plus petits et jusqu'à 40 pour les plus grands. Ces véhicules, porteurs d'une image patrimoniale forte, sont un des éléments majeurs du pittoresque tahitien.
- 46 À l'époque où la route de ceinture n'était qu'un chemin de terre (jusqu'à la fin des années 1950 dans les districts ruraux), chaque district possédait un transporteur, propriétaire de son truck, qui se chargeait du transport en commun vers la ville quotidiennement ou en fonction de la demande. Ces premiers trucks n'étaient soumis à aucune réglementation. Les heures de départ étaient flexibles et les arrêts totalement hasardeux, à la demande du client désirant monter ou descendre.
- 47 La première réforme des transports en commun date de 1977. Prenant conscience de l'importance de ce secteur-clé dans les déplacements urbains, le gouvernement territorial tente alors d'organiser le transport en commun en réglementant les accès au marché de Papeete, véritable gare routière d'où partent et arrivent tous les trucks. Il ordonne aussi le stationnement qui leur est réservé dans les rues du quartier. Chaque destination se partage une rue ou une portion de rue. Mais les trucks souffrent d'une désaffection grandissante et connaissent de faibles taux de remplissage, de l'ordre de 30 %. Malgré les bouleversements culturels apportés par l'arrivée du CEP à Tahiti, malgré vingt ans d'urbanisation forcée, le système de transport collectif a conservé son fonctionnement d'antan : malgré son aspect, le truck a abandonné son rôle de transporteur rural pour endosser celui de transport urbain. Ainsi au milieu des années 1980, l'absence d'itinéraires précis et d'horaires, l'existence d'un énorme point de rupture de charge dans les trajets entre les parties est et ouest de l'agglomération (perte minimum d'environ 1/4 d'heure lors du changement de bus au marché de Papeete), la vétusté du matériel et l'augmentation de la congestion du réseau, constituent un handicap fatal pour ce type de transport collectif.
- 48 La deuxième réforme des transports naît en septembre 1987, suite aux événements sociaux de 1986 qui avaient vu les syndicats de trucks bloquer la circulation sur la RDO et ainsi la circulation dans l'ensemble de la zone urbaine. C'est de cette réforme qu'est née la notion de service public de transport collectif. Elle précise « l'organisation des transports publics routiers » et affirme l'objectif « de mise en place de transports modernes adaptés

à l'ensemble des besoins de déplacement des populations ». Elle s'appuie sur les points suivants :

- les transporteurs artisanaux sont regroupés en 7 Groupements d'Intérêt Économique (GIE). Chaque GIE regroupe des entreprises de petite taille (de 1 à 5 employés) propriétaires d'un ou de plusieurs véhicules ;
  - une tarification selon la longueur du trajet et selon la condition scolaire (les enfants et scolaires payent demi-tarif) ;
  - un réseau de lignes desservant la route de ceinture (18 lignes), les quartiers et les vallées (13 lignes), et l'extérieur de la zone agglomérée (5 lignes) ;
  - la « diamétralisation » des services. Les lignes de la côte est ont leur terminus à l'ouest de l'hypercentre (Tipaerui) tandis que celles de l'ouest l'ont à l'est (cours de l'Union Sacrée) ;
  - des points d'arrêts matérialisés par des poteaux à équiper d'abris.
- 49 Malgré les améliorations importantes apportées au système, la clientèle continue de fuir le transport collectif tahitien. À partir du milieu des années 1990 et de l'embellie économique, le rythme des immatriculations automobiles a repris de plus belle, et les embouteillages empirent aussi proportionnellement. En signe du désamour des citoyens tahitiens pour le système de transport collectif et en réponse à l'encombrement général du réseau se développe, en parallèle, l'usage du scooter et de son usage en surcharge. Dès lors, il y avait urgence à résoudre ces nombreux dysfonctionnements dans l'optique d'offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile. Les enjeux énumérés dans le projet de réforme de 1997 étaient regroupés en trois axes : développer une « meilleure qualité de vie » en mettant « en place un système de transport en commun performant », développer l'emploi dans ce secteur d'activité et contribuer à « résoudre les encombrements de circulation ».
- 50 La modernisation du système de transport collectif est une condition nécessaire, mais non suffisante, pour répondre aux trois enjeux énumérés précédemment. Le levier qui consiste à adopter, dans l'hypercentre, une réglementation très contraignante en matière de stationnement longue durée est bien plus efficace. C'est le préalable indispensable pour répondre à ces trois enjeux.
- 51 Pourtant Tahiti Nui <sup>12</sup> se lance alors dans sa troisième réforme. Celle-ci mise en place en 2001 non sans difficultés, après le blocage du front de mer par les quelques trucks d'un GIE récalcitrant, a permis la refonte des GIE en trois sociétés bénéficiaires de concessions de service public.
- 52 Ce service public est divisé en trois lots :
- un lot urbain de Arue (Erima) à Punaauia (Outumaoro) attribué à la SA Maeva transport ;
  - un lot périurbain côte ouest + presque île attribué à la société TTCO ;
  - un lot périurbain côte est attribué à NTCO.
- 53 La réforme s'appuie sur un certain nombre de points : tout d'abord la hiérarchisation du réseau de transport, celui-ci devant comporter des arrêts aménagés et abrités, des horaires, des points de transfert modal et des lignes desservant les vallées et les lotissements sur les coteaux. Le renouvellement du parc roulant avec abandon progressif du truck est aussi préconisé. Il s'étale sur trois ans : il ne doit rester que 10 % de trucks au bout de ce laps de temps. Ensuite la réforme prône l'aménagement de voies réservées aux bus en centre-ville et une fréquence de passage élevée dans la zone urbaine (1 bus toutes les 5 minutes) ainsi qu'une amplitude de service étendue de 4 heures à 20 heures. De plus,

la mise en place d'une politique tarifaire doit permettre et faciliter les correspondances. Finalement, il est prévu que les services en provenance des côtes ouest et est ne desserviront pas le lot urbain, sauf aux nœuds de correspondances et à l'arrêt du centre-ville.

