

Centre de Papeete

/// ROISSANCE URBAINE ET TRANSPORTS EN COMMUN :

LES TRUCKS DE TAHITI

Communication présentée au 4^e Inter Congrès de la

PACIFIC SCIENCE ASSOCIATION

SINGAPORE - Sept. 1981 -

17 AVRIL 1985

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 17.285 ex 1

Cote : B

J. CHAMPAUD

B17.285 ex 1

/// ROISSANCE URBAINE ET TRANSPORTS EN COMMUN :

LES TRUCKS DE TAHITI

La ville de Papeete (1) connaît chaque matin des embouteillages impressionnants : sur des kilomètres aux entrées Nord Est et Sud Ouest de la ville, les voitures roulent au pas, et la R.D.O. (2) elle-même, malgré ses deux voies séparées et l'absence de carrefours à niveau est encombrée. Les difficultés de circulation sont particulièrement nettes au moment de la rentrée des classes (entre 7 et 7 h 30) et les jours de pluie. Elles proviennent de quatre causes essentielles :

- l'accroissement continu de la population urbaine (29.000 hab. en 1956, 79.000 en 1977, et vraisemblablement 90.000 en 1981) (3).
- une extension urbaine linéaire le long du rivage, très différente selon les communes. Ainsi, la commune de Papeete a perdu 2.000 hab. entre 1971 et 1977 (passant de 25.342 à 23.453) alors que les communes plus éloignées du centre, Paea et Punaauia gagnaient respectivement 2.200 et 3.300 personnes (soit des taux d'accroissement moyens annuels de 8,4 et 12,6 %).
- la concentration des activités sur la commune de Papeete, au détriment des habitations, qui entraîne des migrations journalières de travail importantes.

-
- (1) - Le terme de ville ou d'agglomération de Papeete désigne l'ensemble urbanisé dont la commune de Papeete est le centre. L'urbanisation, pratiquement sans solution de continuité s'étend de la vallée de la Papenoo, sur la côte Est jusqu'au delà de la Punaruu, sur la côte Ouest. En pratique on englobe les communes de Mahina, Arue, Pirae, Papeete, Faaa, Punaauia et Paea.
- (2) - Route de déviation de l'Ouest ou route des collines, qui double la route dite de ceinture sur le territoire de la commune de Faaa.
- (3) - La population totale de l'île de Tahiti était évaluée à 97.000 hab. en 1977. Celle de la Polynésie Française étant de 137.400 à la même époque.

- le nombre impressionnant de voitures individuelles à Tahiti : on estimait en 1979 (1) à environ 30.000 les véhicules en circulation en Polynésie, dont un millier seulement dans les îles extérieures à Tahiti ; soit, pour celle-ci une moyenne d'un véhicule pour trois personnes (2). Près de 60 % de ces ménages vivant dans l'agglomération, on peut estimer que plus de 23.000 véhicules circulent entre Paea et Mahina, c'est à dire sur 35 km d'un axe qui n'est dédoublé que dans les trois communes de Faaa, Papeete et Pirae. La circulation a suivi corrélativement une augmentation très rapide, puisque l'on estime qu'elle a doublé entre 1971 et 1979 (3).

Conséquence de cet accroissement de circulation, le stationnement devient plus difficile et l'engorgement du centre-ville s'accroît, d'autant que les automobilistes répugnent à utiliser les parcmètres ou les parkings payants.

Dans ces conditions, on peut se demander si les transports en commun sont en mesure d'apporter une réponse satisfaisante au besoin des personnes qui ont à se déplacer pour leurs activités journalières. Dans cette perspective, il est intéressant d'examiner comment est organisé le service des transports publics dans l'île de Tahiti, quel matériel est utilisé, comment fonctionnent les entreprises et quels sont les problèmes posés par ce mode de transport.

