

LES TRANSPORTS EN COMMUN

La ville de Papeete 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 RDO (1) 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,
- 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 les 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,
- le nombre impressionnant de voitures individuelles à Tahiti : on estimait en 1979 (2) à environ 30 000 les véhicules en circulation en Polynésie, dont un millier seulement dans les îles extérieures à Tahiti ; soit, pour celle-ci (97 000 hab. en 1977) une moyenne d'un véhicule pour trois personnes (3). 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 de circulation 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 (4).

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.

Face à une telle situation, l'étude des transports en commun revêt un intérêt particulier. On doit en effet, se demander s'ils sont en mesure de fournir une réponse à la demande grandissante de transport d'un nombre élevé de personnes. Il convient pour cela

(1) Route de déviation de l'Ouest, ou route des collines, qui double la route de ceinture sur le territoire de la commune de Faaa.

(2) Chambre de commerce et d'industrie, bulletin n° 9, février 1979.

(3) Si l'on retient que lors du recensement de 1977, la taille moyenne d'un ménage était de 5,24 personnes, on arrive au chiffre, assez étonnant, de presque deux véhicules par famille, ce qui serait l'un des taux de motorisation automobile les plus élevés du monde.

(4) "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 V1).

d'examiner le matériel utilisé et les circuits desservis, mais aussi le mode de fonctionnement des entreprises et l'organisation de la profession. Ce n'est qu'au terme de cet examen qu'il sera possible de dresser un bilan de cette activité et de proposer éventuellement des améliorations ou des orientations nouvelles.

I - LE MATÉRIEL UTILISÉ

Les transports de personnes sur les lignes régulières sont effectués à Tahiti par des trucks. Seules les agences de voyages qui organisent des "tours" pour les touristes utilisent d'autres types de véhicules; soit des minibus d'une quinzaine de places qui servent surtout pour les transports entre l'aéroport et les hôtels ou les déplacements dans l'agglomération, soit de grands bus Pullman climatisés et sonorisés (il en existe vingt sur le territoire disposant au total de 584 sièges) qui sont loués aux deux sociétés de transports touristiques. De même quelques communes possèdent pour les transports scolaires des bus de marque française (achetés parfois à l'armée) ou des bus de type américain.

Qu'est-ce qu'un truck? C'est un camion à châssis nu sur lequel a été montée une longue caisse en bois pour le transport des personnes. Ces véhicules ont peu de choses en commun avec les bus dont ils jouent le rôle. On retrouve par contre des véhicules identiques dans les Caraïbes (par exemple les Tap-Tap de Haïti), en Afrique noire anglophone (les "mamy-wagons") ou dans quelques pays d'Asie ou d'Océanie.

L'origine de ce moyen de locomotion est presque aussi ancienne que l'automobile à Tahiti. C'est peu après la fin de la première guerre mondiale que les frères Jamet, propriétaires-exploitants à Taravao, organisent avec un camion Dodge le premier service automobile entre la presque île et Papeete par la côte ouest. L'auteur du *Mémorial polynésien* y voit une date importante dans l'histoire du territoire :

"Avec ce premier truck, Tahiti sans s'en douter est en train de changer de physiologie : les trucks colorés, chargés de Tahitiens rieurs, chantant tout au long de la traversée des districts, au milieu des volailles, des poissons, des légumes et des fruits qu'ils vont vendre ou qu'ils ont achetés au marché de Papeete, les trucks flambant neufs ou grinçant de vieillesse, conduits par des chauffeurs qui, pour quelques francs vous emmènent au bout de l'île, les trucks vont devenir rapidement un élément quotidien capital de la vie et du paysage tahitiens" (1).

Élément du décor et du pittoresque de Tahiti, les trucks le sont toujours mais leur nombre est maintenant important, encore qu'il ait été limité à 300 (2) pour l'ensemble de l'île par arrêté du conseil de gouvernement en date du 5 février 1976.

La caisse en bois déborde largement à l'arrière du châssis et le toit couvre aussi, le plus souvent, la cabine avant; il forme une vaste galerie qui permet de transporter des bagages, des marchandises, des produits de la campagne, ou d'entreposer roues de

(1) *Le Mémorial polynésien* t. V (1914-1939) p. 395.

(2) En août 1980, 262 véhicules assurent les services réguliers de transport en commun, et 143 (qui sont parfois les mêmes) assurent en outre des transports occasionnels (circuits touristiques, équipes sportives, associations diverses, scolaires, communes et paroisses).



PAPEETE. La gare des Trucks. (cl. J. CHAMPAUD. 1981)

secours ou bancs. À l'intérieur, deux banquettes sont disposées face à face, elles sont en bois, mais de plus en plus maintenant, particulièrement sur les véhicules du service urbain, elles sont rembourrées. Un banc mobile (1), au milieu, permet d'entasser quelques passagers supplémentaires aux heures de grande affluence, le plafond est en effet trop bas pour que les passagers puissent se tenir debout. Des sonnettes électriques permettent de demander au chauffeur un arrêt proche. Deux enceintes acoustiques, de vastes dimensions souvent, diffusent une musique bruyante fournie par un lecteur de cassettes dans la cabine du conducteur (2). L'intérieur est en général très propre et décoré parfois avec goût : cordes tressées courant au plafond, paréos entourant les enceintes acoustiques, certains trucks sont même ornés de paysages naïfs.

À l'extérieur, une inscription peinte sur le côté indique le numéro de la ligne et l'itinéraire desservi. Le truck est doté à l'arrière d'une large ouverture, très rarement protégée par une chaîne (3). Une poubelle est disposée sur le marchepied, coincée entre la caisse et l'échelle qui donne accès à l'impériale.