- 54 Actuellement, trois ans après le début de la réforme, les transports collectifs dans le lot dit « urbain » sont toujours effectués à partir de trucks. La société attributaire, à la santé financière fragile, ne respecte pas nombre de points de la concession de service public qui lui a été octroyée. Outre le non-renouvellement de sa flotte, cette compagnie a abandonné les lignes déficitaires financièrement (Teroma, Université, Saint Hilaire). Il faut dire que la multiplicité des groupements, l'absence de billettique et le manque de convergence des intérêts au sein de ces groupements rendent la gestion financière très ardue. Ces trucks sont exploités, au sein de cette société, par 5 GIE issus de cette longue tradition des compagnies artisanales et rurales de transport en commun. Même si l'ambiance décontractée de la belle époque prévalant dans le transport collectif a aujourd'hui quasiment disparu dans toute la zone urbaine de l'île (la musique à l'intérieur de l'habitacle a été proscrite en 1987), le mode de gestion artisanal de ces compagnies a perduré jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, l'exploitation est toujours réalisée par des chauffeurs qui sont soit propriétaires de leur véhicule, soit sous-traitants. Ces derniers paient une redevance au propriétaire du véhicule et gardent la recette. Dans les deux cas, la recette est acquise au chauffeur et constitue sa rémunération. Ce mode de gestion génère souvent un phénomène de concurrence au sein d'un même GIE entre les différents exploitants d'une même ligne.
- 55 De plus, les conditions d'exploitation, en elles-mêmes, ne sont pas pratiques. Le chauffeur est dans la cabine, isolé du compartiment et de ses clients. Ceux-ci voyagent dans une situation d'inconfort notable, et ne peuvent pas se tenir debout ; l'accès se fait par plusieurs marches hautes et les fenêtres amovibles assurent une ventilation chargée des gaz d'échappement du truck. Ces caractéristiques le rendent très difficile d'accès aux personnes à mobilité réduite (femmes avec enfants en bas âge, personnes âgées, handicapés).
- 56 Finalement, l'institution territoriale elle-même a contribué au préjudice financier de la société. Elle n'a pas rempli nombre de ses engagements inscrits au cahier des charges de la convention la liant à cette société. Le principal grief qui peut lui être reproché est la pauvreté des investissements en matière d'infrastructures, que ce soit en matière d'accueil des passagers (déficit criant d'arrêts de bus, d'abribus) mais aussi en faveur d'un réseau de transport structurant (absence de couloirs réservés). On peut également s'interroger sur la possibilité offerte aux deux sociétés concurrentes de la côte est et ouest (lot périurbain) de pénétrer commercialement dans le périmètre du réseau commercial de Maeva transport (lot urbain).
- 57 Les conditions d'inconfort et d'insécurité dans le transport, les désagréments et l'insécurité de la marche lors du cheminement vers le réseau routier, l'absence de lisibilité des itinéraires, l'irrégularité dans les passages, la faible fréquence des passages dans les portions les plus lointaines, la quasi-absence d'arrêts organisés, la non-observance de certaines lignes, etc., ne permettent pas aujourd'hui aux trucks tahitiens d'offrir une réelle alternative à l'automobile. Ainsi la fréquentation continue de chuter. La mauvaise qualité générale de la prestation des lignes régulières et des transports scolaires contraint, par exemple, les parents à accompagner en voiture leurs enfants aux établissements scolaires, contribuant par là à la congestion générale à l'heure de pointe.

Les jours de vacances scolaires, les entrées de Papeete n'atteignent pas le niveau de saturation aux heures de pointe.