-
- (1) - Chambre de Commerce et d'Industrie, bulletin n° 9, février 1979.
- (2) - Si l'on retient que lors du recensement de 1977 la taille moyenne d'un ménage était de 5,24 personnes, on arrive à une moyenne, assez étonnante, de presque deux véhicules par famille, ce qui serait l'un des taux de motorisation automobile les plus élevés du monde.
- (3) - "On est passé de 15.000 véhicules par jour et par sens sur la coupure centrale (PK.0) à 30.000 véhicules en 1979 : soit une progression de 9 % par an".
(CETE : Papeete, étude préliminaire de la voie V 1, juin 1980).

1 - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports publics sur l'île de Tahiti ont été réorganisés en 1977 sous la forme d'un "Plan de Transports". Celui-ci divise l'île en trois grands secteurs : le secteur urbain (51 lignes) qui correspond aux trois communes de Papeete, Pirae et Faaa, la côte Ouest (97 lignes) et la côte Est (38 lignes). Pour chacun de ces secteurs, il établit la liste des entreprises autorisées, les itinéraires qu'elles desservent, la fréquence des voyages journaliers et la capacité des véhicules. Le plan donne également la liste des entreprises effectuant des services occasionnels : circuits touristiques, associations, transports scolaires.

Un Comité Technique Territorial des Transports (C.T.T.T.) a été institué : c'est un organisme consultatif présidé par un conseiller du gouvernement qui comprend 6 représentants de diverses administrations (Travaux Publics, Justice, Police, Gendarmerie, Affaires Economiques, Office du Tourisme) deux membres de l'Assemblée Territoriale, un représentant des usagers et quatre représentants des transporteurs. Il se réunit 4 à 5 fois par an et a pour rôle de tenir à jour le plan de transports, d'établir les tarifs et de préparer la réglementation ; il joue aussi le rôle de commission disciplinaire.

Les transporteurs eux-mêmes sont regroupés en plusieurs syndicats concurrents, au nombre de cinq, dont plusieurs sont liés aux partis politiques locaux. Ils perdent de ce fait en efficacité et plusieurs responsables d'entreprises se plaignent d'un fonctionnement peu démocratique de ces associations. Par ailleurs leur rivalité prive les transporteurs d'une représentation efficace auprès des pouvoirs publics.

2 - LE MATERIEL UTILISE

Les véhicules qui servent au transport des personnes sur les lignes régulières sont des "trucks" (1). Ce sont en fait des camions sur les

(1) - Seules les agences de voyages qui organisent des circuits pour les touristes disposent d'autobus pullmann climatisés. Par ailleurs quelques communes possèdent aussi des bus pour les transports scolaires.

châssis desquels on a installé une superstructure en bois. Colorés de teintes vives, débordant d'une musique "disco" bruyante, ils font partie du paysage touristique de l'île et sont un élément de son pittoresque. Mais au delà de cet aspect folklorique, ils remplissent un service incontestable de transport d'un grand nombre de personnes qui ne disposent pas d'un moyen de locomotion individuel. A l'origine, ils ont été conçus comme un moyen commode d'acheminement des personnes et des marchandises depuis les "districts" (1) jusqu'à la ville, comme en témoigne d'ailleurs leur nom en langue tahitienne : Te pere'o mataeina'a ("la voiture du district"). Ce sont donc des véhicules plus solides que confortables dont la caisse en bois résiste mieux à la corrosion que la carrosserie métallique des bus classiques. Cette caisse en bois est fabriquée le plus souvent par un menuisier de Pirae, mais il est facile au propriétaire d'effectuer lui-même, par la suite, les réparations nécessaires. Une large ouverture à l'arrière permet la montée et la descente des passagers qui prennent place sur deux longues banquettes en bois (parfois rembourrées) disposées en face à face sur les côtés. Une disposition qui permet aux voyageurs de bavarder, d'échanger les nouvelles, les canettes de bière ou les cigarettes et transforme souvent ce moyen de transport en un lieu "convivial" très vivant lorsque la route est longue.

Outre leur bonne adaptation au transport mixte (passagers et marchandises) et leur résistance, la raison essentielle du choix de ce type de véhicule est leur coût, qui est de 2,5 à 3 fois moins élevé que celui d'un bus de capacité identique.