Les caisses sont fabriquées par les menuiseries de la place. Quelques propriétaires de trucks s'en chargent eux-mêmes, mais la plupart des véhicules sortent de l'atelier d'un menuisier de la vallée de Hamuta à Pirae. Celui-ci, qui est également constructeur de pirogues (et président de l'un des principaux clubs de piroguiers de Tahiti) se charge de toutes les opérations d'aménagement : pose du bâti, installation intérieure, peinture, électricité et sonorisation du véhicule. L'atelier lui-même est modeste : un hangar encombré, deux scies électriques seulement; trois employés y travaillent. D'une manière générale, le client paie la moitié à la commande (permettant ainsi au menuisier d'acheter le bois) et la moitié à la livraison mais il peut parfois obtenir un crédit s'il est connu du fabricant. Les trucks une fois terminés sont peints de couleurs vives, rouge, bleu, vert ou orange, le plus souvent, avec, sur le côté, une bande blanche plus ou moins large. Au sortir de l'atelier, le véhicule est conduit par le concessionnaire de la marque au service des Mines. Celui-ci, au vu des indications fournies par le constructeur, délivre la carte grise ainsi que la carte violette sur laquelle est porté le nombre de places du véhicule. Cette carte violette n'est valable que munie d'un visa délivré par le service des Mines à chaque visite technique (qui est obligatoire tous les six mois). Ce qui permet d'assurer une surveillance relativement sérieuse du bon état des véhicules (4). Ceux-ci sont en outre, l'objet de contrôles volants assez fréquents par la brigade motorisée de la gendarmerie (5).

(1) Ce banc supplémentaire, toutefois, n'est autorisé réglementairement, que dans la limite du poids total en charge autorisé par la constructeur; en outre, il est doit être fixé, ce qui est rarement le cas.

(2) Plus récemment sont même apparus des appareils de vidéo.

(3) Celle-ci n'est obligatoire que pour les véhicules utilisés en totalité pour le transport d'enfants.

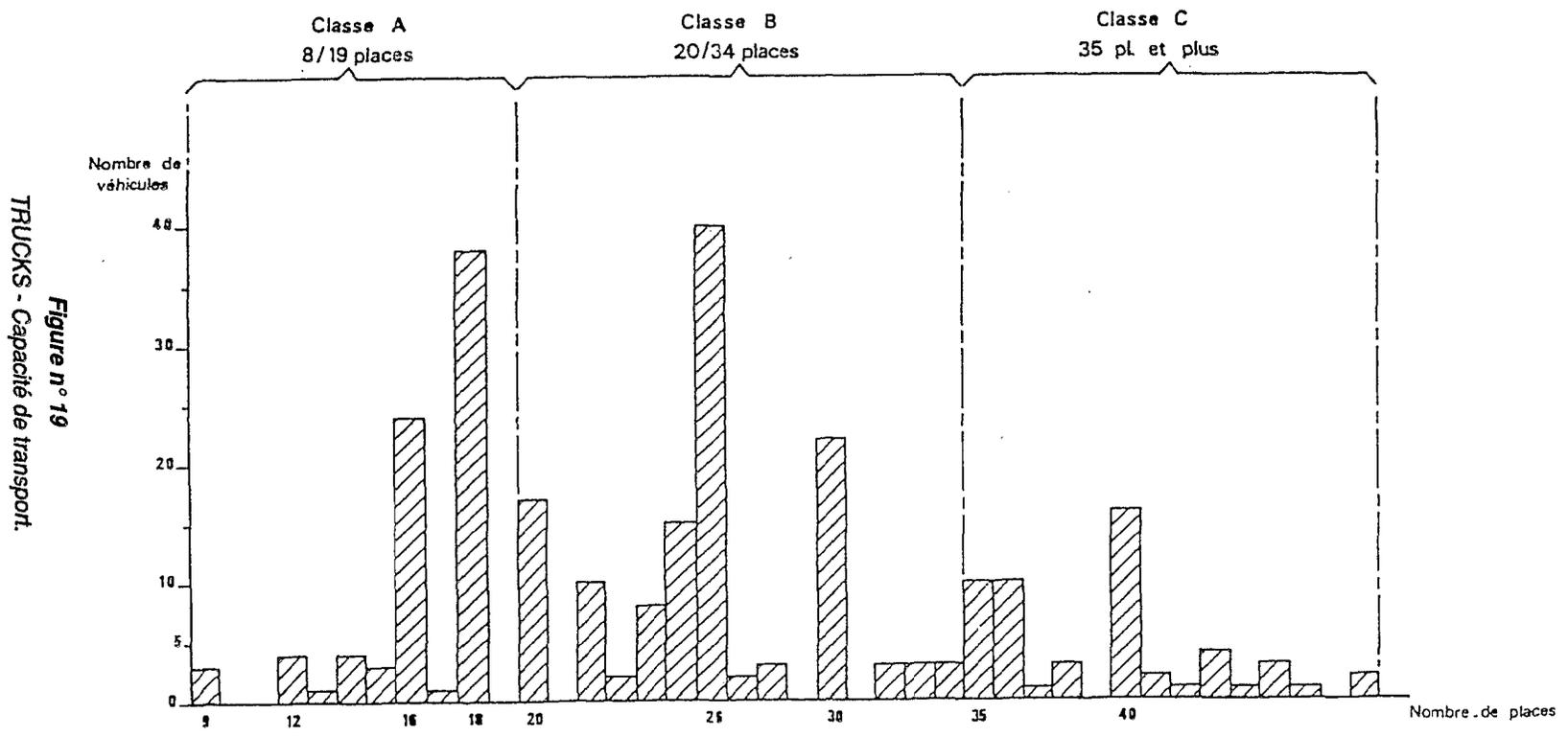
(4) Sécurité relative toutefois puisque l'on cite le cas de certains transporteurs qui empruntent des pneus neufs pour le jour de la visite technique et remettent ensuite des pneus trop usagés.