- 58 La crise économique qu'a traversée le Territoire à la fin des années 1980 et au début des années 1990 (baisse du rythme annuel des immatriculations de -38 % entre 1985 et 1989 et stagnation de ce rythme jusqu'en 1996), a retardé la congestion totale du réseau routier. Hélas le gouvernement n'a pas mis à profit le répit qui s'offrait à lui pour prendre les mesures qui s'imposaient. L'éventail des solutions alors à sa disposition se résumait à deux types de stratégies en matière de planification des déplacements urbains. La première consistait à limiter les déplacements domicile-travail dans leur capacité d'accès à l'hypercentre de Papeete et à donner la priorité à la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant. La deuxième alternative visait à investir dans de nouvelles infrastructures routières dans le but de toujours plus fluidifier le trafic.
- 59 Alors qu'il paraissait évident, vu les caractéristiques géographiques du site de Papeete, que la réalisation d'itinéraires de contournement et l'extension du réseau de voirie rapide serait une solution très coûteuse pour cette collectivité d'outre-mer, le gouvernement choisit pourtant d'augmenter la section des « tuyaux » au fur et à mesure du renforcement du débit. Cette solution revenait pourtant à se payer le luxe de baser son mode de vie sur le « tout automobile ».
- 60 Historiquement, compte tenu de l'accroissement constant de la demande en déplacements, celle-ci étant alimentée par un solde migratoire largement positif, un accroissement naturel très dynamique ainsi que par une progression constante du taux - de motorisation (à l'instar du modèle occidental), le gouvernement de Polynésie française a basé sa politique de résorption de l'engorgement automobile sur l'évolution constante des infrastructures routières en nombre ou en gabarit. Pendant 20 ans, depuis l'achèvement de la RDO (1975), les travaux routiers du territoire se sont limités à l'entretien du réseau existant (une dizaine de kilomètres par an), à l'amélioration de la signalisation et de la sécurité (glissières sur la RDO, garde-corps et passerelles piétonnes). Soudain, au milieu des années 1990, devant l'imminence de la congestion totale du centre-ville, point névralgique du réseau de circulation et poumon économique de l'île, l'équipe gouvernementale s'est lancée dans la bataille des grands projets routiers. La frénésie de projets qui germèrent à cette époque avait pour but de rendre accessible la ville, dans des conditions de temps et de sécurité acceptables, à des populations vivant dans les communes périurbaines de l'île toujours de plus en plus lointaines.
- 61 L'aménagement de la route territoriale à l'est du camp d'Arue au bas du Taharaa a permis la création de carrefours giratoires et l'amélioration des caractéristiques (« 2 fois 2 voies » jusqu'au lotissement Erima, puis 2 + 1 voies en alternatif en fonction de l'heure de pointe). L'élargissement de la RDO à « 2 fois 3 voies » dans sa section finale entre Pamatai et l'Uranie, la nouvelle entrée est de Pirae et la route des plaines, vue précédemment, sont également issus de cette réflexion.
- 62 Le projet de Voie Rapide Ouest, plus connu sous le nom de « Te Ara Nui » (le grand chemin), en est la continuité. Ambitieux projet visant à améliorer la liaison entre Papeete et Taravao (et le pôle portuaire de Faratea en gestation depuis de nombreuses années) par la côte ouest, son parti d'aménagement est à l'image de cette logique circulatoire d'une autre époque. Certains, en Europe, ont dit à la fin des années 1960 : « Il faut adapter la ville à l'automobile. » À Tahiti, certains ont dû percevoir le message et penser qu'il fallait aussi adapter l'île à l'automobile. Ce projet « Te Ara Nui », route prévue pour présenter des caractéristiques de voie express, réservée aux trafics rapides sans accès riverains sur



les voies et sans piétons ni cycles autorisés, répond alors aux objectifs suivants : améliorer l'accès à Papeete par l'ouest en traitant les problèmes de saturation aux heures de pointe, hiérarchiser le réseau en dissociant les fonctions de transit et d'échange d'une part, et les fonctions de desserte locale d'autre part, améliorer les conditions de sécurité et de confort dans les liaisons entre Papeete et Taravao, réduire les temps de parcours dans les relations domicile/travail, assurer le développement des communes de la côte ouest de Tahiti par une bonne desserte des zones résidentielles et d'activités et enfin re-qualifier la route de ceinture pour lui redonner sa fonction de desserte urbaine. Cette stratégie d'aménagement, outre le fait qu'elle ne répond pas à la moitié des objectifs énoncés, est le catalyseur et le vecteur primordial du développement de la périurbanisation. À première vue, il paraît logique de développer et d'améliorer le réseau de voirie dans le but de réduire la congestion du réseau routier. Cependant cette démarche ne peut résoudre seule cette problématique. Sur le réseau linéaire tahitien, compte tenu des caractéristiques topographiques de l'île, l'incapacité spatiale et donc financière de trouver de nouveaux itinéraires de contournement se fait, à un moment donné, cruellement sentir. De plus, la nouvelle offre de voirie, qui répond à l'augmentation de la demande, a un effet induit qui crée également une demande supplémentaire. En effet, on constate en général dans les agglomérations congestionnées que les temps de déplacements sont relativement stables. Ainsi à l'occasion de la mise en service d'une infrastructure nouvelle, en un laps de temps assez court, les usagers ajustent leurs déplacements. Ils mettent à profit la capacité nouvelle pour retarder leur heure de départ en arrivant comme précédemment. La conséquence est que le trafic d'heure de pointe reste inchangé, seule la période de pointe est réduite. En outre, cette offre nouvelle de voirie rapide crée, comme nous l'avons vu, de nouveaux territoires périurbanisables dont les futurs habitants ne manqueront pas, à un certain moment, de venir saturer le réseau en aval. Immanquablement, le volume du trafic routier redeviendra supérieur à la capacité du réseau.

- 63 Cette stratégie correspond en fait à celle du « reculer pour mieux sauter », reculer en attendant de trouver une alternative au tout automobile. Car pour que ce territoire exigu puisse soutenir le processus d'urbanisation, il est nécessaire d'offrir d'autres modes de transport, surtout dans les trajets les plus consommateurs d'espace, c'est-à-dire ceux entre le domicile et le lieu de travail. Encore s'agit-il de ne pas « sauter » trop tard, comme pour le modèle « californien » de développement urbain où le passage à une alternative à l'automobile est très pénible. Il revient à remettre en cause une des bases même de cette culture urbaine. Briser le cercle vicieux qui a conduit à la dépendance automobile est très difficile socialement.
- 64 La boulimie de projets de l'époque visait aussi à écarter de l'hypercentre tout trafic de transit automobile qu'on estimait être la source du problème et tout trafic de poids lourds reliant la zone portuaire, la zone aéroportuaire et les différentes zones d'activités entre elles. Ainsi de nombreuses études s'attachèrent à la création d'une voie contournant l'hypercentre de Papeete : l'avenue des Bas-Coteaux liant Faaa à Pirae en s'appuyant principalement sur la voirie existante mise à « 2 fois 2 voies » (rue des Poilus tahitiens et rue Dumont d'Urville), le contournement de Papeete coté montagne ponctué de nombreux tunnels, le contournement de Papeete par le lagon en tunnel immergé (payant). Finalement, devant les sommes astronomiques à engager et les incertitudes techniques, seule une troisième voie fut réalisée sur le front de mer en 2000. Cela revenait paradoxalement à renforcer une des principales voies accueillant le trafic de transit et à