Les trucks sont soumis à une visite technique bisannuelle du Service des Mines qui délivre une "carte violette" indispensable pour assurer le service. Leur âge moyen est de 6 ans (mais 15 % d'entre eux ont 10 ans et plus). Leur capacité varie suivant le lieu desservi ; dans le service urbain, les véhicules disposent en moyenne de 20 places ; sur les côtes Est et Ouest, les plus utilisés ont de 20 à 34 places mais un quart d'entre eux dépassent les 35 places. Le renouvellement de ces véhicules est donc assez lent et on note un trafic important d'achat et de vente de trucks d'occasion, témoignage, lui d'un renouvellement notable des entreprises.

(1) - Nom donné, à Tahiti aux zones rurales.

La répartition des véhicules par secteur est la suivante :

Service Urbain	:	73	trucks	appartenant	à	62	entreprises
Côte Est	:	57	"	"	à	42	"
Côte Ouest	:	133	"	"	à	93	"

En dépit de cette répartition en secteurs, il est difficile de séparer le trafic proprement urbain du trafic général puisque, à part cinq ou six lignes, toutes les lignes ont pour point d'aboutissement le marché central de Papeete et que l'ensemble du trafic est très polarisé par le centre de l'agglomération urbaine.

3 - LES ENTREPRISES

En 1980, 178 entreprises assurent les transports en commun réguliers sur l'île de Tahiti. Parmi elles, 130, soit 73 %, n'ont qu'un véhicule, 30 en possèdent deux et 11 en ont trois (1). Ce sont donc de petites entreprises où la même personne, le plus souvent, possède le truck et le conduit. On note parmi les chefs d'entreprises un quart de femmes, dont quelques unes, sans doute ne sont qu'un prête-nom pour un homme qui est fonctionnaire ou employé d'une collectivité locale (mais l'inverse est vrai aussi d'une femme travaillant à l'extérieur qui dirige de fait l'exploitation alors que celle-ci est au nom de son mari ou de son père). Ce sont en général des personnes assez jeunes (41 ans pour les entreprises auprès desquelles a été menée une enquête à 1/5) qui ont démarré elles-mêmes cette activité après un itinéraire professionnel varié, une bonne proportion ayant été chauffeurs salariés avant de se mettre à leur compte. Par ailleurs l'exploitation d'un truck s'accompagne souvent d'une activité secondaire, commerce ou agriculture et il est fréquent que le conjoint soit salarié.

La petite taille des entreprises conduit à se poser des questions sur leur rentabilité. Certes elle est induite en partie de la réglementation qui limite le nombre des trucks. Mais on peut être perplexe devant les constatations contradictoires qui peuvent être faites à leur propos : d'une part, il

(1) - La réglementation limite le nombre total de trucks à 300 pour l'île et à 3 par entreprise (cependant celles qui en possédaient un nombre supérieur avant 1977 ont pu les conserver),

existe une "liste d'attente" assez longue de candidats à l'exploitation d'une ligne de trucks ; d'autre part, en l'espace de trois ans, de 1977 à 1980, 27 % des lignes ont changé de titulaire : déduction faite des entreprises qui ont changé de ligne tout en maintenant leur activité, on peut estimer qu'une entreprise sur cinq a disparu dans le secteur urbain, une sur quatre sur la côte Est et une sur trois sur la côte Ouest. Il existe donc un "déchet" assez remarquable.

Les bilans d'exploitation sommaires qui ont été établis (a posteriori) montrent que le bénéfice, de fait, ne paraît pas au total considérable. Parmi les chiffres les plus fiables, un peu plus de la moitié seulement des entreprises auraient un bénéfice supérieur au SMIG (1). Résultat qu'il convient toutefois de nuancer par deux remarques : l'amortissement réel du matériel se réalise sur une période plus longue en fait, que celle que nous avons retenue (4 ans) et la plupart des transporteurs bénéficient de rentrées d'argent supplémentaires dues aux transports scolaires, qui ne sont pas comptabilisées dans ces bilans.