(5) Les accidents de trucks ne sont pas aussi fréquents qu'on l'imagine parfois : pour l'année 1980, sur 491 accidents survenus à des véhicules à moteur en Polynésie française, 16 ont concerné des transports en commun, la responsabilité de ceux-ci étant engagée dans six cas (source : statistiques générales des accidents de la circulation routière, 1980, Gendarmerie nationale. La commune de Papeete n'est pas comprise dans ces chiffres).

Les trucks sont de taille et d'âge divers. Leur capacité varie surtout en fonction de la zone desservie. Dans le secteur urbain, ce sont en majorité des véhicules de moins de 20 places (plus de la moitié, 19 sur 36, ont 18 places). Dans les autres secteurs, côte ouest et côte est, les véhicules les plus utilisés sont ceux de 20 à 34 places, mais un quart d'entre eux dépassent les 35 places. Il y a donc, à peu près, une différenciation des véhicules selon la nature du trafic : ceux qui circulent uniquement en ville sont en général plus courts et plus maniables : ceux qui parcourent les districts sont plus vastes et peuvent plus facilement transporter aussi des marchandises, les rotations sont également bien moins nombreuses au cours de la journée. Le nombre relativement élevé de trucks de petite taille sur la côte ouest (27 % ont moins de 19 places) s'explique par la desserte d'Outumaoro qui appartient de fait au secteur urbain et fait l'objet de navettes multiples.

Tableau 115
Répartition des véhicules par taille et par secteur.

	Service Urbain	Côte Est	Côte Ouest	Total
Classe A 8 à 19 places	36 (51 %)	6 (10,5 %)	36 (27 %)	78 (30 %)
Classe B 20 à 34 places	28 (40 %)	37 (65 %)	63 (47 %)	128 (49 %)
Classe C 35 places et +	6 (9 %)	14 (24,5 %)	34 (26 %)	54 (21 %)
TOTAL	70	57	133	260

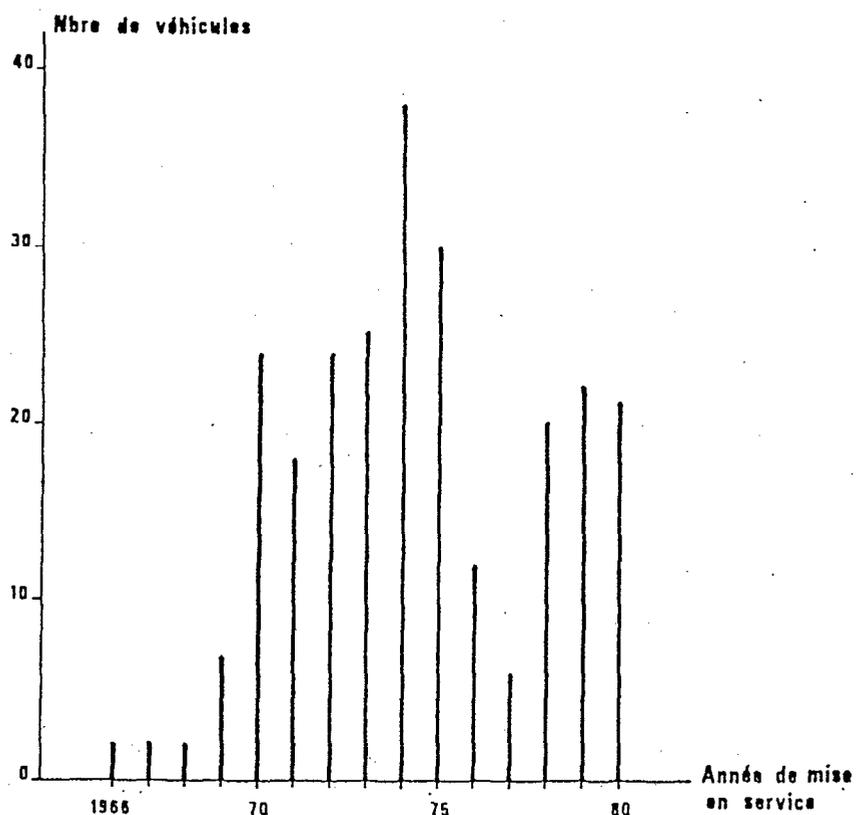


L'âge moyen des véhicules est proche de six ans (5,70). On constate sur la figure ci-dessous (n° 20) une grande diversité des âges dans le matériel roulant. Si on répartit par tranches quinquennales les dates de mises en service, on constate, à la fin de 1980 que sur 253 trucks :

- 37, soit 15 % ont été immatriculés avant 1971,
- 135, soit 53 % de 1971 à 1975,
- 81, soit 32 % de 1976 à 1980.

Le renouvellement est donc lent et les ventes de trucks d'occasion, pas toujours en bon état (bien que, en principe, seuls des véhicules en état de marche puissent être vendus), sont supérieures aux immatriculations nouvelles. La chute très nette des achats en 1976 et 1977 est due à la fois aux acquisitions nombreuses qui avaient été réalisées au cours des années précédentes et sans doute aussi à l'institution d'un *numerus clausus* des trucks en circulation. Depuis 1978, le nombre des immatriculations nouvelles a remonté, mais n'est pas suffisant pour assurer un renouvellement satisfaisant du parc (un chiffre de 30 véhicules neufs par an en moyenne, ne laisserait en circulation, théoriquement, que des véhicules âgés de moins de 10 ans).

Figure n° 20
Âge des véhicules.



(Source: Service de l'Équipement, Subdivision des mines et transport.)