couper le centre-ville de Papeete de son front de mer. Cela ne permit pourtant de résorber son engorgement que pendant un très court intervalle de temps, puisque ce boulevard urbain est aujourd'hui à nouveau saturé une grande partie de la journée. Le dénivellement du carrefour du Bounty et les études concernant les principaux carrefours stratégiques du centre-ville s'inscrivent dans cette logique de se prémunir du trafic de transit dans l'hypercentre et dans cette quête chimérique de fluidifier la circulation dans le centre de Papeete.

- 65 Pourtant les dernières études de trafics révèlent que le transit réel traversant le centre-ville de part en part est faible, de l'ordre de 15 % à 20 % du volume total. Cette donnée est confirmée par l'enquête ménage de 1996 <sup>13</sup> : lors des migrations alternantes de type domicile-travail, seulement 4 000 personnes transitent par la commune de Papeete. En fait une grande part du trafic interne au centre-ville est due à des crochets (demi-tour) par celui-ci dans l'objectif de trouver une place de stationnement au plus près (du lieu de travail pour l'heure de pointe). Remarquons que cette tendance primordiale dans la réflexion portant sur les choix à prendre en matière d'investissements n'a pas évolué depuis 1979. Déjà à cette époque, une enquête affirme que :
- 19 % des véhicules entrant dans Papeete la traversent sans s'arrêter ;
  - 19 % traversent l'hypercentre pour s'arrêter à sa périphérie immédiate ;
  - 21 % s'arrêtent à la périphérie immédiate de l'hypercentre ;
  - 21 % s'arrêtent dans l'hypercentre ;
  - 13 % vont dans la zone portuaire.
- 66 Ainsi, ce sont bien les échanges de la périphérie avec l'hypercentre de l'agglomération et les crochets à travers celui-ci qui sont la cause de la congestion de son réseau de voirie et non le trafic de transit. Rappelons que 75 % des 30 000 actifs travaillant sur Papeete n'y résident pas. Chaque matin 22 000 personnes frappent aux portes de l'hypercentre lors d'un déplacement domicile-travail.
- 67 Il s'avère également qu'une grande partie du trafic contribuant à la congestion totale du réseau de voirie aux entrées de Papeete provient des trajets domicile-école. Seuls 30 % des élèves-étudiants de 11 ans et plus scolarisés à Papeete résident dans cette commune. C'est ainsi que 20 % du trafic à l'heure de pointe du matin à l'entrée ouest de Papeete, dans le quartier Tipaerui-Paofaï qui concentre nombre d'équipements scolaires allant de la maternelle au secondaire, proviennent de véhicules faisant une boucle pour une dépose-minute des enfants, puis demi-tour vers le domicile ou le lieu de travail.
- 68 Il est ainsi clair, vu le processus historique d'urbanisation et la géographie du site, que seule une modification durable de la demande permettrait de réduire les flux en provenance de la périphérie urbaine. Si toutefois une modification de la répartition spatiale des pôles d'emplois et des pôles d'habitat au sein de l'île permettait de modifier la répartition spatiale des flux, elle ne pourrait, outre le faible nombre de sites potentiellement concurrents de Papeete, avoir des effets sensibles qu'à long terme. À court terme, seule une réduction de la demande des trajets automobiles à destination du centre-ville et cela pour les motifs domicile-travail et domicile-scolarité, peut permettre de résoudre la problématique de congestion (circulatoire mais aussi économique et culturelle) rencontrée. Le levier le plus important que possède la collectivité est de jouer sur l'offre d'espace mis à disposition de l'automobiliste pour du stationnement de longue durée dans l'hypercentre. Car c'est bien la politique visant à offrir l'espace public du cœur de l'agglomération au stationnement automobile qui favorise les déplacements et qui augmente les flux. Donc, reste à favoriser le stationnement productif (économique,

culturel, de service, touristique...) en centre-ville qui est le plus souvent de courte durée (< 3 heures), et à proscrire le stationnement de longue durée. Pourtant, dans les faits, Papeete étouffe sous l'occupation abusive de son espace public par le stationnement ventouse.