Les bilans sont plus satisfaisants, en général lorsque les entreprises possèdent plusieurs véhicules et lorsque le propriétaire, plus ou moins mécanicien est en mesure d'assurer lui même l'entretien et les réparations les plus courantes. Mais cela se fait souvent au détriment des chauffeurs. Ceux-ci sont rarement des salariés (3 cas rencontrés, au cours de l'enquête, sur 29 entreprises). Dans les autres, ou bien chauffeurs et propriétaires se partagent par moitié recettes et dépenses d'entretien (les réparations importantes restant à la charge du propriétaire), ou bien, et c'est le cas le plus fréquent, le chauffeur loue le véhicule au propriétaire (de 10 à 25.000 FCP par semaine). Dans tous les cas, les chauffeurs ont des horaires de travail élevés, soit pour rembourser leur crédit s'ils sont propriétaires, soit pour payer leur patron s'ils sont "locataires", proches de 12 heures par jour au total (avec cependant une pause plus ou moins longue au milieu de la journée). En outre, ils se plaignent d'une absence à peu près complète de couverture sociale.

(1) - S.M.I.G. Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti

A côté de quelques réussites spectaculaires, le cas moyen semble donc être un fonctionnement plutôt médiocre, soumis aux aléas d'un accident, d'une panne grave ou de la maladie. D'une manière générale, il n'y a pas de comptabilité sérieuse qui permette à l'exploitant de savoir où il en est réellement de sa gestion. Si malgré tout les candidats se pressent aux portes de cette profession, il faut en rechercher l'explication à la fois dans la crise de l'emploi qui existe à Tahiti après les "années fastes" du C.E.P. (1), et dans l'attrait d'un métier qui pour un capital relativement peu élevé (si l'on achète un truck d'occasion) permet à un polynésien d'être son propre patron.

4 - LES PROBLEMES RENCONTRES

Au total, il apparaît un peu comme une gageure de faire fonctionner un service public de transports en commun avec un tel nombre d'entreprises. Problème aggravé d'ailleurs par le fait que l'agglomération de Papeete est divisée en sept communes différentes aux intérêts parfois divergents et dont il est pour le moins difficile de faire travailler ensemble les édiles.

Il serait toutefois peu indiqué de remplacer le système actuel par une entreprise unique. Le service serait sans doute mieux assuré mais cela conduirait, outre une charge plus élevée pour la collectivité, à la disparition d'entreprises qui permettent au moins l'apprentissage des affaires à un certain nombre de polynésiens. Mais une meilleure organisation s'impose qui permettrait une desserte plus complète et plus régulière de tous les quartiers de la ville ; un meilleur contrôle doit aussi être assuré de la desserte effective de lignes à la rentabilité moindre (à ce propos, il serait sans doute souhaitable de permettre à certaines entreprises de disposer de plus de 3 véhicules si elles s'engagent à desservir des quartiers actuellement mal pourvus). De même des améliorations devraient être apportées à la sécurité des passagers (actuellement il n'y a pas de protection à la porte arrière et le paiement se fait en contournant le véhicule pour aller, sur le côté de la circulation, jusqu'à la cabine du conducteur), et à leur confort (abris de protection contre la pluie, meilleur aménagement des véhicules...). Enfin, un effort sérieux devrait être entrepris pour la formation des chefs d'entreprises (notamment par