On peut se demander pourquoi ce type de véhicule s'est imposé comme le principal mode de transport en commun à Tahiti. La caisse en bois en particulier, et la disposition des voyageurs peuvent paraître insolites. C'est un véhicule bien adapté au climat, qui nécessite parfois une protection contre la pluie (d'où les vitres coulissantes, qui restent largement ouvertes lorsqu'il fait beau temps), mais non contre le froid, d'où cette large ouverture arrière qui permet de monter facilement (même en marche). Par ailleurs, la superstructure en bois n'est pas comme le fer, victime de la corrosion due à l'air marin ou à la "soupe de corail" dont on revêt les pistes non goudronnées (ce qui vaut surtout, de nos jours, pour les îles autres que Tahiti). Le bois s'abîme bien sûr, en deux ou trois ans si le truck n'est pas remis dans un abri, mais il est facile d'effectuer soi-même les petites réparations qui s'avèrent nécessaires ainsi que la peinture. Enfin, la raison essentielle du succès des trucks est à rechercher dans leur coût : un bus de même capacité coûte en général 2,5 à 3 fois plus cher qu'un truck fabriqué localement et sa longévité est inférieure : aussi les bus sont-ils utilisés à peu près exclusivement pour les excursions organisées par les touristes (1).

La disposition des sièges en vis-à-vis ne semble nullement gêner la clientèle habituelle des trucks : au contraire le large espace entre les bancs permet d'y déposer, à l'occasion, les paquets volumineux. Mais surtout le truck se transforme souvent en salon : les discussions vont bon train, si la sono n'est pas trop tonitruante, les canettes de bière passent de mains en mains, les cigarettes aussi, et même les enfants vont d'un giron à l'autre. C'est un peu une ambiance de fête, à tout le moins d'une intense convivialité qui règne dans ces trucks, particulièrement lorsque le parcours s'étend hors de la zone urbaine.

La conception même des trucks, sur le plan technique, fait cependant ressortir deux problèmes sérieux de sécurité : l'absence de porte arrière peut faire craindre des chutes en cas de démarrage brutal du véhicule (une petite chaîne facilement amovible serait utile, elle existe parfois, mais il est exceptionnel qu'elle soit en place). Par ailleurs, l'absence de communication entre la cabine du conducteur et les passagers oblige ceux-ci à se porter à la hauteur du chauffeur pour payer, c'est-à-dire sur le côté gauche du véhicule, ce qui représente un danger certain, surtout lorsque le truck s'arrête (comme c'est presque toujours le cas) hors des stationnements spécialement prévus pour lui. Ces emplacements souvent signalés par le panneau "arrêt autocar" sont sans doute insuffisants en nombre (2), mais il faut bien reconnaître qu'ils sont peu utilisés : les arrêts, aussi bien à la montée qu'à la descente des voyageurs se font à la demande (3). Souvent, en dehors de la zone strictement urbaine, les arrêts se font devant les "supermarchés" dont les propriétaires sont parfois aussi les propriétaires de trucks : chacun descend alors pour faire ses achats, on en profite notamment pour refaire le plein de bière quand le voyage

(1) Les bus paient à l'entrée sur le territoire des taxes équivalentes à celles des véhicules de tourisme, soit 37,5 % sur le prix CAF, alors que les trucks ne paient que 9,5 % du prix CAF. Dans les deux cas, les véhicules venant de pays extérieurs à la Communauté économique européenne doivent acquitter une taxe supplémentaire de 21 % (des dérogations ont toutefois été accordées pour les importations de taxis d'origine américaine).

(2) Il en existe 66, dont 20 pour la commune de Papeete.

(3) C'est d'ailleurs souvent en fonction de ces petits services que les clients choisissent leur truck.

est long et le truck ne repart que lorsque tout le monde a terminé ses emplettes. Ce n'est peut-être pas très "rationnel", économiquement parlant, mais c'est une pratique sans doute bien adaptée à la mentalité et aux habitudes polynésiennes.

II - LES CIRCUITS

Les itinéraires des trucks sont déterminés par un document intitulé "Plan des transports routiers de voyageurs". Il s'agit d'un texte officiel établi pour la première fois en 1977 et publié au *Journal officiel* (1). Il dresse la liste des itinéraires desservis, le nom de l'entreprise chargée du service, le numéro de la ligne, (un numéro par ligne desservie par une entreprise donnée, quel que soit le nombre de véhicules affectés à ce service), la fréquence journalière, la capacité des véhicules et leur nombre.

Trois secteurs sont définis : le service urbain (numéro de lignes inférieurs à 100), la côte est (numéros de 100 à 200), la côte ouest (200 à 300...). Le plan de transport donne aussi la liste des services réservés aux écoliers et des services occasionnels : circuits touristiques, transport d'équipes sportives, associations, personnel hôtelier, paroisses... Chaque transporteur s'engage à respecter l'itinéraire pour lequel il a été inscrit au plan et à effectuer le nombre de voyages prévus chaque jour. Depuis sa mise en service, le plan a reçu des modifications de détail, après avis du Comité technique territorial des transports (CTTT) mais il respecte dans l'ensemble la limitation du nombre des véhicules et l'on voit sur le tableau 116 que les créations de lignes nouvelles ont été rares au cours des dernières années.

Le fonctionnement de ces lignes est assez différent selon qu'il s'agit de la desserte urbaine ou de celle des "districts". Le service urbain correspond aux trois communes de Papeete, Faaa et Pirae. En fait, la carte du trafic journalier montre qu'une desserte de type urbain va jusqu'à Paea d'une part (avec un mouvement important au départ d'Outumaoro, sur la commune de Punaauia, à la limite de Faaa), et jusqu'à Mahina de l'autre, ces deux communes constituant en quelque sorte le "front" de l'urbanisation actuelle, avec des déplacements quotidiens importants de personnes qui vont travailler à Papeete ou dans les communes voisines.