- 69 Étroitement lié au phénomène de congestion, le stationnement pose problème. En effet, il apparaît qu'à Papeete la volonté de garer sa voiture devant son bureau soit forte. Le stationnement est complètement saturé au droit des pôles de commerce, de service et d'emplois, alors qu'il est relativement aisé sur les voies mitoyennes proches. Ce phénomène pénalise fortement la circulation des piétons comme des automobilistes (double files) ainsi que la sécurité.
- 70 L'offre en stationnement dans le centre de Papeete s'élève à environ 7 800 places, ce qui représente une offre quantitative importante pour un centre-ville d'agglomération de 140 000 habitants. Cette offre se répartit en 2 156 places sur voirie, 236 dans deux parcs publics, 1 287 dans les principaux parkings privés à usage public, et 4 124 places à usage privé ou réservé à la clientèle de commerces.
- 71 Suite aux nombreuses tentatives d'instauration du stationnement payant et d'organisation de cette offre qui se sont toutes soldées par des échecs, un plan de stationnement draconien visant à exclure le stationnement de longue durée dans le centre a été mis en place. Malgré cela, l'usage du stationnement sur voirie est actuellement gratuit de fait. Ainsi, la plupart des dispositifs de stationnement interdit ou d'arrêt interdit sont peu respectés. Les quelques dispositifs anti-stationnement sont souvent contournés par les nombreux véhicules 4x4. Les mesures d'emplacements réservés (tourisme, livraisons) sont également souvent non respectés.
- 72 Les nombreux parcs de stationnement payant connaissent un fort taux de remplissage, de 80 % à 100 % : ce sont des parkings en ouvrage (environ 800 places) ou bien des parcs privés occupant chaque parcelle non bâtie dans le centre-ville (environ 500 places). Les tarifs varient de 1,30 à 1,70 e/heure de stationnement.
- 73 Le taux de rotation du stationnement dans le cœur de Papeete est faible, 3,8 véhicules stationnant sur une place dans une journée à comparer aux 6 véhicules/place/jour en moyenne dans une agglomération française de la même taille. Dans le quartier des administrations, secteur Bruat, le taux de rotation est encore plus faible, de l'ordre de 2,9 véhicules/place/jour. La situation de pointe pour le stationnement reste pratiquement permanente de 9 h 45 à 14 h 45. Pendant cette période, le taux de saturation, qui exprime le nombre de véhicules en stationnement autorisé ou illégal par rapport au nombre de places autorisées existantes, atteint 123 % (99 % sur l'ensemble de la journée) dans l'ensemble du centre-ville. Cela signifie que l'ensemble de l'hypercentre de Papeete est en situation de sursaturation. En outre, nous notons de nombreuses disparités par secteurs car le taux de saturation atteint 183 % sur le boulevard Pomaré devant la poste et le parc Bougainville, 169 % dans le quartier du Marché et 141 % sur l'avenue Bruat vers le front de mer. Ces taux de saturation énormes laissent entrevoir que face à des secteurs livrés au stationnement le plus sauvage, des secteurs voisins possèdent encore quelques réserves de capacité. Par ailleurs, le fort taux d'infractions (concernant le stationnement illicite dans l'espace et non dans le temps ou par non-paiement) de l'ordre de 30 % en pointe et de 22 % sur la journée reflète bien cette forte pression de la demande par rapport à l'offre et la non-répression du stationnement interdit et gênant.

- 74 La raison principale de cette congestion est l'occupation importante des places sur voirie par le stationnement de longue durée (supérieure à 5 heures). En effet, seulement 24 % des véhicules stationnent pour une longue durée, suite à un trajet domicile-travail, mais ils occupent à eux seuls 58 % de l'espace consommé par le stationnement. Les véhicules stationnant pour une moyenne durée (entre 2 et 5 heures) représentent 14 % du total et consomment 22 % de l'espace de stationnement. Il ne reste pour les véhicules désirant stationner moins de 2 heures qu'à se partager les 24 % de l'espace consommable en stationnement restant. Ils représentent pourtant 60 % des demandeurs dans une journée. Ces derniers usagers de la ville, largement majoritaires, sont ceux qui font l'urbanité du lieu en usant des différentes potentialités qui s'offrent à eux, qu'elles soient économiques et commerciales, culturelles, touristiques, ludiques...
- 75 Donc, outre le fait que le stationnement gratuit et non réglementé se révèle dommageable pour l'environnement en donnant une image omniprésente de l'automobile, il bride de plus les capacités économique, ludique et commerciale, ainsi que le potentiel emblématique (patrimonial et culturel) du centre-ville. Source primordiale de la demande en déplacements automobiles domicile-travail, il est à l'origine de la saturation des accès au centre de l'agglomération de Papeete et de son asphyxie, au sens propre comme au sens figuré.
- 76 Cette surcharge du réseau est la conséquence du recours privilégié à la voiture, comme mode de transport, lors de la mise en place de la politique planificatrice de l'aménagement et des déplacements urbains au cours de ces trente dernières années.
- 77 Cette politique uniquement basée sur la mise en place d'infrastructures de type voies rapides (« 2 fois 2 voies ») dès les années 1970, n'était pas portée par une vision urbanistique visant à organiser le développement du tissu et de la forme urbaine en fonction de la mise en place du futur réseau de transport. Elle a conduit au fort taux d'équipement automobile de cet ex-Territoire d'Outre-Mer, la population tahitienne devenant progressivement captive de l'automobile. Et elle a également abouti à la périurbanisation de territoires de plus en plus lointains aux dépens des espaces agricoles de l'île.
- 78 Cette répartition de la population génère un besoin élevé en déplacements quotidiens, ce phénomène étant renforcé par la concentration d'emplois, d'équipements et de services dans l'hypercentre de cette ville portuaire. Le trafic automobile journalier atteint 65 000 véhicules par jour à l'entrée ouest de Papeete en 2001. Les comptages réalisés au début 2004 font état de 75 000 véhicules par jour à ce point névralgique du réseau routier de l'agglomération. La capacité de la voirie à cet endroit est depuis longtemps dépassée. Ainsi à « l'heure de pointe » du matin (de 6 heures à 7 h 30) et à celle du soir (de 15 heures à 17 heures) le trafic est saturé. L'ensemble des accès à Papeete dépasse le seuil de saturation. Dès 1996 le trafic compté à l'entrée ouest de la ville était inférieur au débit maximal du fait de la congestion en aval qui bloquait la circulation. Cette situation n'a fait qu'empirer depuis, malgré les nombreuses tentatives pour remédier à la situation. La saturation des grands axes vitaux pour l'agglomération dépasse largement les limites de Papeete. Les nœuds routiers et les points de contact entre le réseau principal et les voies secondaires débouchant des vallées, des lotissements de montagne ou des zones d'activités, connaissent eux aussi des situations d'embouteillage aux heures de pointe. À 7 heures du matin, la longueur cumulée des bouchons atteint près de 20 km.