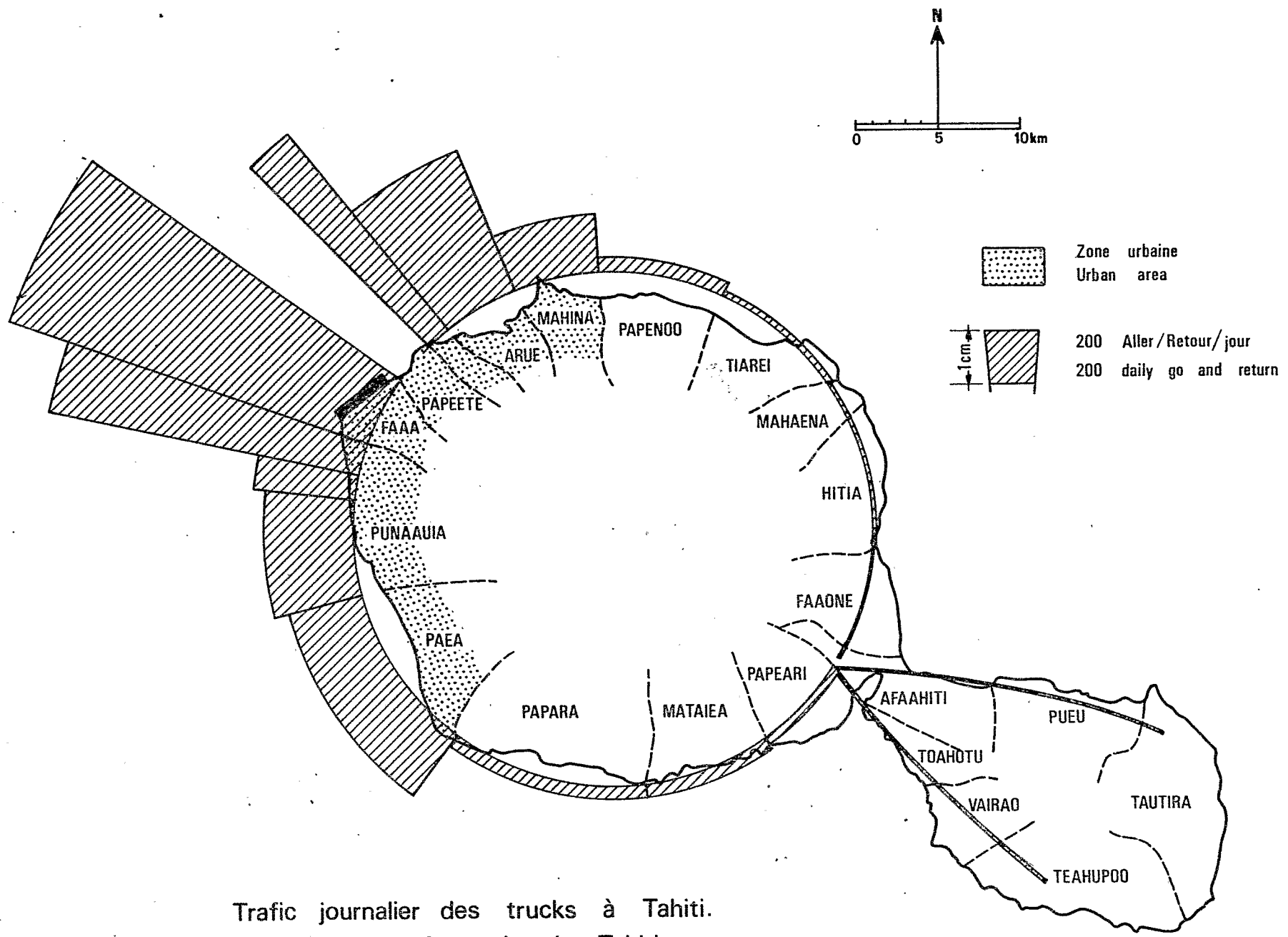
(1) - C.E.P. : Centre d'Expérimentation du Pacifique.

des cours de comptabilité). Une autre amélioration devrait être prochainement apportée par la construction près du marché d'une véritable gare routière, les abords actuels du marché étant trop encombrés et peu fonctionnels. Il convient aussi de passer à une véritable organisation des transports urbains qui ne soient pas uniquement liés à la desserte du marché central, mais permettent aussi des liaisons commodes entre les différents quartiers de l'agglomération. Faute de ces quelques réformes, on risque de voir s'accroître encore la circulation des voitures particulières au prix d'une asphyxie progressive du centre-ville.

Centre ORSTOM de Papeete

Jacques CHAMPAUD

Juillet 1981



Trafic journalier des trucks à Tahiti.
 Daily traffic of trucks in Tahiti.