(1) JO de la Polynésie française, 30 novembre 1977, p. 1106.

Tableau 116
Évolution des lignes de 1977 à 1980.

Nombre de lignes en 1977	Lignes ayant changé de titulaire			Total	l'entre- prise a disparu	l'entre- prise une au- tre ligne	Lignes créées	Nombre de lignes en 1980
<u>Côte Est</u>	38	25	66 %	13	11	2	4	42
<u>Côte Ouest</u>	97	56	58 %	41	36	5	3	108
<u>Service urbain</u>	51	36	71 %	15	13	2	10	61
<u>TOTAL</u>	186	117	63 %	69	60	9	17	211

Sources : Plan de transport 1977 : J.O.P.F. - 30 Nov. 1977 p. 1106
Plan de transport 1980 : Service de l'Équipement, Subdivision
Mines et Transport.

Ces lignes sont définies seulement par leurs extrémités et la quasi-totalité d'entre elles aboutissant au marché central de Papeete. Le trafic échappant à cette polarisation est tout à fait minime puisque seule Taravao joue un rôle modeste de petit centre avec deux services quotidiens vers Tautira (d'où partent par contre dix services par jour vers Papeete, *via* la côte ouest), deux vers Papeari et un vers Mataiea et Teahupoo : il est vraisemblable que les scolaires constituent l'essentiel de la clientèle de ces services. Dans le secteur urbain, les itinéraires sont définis eux aussi uniquement par leurs extrémités, les rues empruntées entre le départ et l'arrivée (le marché de Papeete) pouvant varier au gré des clients.

Une carte a été dressée (hors-texte) de ces itinéraires urbains, à partir de l'observation directe du cheminement de chaque truck (à l'exception, évidemment, de ceux qui ne fonctionnaient pas lors de l'enquête, en février 1981). Elle donne donc l'image d'une desserte assez complète des trois communes concernées. Mais elle doit être interprétée avec prudence : elle représente en effet l'itinéraire suivi lors d'un ou deux voyages mais, si les points de départ et d'arrivée sont fixes, rien n'oblige le conducteur à emprunter à chaque voyage les mêmes rues.

On peut noter sur la carte (fig. n° 21) la dissymétrie marquée entre côte ouest et côte est. Elle est le reflet du contexte physique lui-même ; à l'est, la côte est souvent dépourvue de plaine littorale, la route est plus sinueuse, plus accidentée et parfois en médiocre état, car endommagée par des pluies plus fréquentes ou même directement par la mer : il arrive aussi qu'elle soit coupée par des éboulis, ou que les radiers, en cas de forte pluie, soient submergés. Les installations humaines sont moins nombreuses. C'est ainsi que la partie proprement "urbaine" de la commune de Mahina ne s'étend que sur

quelques centaines de mètres au-delà de la pointe Vénus. Il est d'ailleurs significatif que tout le trafic de la presqu'île emprunte la côte ouest : Taravao est presque aussi proche de Papeete par la côte ouest (60 km) que par l'est (57).

Une carte identique avait été dressée en 1968 (1) par J. Fages. À douze années de distance, on constate une assez grande similitude de tracés : même déséquilibre entre les deux côtes, prédominance écrasante dans le trafic des secteurs les plus proches de Papeete. Toutefois, le trafic est très supérieur en volume à ce qu'il était douze ans auparavant et l'on remarque en outre une différenciation plus marquée entre les communes maintenant urbaines de Mahina et Paea d'une part, et leurs voisines demeurées rurales, Papenoo et Papara (2).

Si l'on ajoute au trafic des deux "côtes" ceux de Pirae et de Faaa, classés en service urbain, on arrive à un chiffre théorique de 930 aller et retour quotidiens de trucks venant de l'est, à l'entrée de la commune de Papeete, et de 1 338 venant de l'ouest. Ce sont là des chiffres assez considérables qu'il convient de moduler par les comptages réels effectués à diverses périodes aux alentours du marché.

Lors d'une enquête effectuée en septembre 1979, en effet, on avait noté que 54 % seulement des services prévus au plan de transport étaient réalisés entre 5 h 30 et 17 h 30. Le trafic en dehors de cette période étant très réduit on peut estimer qu'un peu plus de la moitié seulement des services prévus sont effectivement assurés.

L'importance du trafic était ainsi estimée à cette date : 72 services venaient de la côte est, amenant 4 500 personnes (dont un peu moins de la moitié, 45 % venaient des communes de Papeete ou de Pirae, le reste arrivant de communes plus éloignées). 5 250 personnes ont été comptées au départ, dont 53 % cette fois pour les deux communes du service urbain et 47 % pour les localités plus éloignées.

À l'ouest, note le rapport, "le nombre des passagers descendus et montés est plus équilibré : 4 000 pour 4 200, 19 % empruntant le service urbain et 81 %, l'interurbain" (3).

(1) J. FAGES *et al.* 1970, p. 1 n° 1.

(2) En 1962 en revanche, il n'existait à Tahiti que "62 trucks, à savoir 15 faisant la côte est et Tautira, et 24 entre Papeete et Teahupoo". (B. Finney, 1964, p. 417)

(3) CETE décembre 1979.