- 79 Quels enseignements peut-on tirer de cette politique des déplacements urbains basée uniquement sur le « tout automobile » ?
- 80 Non seulement la vision circulaire du mouvement moderne calquée sur cet univers clos, isolé au milieu de l'océan, loin de ses sources d'approvisionnement énergétique, n'a pas manqué de produire les mêmes effets que pour la ville radioconcentrique (captivité de la population face au mode de transport automobile, insécurité routière, nuisances environnementales, abandon résidentiel du centre-ville, mitage des espaces périurbains et étouffement de l'activité économique de l'hypercentre), mais elle génère aussi, outre les conséquences paysagères sur les contreforts montagneux de l'île, un funeste impact sur son fragile écrian lagunaire ainsi que sur ses rares terres maraîchères. Ainsi fortement contrainte par le relief, l'urbanisation de l'agglomération de Papeete a conduit à l'occupation continue de la plaine côtière de Tahiti sur plus de 60 km de long. Cet étalement urbain sous forme linéaire est en train d'intégrer à la zone urbaine les communes les plus lointaines, non seulement de Tahiti, mais également de « l'île sœur » Moorea.
- 81 Globalement le phénomène est en tous points comparable à celui qu'on peut trouver dans toute ville occidentale dans laquelle les déplacements domicile-travail se font majoritairement en automobile. Cependant, la spécificité notoire de l'agglomération tahitienne est de posséder une disposition linéaire qui la dote de l'avantage d'être particulièrement adaptée à la mise en place d'un système de transport collectif structurant les déplacements urbains. En effet, la bande littorale urbanisée ne présente en moyenne que 200 m de largeur sauf dans les communes de Papeete et de Pirae, où elle ne dépasse cependant pas un kilomètre. Pourtant, les 13 km du quadrant nord-ouest concentrant 80 % des emplois de l'île de Tahiti, cet espace aggloméré exigu, coincé entre lagon et montagne, témoigne des résultats de 30 ans de « tout automobile ». Car il devient dès lors, successivement, l'origine et la destination des mouvements pendulaires de populations captives de ce mode de déplacement.
- 82 L'autre particularité du grand Papeete est sa mobilité urbaine fortement marquée par le transport individuel. Ainsi la répartition des modes de déplacements et la motorisation des ménages sont proches des ratios rencontrés aux États-Unis. Pourtant, le réseau routier de Tahiti est largement sous-dimensionné par rapport au parc automobile qu'il est censé supporter.
- 83 De plus, l'espace public tahitien est marqué par un relatif abandon et par la faiblesse de ses aménagements, ce qui est source d'une grande insécurité routière principalement dans la partie urbanisée de l'île. Mais ce n'est pas le seul secteur du ressort de la collectivité qui semble avoir été sacrifié sur l'autel d'une certaine pensée unique. Le réseau de transport collectif semble abandonné à son sort, complètement sans attrait malgré 30 ans de réformes. Les conditions d'inconfort et d'insécurité, les désagréments et l'insécurité de la marche lors du cheminement vers le réseau routier, l'absence de lisibilité des itinéraires, l'irrégularité dans les passages, la faible fréquence des passages dans les portions les plus lointaines, la quasi-absence d'arrêts organisés, la non-observance de certaines lignes, etc., ne permettent pas aujourd'hui aux trucks tahitiens d'offrir une réelle alternative à l'automobile. Ainsi la fréquentation continue de chuter. De plus, la mauvaise qualité générale de la prestation des lignes régulières et des transports scolaires contraint les parents à accompagner en voiture leurs enfants aux établissements scolaires, contribuant par là à la congestion générale de l'heure de pointe.

- 84 Paradoxalement, alors que la priorité portée sur le développement d'un réseau de transport collectif moderne, en site propre, aurait permis de structurer une armature urbaine cohérente préservant l'environnement de l'île, c'est une politique des transports basée sur le tout automobile qui fut adoptée. La frénésie de projets qui germèrent dès les années 1970 répondait au but de rendre accessible la ville, dans des conditions de temps et de sécurité acceptables, à des populations vivant dans les communes péri-urbaines de l'île toujours de plus en plus lointaines. Cette méprise de vouloir adapter Tahiti à l'automobile aboutit, en 2004, au sentiment que l'agglomération de Papeete est prise au piège de la congestion automobile.
- 85 Il est vrai que cette politique a conduit au fort taux d'équipement automobile de ce Pays d'Outre-Mer, la population tahitienne devenant progressivement captive de l'automobile. Cela a également conduit à la péri-urbanisation de territoires de plus en plus lointains aux dépens des espaces agricoles de l'île. Cette répartition de la population génère un besoin élevé en déplacements quotidiens, ce phénomène étant renforcé par la concentration d'emplois, d'équipements et de services dans l'hypercentre de cette ville portuaire. Comme 75 % des 30 000 actifs travaillant sur Papeete n'y résident pas, chaque matin 22 000 personnes frappent aux portes de l'hypercentre lors d'un déplacement domicile-travail. S'ajoute la contribution à la congestion totale du réseau de voirie aux entrées de Papeete des trajets domicile-école. Seuls 30 % des élèves-étudiants de 11 ans et plus scolarisés à Papeete résident dans cette commune. Ce sont donc les échanges de la périphérie avec l'hypercentre de l'agglomération et les crochets à travers celui-ci qui sont la cause de la congestion de son réseau de voirie et non le trafic de transit.
- 86 Cependant, source primordiale de la demande en déplacements automobile domicile-travail, c'est la politique visant à offrir l'espace public du cœur de l'agglomération au stationnement automobile de longue durée qui encourage ces déplacements, qui augmente les flux et qui est à l'origine de la saturation des accès au centre de l'agglomération de Papeete et à son asphyxie, au sens propre comme au sens figuré. De plus vouer l'espace public du centre de Papeete à l'improductif stationnement ventouse se révèle dommageable pour le paysage urbain en donnant une image omniprésente de l'automobile. Cela bride la capacité économique, ludique et commerciale ainsi que le potentiel emblématique (patrimonial et culturel) du centre-ville.
- 87 Il est ainsi clair, vu le processus historique d'urbanisation et la géographie du site, que seule une modification durable de la demande permettrait de réduire les flux en provenance de la périphérie urbaine. Si toutefois une modification de la répartition spatiale des pôles d'emplois et des pôles d'habitat au sein de l'île permettait de remodeler la répartition spatiale des flux, elle ne pourrait, outre le faible nombre de sites potentiellement concurrents de Papeete, avoir des effets sensibles qu'à long terme. À court terme, seule une réduction de la demande des trajets automobiles à destination du centre-ville et cela pour les motifs domicile-travail et domicile-scolarité, peut permettre de résoudre la problématique de congestion (circulatoire mais aussi économique et culturelle) rencontrée. Le levier le plus important que possède la collectivité est de jouer sur l'offre d'espace mise à disposition de l'automobiliste pour du stationnement de longue durée dans l'hypercentre. Donc, une politique visant à favoriser le stationnement productif (économique, culturel, de service, touristique...) en centre-ville qui est le plus souvent de courte durée (< 3 heures), et à proscrire le stationnement de longue durée, permettrait de casser le cercle vicieux de la fuite en avant qui contraint la population de Tahiti à toujours plus s'équiper en véhicules automobiles. Cette politique n'est réalisable

que si elle s'accompagne de l'offre d'une alternative attractive à l'automobile dans les déplacements pendulaires, ce qui nécessite le développement d'un réseau de transport en commun en site propre (TCSF), prioritaire, rapide, confortable, api<sup>14</sup> en somme, en liaison avec la mise en place de parcs relais<sup>15</sup> à certains endroits stratégiques de l'agglomération. Outre l'intérêt de la formule classique du rail en ville, sous la forme d'un tram-train reliant Papeete à Taravao, le mode de transport collectif en question, vu l'environnement géographique de l'agglomération de Papeete, ne pourrait-il pas être maritime et/ou lagunaire ?

---

## BIBLIOGRAPHIE

- ARNAN G., 2002. – Urbanisation et risques en contexte insulaire, exemple du développement des fronts urbains de l'agglomération tahitienne en montagne. Orléans-la-Source : Université d'Orléans. (DEA « ADEn »)
- ASCHER F., 1995. – De la ville fordienne à la ville post fordienne. – In : Se déplacer au quotidien dans trente ans, éléments pour un débat. Paris : La Documentation française.
- Atlas de la Polynésie française. Paris : ORSTOM, 1991.
- AUBANEL A., 1993. – Valeurs socio-économiques du milieu récifal et de ses ressources. Application à une île du Pacifique sud : Moorea, archipel de la Société. Pessac : Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3. (Thèse de Doctorat)
- CHAMPAUD J., 1992. – Croissance urbaine et dépendance économique en Polynésie française. Paris : ORSTOM, 313 p. (Collection « Études et thèses »)
- FAGES J., 1975. – Punaauia-Paea. Contact ville-campagne et croissance urbaine de la côte ouest de Tahiti. Paris : ORSTOM, 106 p. (Travaux et documents de l'ORSTOM, n° 41)
- FERRAND-BECHMANN D., 2000. – Tahiti : bilan d'un contrat de ville. Urbanisme, Paris, n° 312, p. 26-30.
- JEANSON M., 2004. – Dynamique morphosédimentaire en milieu récifal et lagunaire : étude de cas aux îles de Tahiti et Moorea. Papeete : Université de la Polynésie Française. (Mémoire de Maîtrise)
- LAUER A., 1995. – Organisation de l'espace urbain, un scénario et des alternatives. – In : Se déplacer au quotidien dans trente ans, éléments pour un débat. Paris : La Documentation française.
- ORFEUIL J.-P., 1994. – Je suis l'automobile. Paris : DATAR/Éditions de l'Aube.
- ORFEUIL J.-P., 1995. – Trois futurs pour la mobilité et pour la ville. – In : Se déplacer au quotidien dans trente ans, éléments pour un débat. Paris : La Documentation française.
- TETIARAHI G., 1984. – L'agglomération de Papeete. Sa région, sa croissance, ses structures, sa gestion. Pessac : Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3. (Thèse de Doctorat)

TETIARAHI G., 1983. – Papeete un exemple de croissance urbaine accélérée. Les Cahiers d'Outre-Mer, Bordeaux, vol. 36, n° 144, p. 343-371.