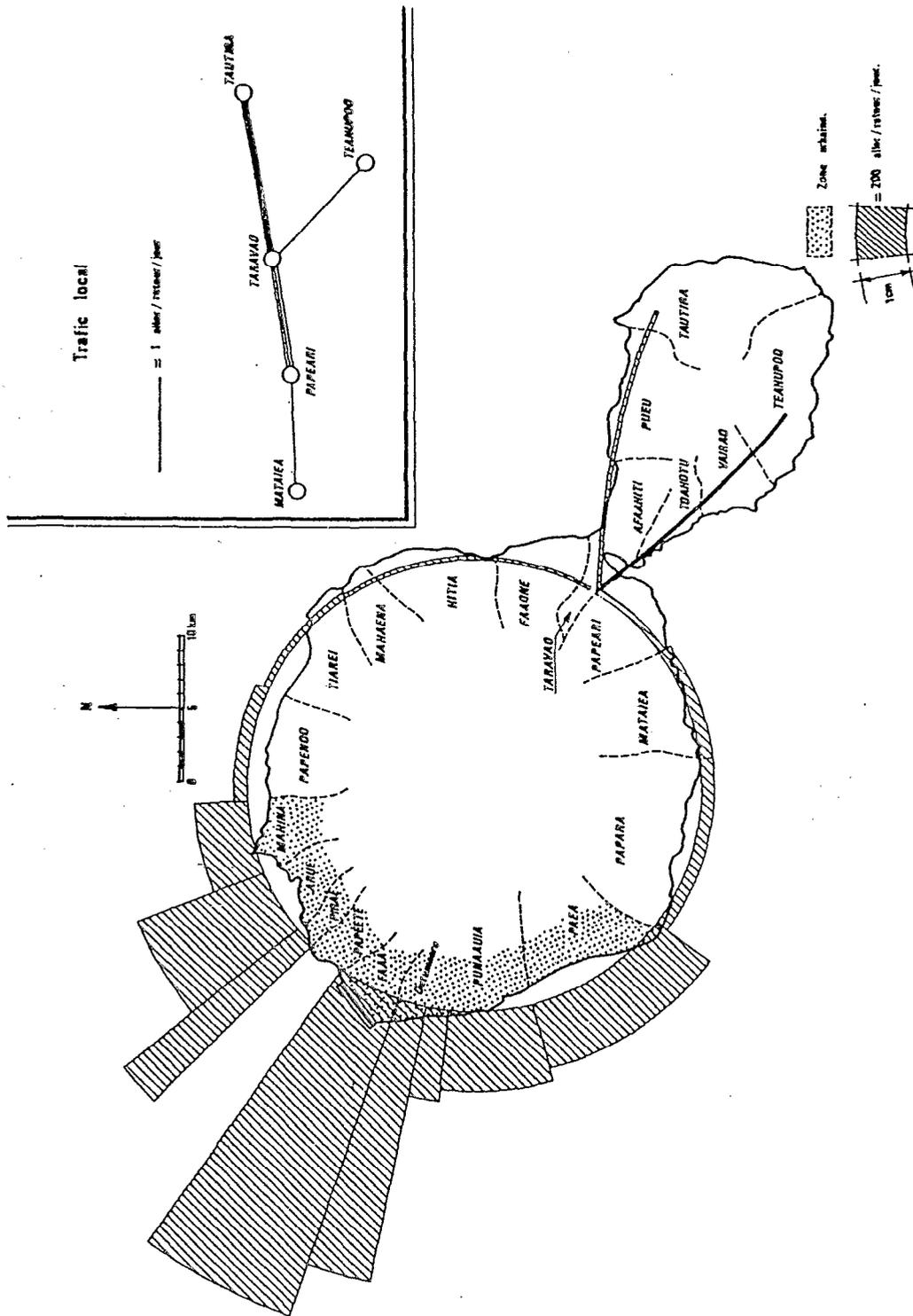


Figure n° 21
Trafic journalier des trucks à Tahiti (1980).

Le trafic connaît des variations horaires importantes avec une pointe marquée entre 6 et 8 heures, un creux sensible à la mi-journée, et un nouvel accroissement en milieu d'après-midi, plus étalé que celui du matin. Ces variations (cf. figure ci-jointe) sont bien sûr le reflet des horaires de travail et d'école.

Les utilisateurs

On estime au total que les transports collectifs ne jouent qu'un rôle modeste dans l'ensemble des déplacements des habitants (8 % seulement selon l'étude du CETE), mais qui n'est pas négligeable lorsqu'on le rapporte au nombre d'habitants : 75 voyages/an/habitants (1). C'est en outre un moyen indispensable de locomotion pour certaines catégories d'habitants, ceux qui ne disposent pas de véhicule personnel par exemple. Et le nombre élevé de trucks qui viennent au marché le dimanche matin en est le témoignage : en 1972, on estimait que les deux tiers des clients du marché s'y étaient rendus par ce moyen (2).

De même une autre enquête déjà ancienne, avait montré que dans le district de Paea, pas encore touché par le "boom" de l'urbanisation qui a suivi l'installation du CEP, 31 % des hommes adultes et 16,5 % des femmes (en avril 1962, et respectivement 32,5 et 11,7 % en juin) quittaient chaque jour Paea pour se rendre à Papeete (3). Ces déplacements étaient motivés par le travail (79 % des hommes) ou des achats (52 % des femmes), et le moyen de transport le plus utilisé était le truck pour 38 % des hommes et 68 % des femmes (4). Encore s'agissait-il à l'époque d'un secteur resté encore partiellement rural et tout laisse à penser que le nombre de personnes travaillant à Papeete a dû augmenter très sensiblement depuis cette date.

Une dernière observation peut être faite concernant les utilisateurs : un certain nombre de personnes, notamment parmi celles qui habitent les lotissements nouveaux créés à l'écart de la route de ceinture se plaignent d'une mauvaise desserte de leur quartier. Cela semble dû au fait que certains transporteurs titulaires de la ligne ne l'assurent que pour quelques voyages dans la journée, aux heures d'affluence : aux heures creuses, ils n'effectuent qu'une partie du trajet, celui où ils ont plus de chances de trouver des clients. À quoi s'ajoute une difficulté supplémentaire qui est le caractère privé de certains lotissements : les autorisations de desserte, dans ce cas, sont soumises à l'agrément du syndic du lotissement.