WIEL M., 1995. – L'évolution de l'habitat comme déterminant de la politique de transport. – In : Se déplacer au quotidien dans trente ans, éléments pour un débat. Paris : La Documentation française.

## NOTES

1. Autobus tahitien, le truck est un camion sur le châssis duquel on a monté une caisse en bois, de fabrication locale, faisant office de carrosserie.
2. Stationnement trop long au même endroit qui encombre la voie publique.
3. POM, loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.
4. Habitation.
5. Arbre à pain.
6. Voie rapide de 6 km reliant Papeete à Punaauia.
7. En 2004 le record est établi à 22 minutes lors de l'inauguration de la ligne par le ferry-catamaran Aremiti V.
8. PK : Point kilométrique. Le tour de l'île est ponctué de ces PK. Passés dans le langage courant, ils sont un des points de repère importants de la toponymie. Le point origine est la cathédrale de Papeete. La graduation court jusqu'au fort de Taravao, PK 61 par la « côte ouest » et PK 52 par la « côte est ».
9. Un aménagement semblable, pendant de la RDO, devait voir le jour sur la côte est. Devant s'implanter au pied des premiers contreforts de la planète, la Route de Dégagement Est (RDE) aurait traversé les communes de Pirae et Arue. Elle devait soulager le réseau routier territorial, en améliorant l'accessibilité vers Papeete à partir du Taharaa. Mais l'absence de politique de maîtrise foncière a rendu ce projet financièrement irréalisable.
10. Selon l'INSEE, une commune est considérée comme faisant partie de la zone urbaine d'une ville lorsque 40 % ou plus de sa population active travaillent dans cette ville ou dans une commune de la zone urbaine de cette ville.
11. Pirogue polynésienne de course.
12. Le Grand Tahiti, formule chère au président du gouvernement d'alors Gaston Flosse, tendait à remplacer l'appellation Polynésie française.
13. Ne sont comptabilisés que les résidents hors Papeete traversant la commune centre dans leurs déplacements domicile-travail. Manquent donc pour une estimation du transit par l'hypercentre, les déplacements inter-quartiers au sein même de Papeete ainsi que les déplacements à partir ou à destination d'un quartier de Papeete et transitant par l'hypercentre de celui-ci.
14. Api : terme polynésien désignant aussi bien la nouveauté, la modernité ou un phénomène à la mode, tendance.
15. Aire de stationnement aménagée de telle manière qu'elle organise le transfert modal entre l'automobile et le réseau TCSP avec un minimum de perte de charge. Ce park & ride (P&R), comme disent les Anglo-Saxons, permet de rabattre les déplacements pendulaires vers le réseau TCSP, de stocker les voitures à la périphérie de la ville et ainsi de libérer de l'espace dans l'hypercentre.



---

## RÉSUMÉS

Le littoral de Tahiti est devenu un vaste territoire urbain sous l'influence de Papeete. L'île porte les stigmates d'une urbanisation non maîtrisée qui a accompagné une politique des transports uniquement basée sur la mise en place d'infrastructures de type voies rapides. Cela a produit les effets habituels : captivité de la population face au mode de transport automobile, abandon résidentiel du centre-ville, mitage des espaces périurbains. Cependant la spécificité de l'agglomération de Papeete repose dans son étalement qui a conduit à l'occupation continue de la plaine côtière dans un corridor de quelques centaines de mètres sur plus de 60 km de long. Cela a engendré un besoin élevé en déplacements quotidiens, ce phénomène étant renforcé par la concentration des emplois, des équipements et des services dans le centre-ville. Le réseau de transport collectif étant abandonné à son sort, il ne permet pas d'offrir à la collectivité une réelle alternative à l'automobile. Ceci explique la surcharge du réseau de voirie, sa capacité d'évolution étant fortement contrainte dans cet espace clos. Ainsi le grand Papeete semble pris au piège de la congestion. Pourtant ce sont les échanges de la périphérie avec le centre-ville, et les crochets à travers celui-ci, qui en sont la cause. En effet, les déplacements domicile-travail se font majoritairement en automobile et sont encouragés par un second aspect de la logique circulatoire qui vise à offrir l'espace public du centre-ville au stationnement automobile de longue durée.

The tahitian coastline has become a vast urban territory under Papeete's influence. The island bears the scars of hectic urbanisation together with transport policy based only on the setting up of express way, hence the expected consequences : a population left with no other choice than motorcar transport, desertion of city centers' dwellers, interspersed building in peri-urban areas. However the specificity of Papeete and its suburbs lies in its spreading, which has led to continuous land use of the coastal plain over more than 60 km in a few yards wide corridor. Consequently the vast proportion of commuters thus generated is made even higher by the concentration of jobs, facilities and services in city-center. The lack of consistency in the management of the public transport network results in the citizens being deprived of any alternative to automobile. The overloaded road system's development capacity remains heavily limited in such a confined space. Papeete and its suburbs seem trapped in congestion. Yet the phenomenon is in fact caused by people's commuting along with drivers unavoidable detours downtown. In the wake of this all-car policy, the same commuters feel free to use their car most of the time, due to their awareness of the existence of public spaces usable for long term parking downtown.

## INDEX

**Mots-clés** : croissance urbaine, métropole régionale, Papeete, Polynésie française, transport périurbain, transport urbain

**Keywords** : French Polynesia, large city, periurban transport, urban circulation, urban growth

## AUTEUR

**OLIVIER BON**

Géographe, conseiller technique, Ministère de l'équipement du territoire de la polynésie française.