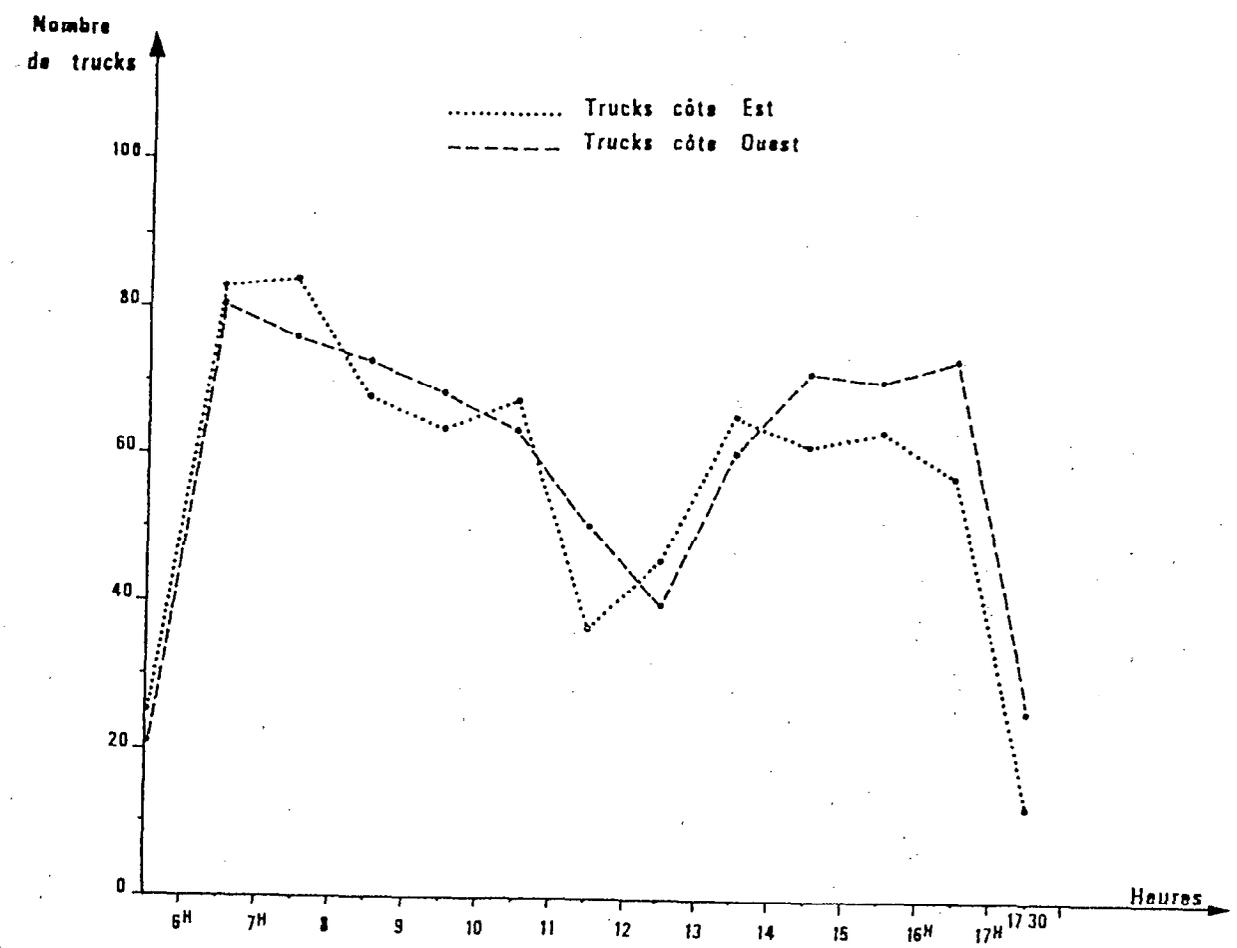
(1) CETE, décembre 1979, p. 27.

(2) C. ROBINEAU 1975.

(3) B. FINNEY 1964 (enquête réalisée entre les PK 19 et 20,5).

(4) 36 % des hommes et 32% des femmes se rendaient à Papeete en automobile, et 26 % des hommes en moto, vélomoteur ou scooter. Aucune femme, à l'époque, n'empruntait de "2 roues" : c'est devenu depuis lors un mode de locomotion très courant pour elles aussi.

Figure n° 23
Gare des trucks.



GARE DES TRUCKS - Courbe des arrivées par heure.
(Source: CETE ; ville de Papeete ; gare des trucks (1979))

III - LES ENTREPRISES

Les entreprises sont de petite taille : d'ailleurs la réglementation en vigueur (datant d'octobre 1979) limite à trois le nombre de véhicules pour chacune. À l'heure actuelle, la répartition en fonction du nombre de trucks est la suivante : sur 178 entreprises qui assument (en 1980) les transports réguliers, et possèdent au total 262 véhicules,

- 130 ont un véhicule
- 30 en possèdent 2
- 11 en possèdent 3
- 1 en possède 4
- 2 en possèdent 5
- 3 en possèdent 6
- 1 en possède 7

Ainsi, 73 % des entreprises ont la taille minimum, avec un truck unique. Les quelques exceptions relevées par rapport à la norme actuelle, c'est-à-dire les sept qui utilisent plus de trois véhicules, sont des entreprises qui ont conservé le parc qu'elles avaient lors de la mise en place du plan de transport de 1977 (1). Par ailleurs, quelques entreprises ont parfois un ou deux véhicules supplémentaires qui sont affectés exclusivement aux transports scolaires : ils portent dans ce cas une numérotation spéciale (de 500 à 600) qui leur interdit tout transport de passagers sur les lignes régulières. Il faut noter enfin que dans quelques cas un homme et une femme non mariés, mais vivant ensemble constituent en fait une seule entreprise lorsqu'ils mettent en commun les trois véhicules qui sont au nom de chacun d'eux (2).

Il n'y a pas de différence significative entre les différents secteurs : 1,29 véhicule par entreprise dans le secteur urbain, 1,44 pour la côte ouest et 1,57 pour la côte est.

Au-delà de ces indications chiffrées, nous avons cherché à savoir qui sont les chefs d'entreprise, comment ils investissent, et de quelle manière leurs affaires sont conduites.

A - Les chefs d'entreprises (3)

Les responsables des entreprises sont le plus souvent des hommes (75 % environ d'après le plan des transports, 76 % dans notre échantillon). Il est intéressant toutefois de s'arrêter sur cette proportion de 25 % de femmes qui sont à la tête d'entreprises de transports publics (elles sont un peu moins nombreuses parmi les conducteurs de véhicules, environ 15 %). C'est un phénomène peu fréquent dans une profession que l'on imagine

(1) Toutefois, le Comité technique territorial des transports a proposé la résorption des parcs supérieurs à trois véhicules par le non-remplacement des trucks retirés de la circulation.

(2) On nous a même signalé le cas de couples mariés qui auraient divorcé pour pouvoir tourner cette règle des trois véhicules par entreprise.

(3) Les éléments chiffrés qui figurent ci-dessous proviennent, sauf exception, d'une enquête par sondage au 1/5 (par choix raisonné en fonction de la taille de l'entreprise et de sa localisation). Toutefois, quelques entreprises ont fait défaut (arrêt momentané, véhicule en panne) ou n'ont fourni que des renseignements incomplets. Au total, 29 chefs d'entreprises ont été interrogés de façon détaillée, mais les réponses ont manqué, parfois, à certaines questions.

volontiers être l'apanage des hommes. Il est vraisemblable qu'il y a parmi elles, des prête-noms : l'entreprise est à leur nom parce que le mari est employé de l'État ou d'une collectivité locale, ou bien pour avoir en fait plus de trois véhicules. Mais cela est sans doute compensé par la part réelle que tient la femme, bien souvent, dans des entreprises qui sont au nom de leur mari, mais dont elles assurent en fait la gestion réelle.

L'âge moyen de ces chefs d'entreprises s'établit à un peu plus de 41 ans. La plupart d'entre eux n'ont reçu qu'une instruction primaire (trois seulement sur vingt sont allés quelque temps au collège), mais s'expriment correctement en français. Sur vingt-sept, neuf sont nés à Papeete, huit dans une autre commune de Tahiti, neuf dans les îles Sous-le-Vent et un dans les Tuamotu. Les domiciles actuels sont plus variés : dix habitent Faaa, six Papeete, trois ont leur domicile à Mahina, trois autres à Arue et trois à Punaauia, deux à Pirae et un dans chacune des trois communes de Papenoo, Paea et Mataiea. Assez logiquement, les transporteurs exploitent, autant que possible, une ligne dont le terminus se trouve à proximité de leur domicile, mais il arrive qu'ils soient contraints, par manque de ligne disponible, à en exploiter une plus éloignée.

Comment devient-on transporteur ? Nous avons essayé de reconstituer, pour plusieurs d'entre eux, leur itinéraire migratoire et professionnel.

Le milieu d'origine est généralement très modeste : sur vingt et une personnes, douze avaient pour père un cultivateur ou un pêcheur, deux un ouvrier, deux autres un commerçant, un avait un père fonctionnaire : dans quatre cas seulement les transporteurs ont repris le métier de leur père qui avait lui-même un ou plusieurs trucks.

Ce sont donc dans l'ensemble des "self made men" qui ont eu un itinéraire professionnel varié avant d'arriver à leur profession actuelle. En dehors de ceux qui ont succédé à leur père ou ont travaillé avec un véhicule prêté ou loué par lui, ils ont pratiqué un métier manuel : agriculteur, maçon, menuisier, mécanicien, boulanger, avant d'être chauffeur salarié (ou locataire d'un truck), étape fréquente avant qu'ils ne se mettent à leur compte.

Par ailleurs, l'exploitation d'un truck s'accompagne souvent d'une activité secondaire, le commerce par exemple, ou l'agriculture ; ou bien saisonnière, comme cet homme qui remise son truck pendant le "Tiurai" pour tenir une loterie sur le quai du port. Pour quelques autres, plus rares (cinq cas sur vingt-neuf), le truck est l'activité secondaire et vient en complément d'une activité commerciale ou d'un salaire. De même, dans de nombreux cas, le transport n'est pas la seule activité du ménage, et le conjoint est salarié (huit cas sur dix-neuf), commerçant (quatre cas), ou exploite un truck de son côté (trois cas) ; dans quatre cas seulement le conjoint n'exerce aucune profession. Sans vouloir généraliser à partir d'un échantillon étroit, ces chiffres sont au moins révélateurs d'une tendance : le transport n'est pas l'activité unique du ménage.

Serait-ce que celle-ci n'est pas de nature à procurer un revenu suffisant pour faire vivre une famille, ou bien est-ce simple prudence vis-à-vis d'une activité parfois aléatoire ?

B - La rentabilité des entreprises

Deux constatations ont été faites, qui sont apparemment contradictoires :

- la comparaison des plans de transport de 1977 et de 1980 montre qu'en trois ans un grand nombre de lignes ont changé de titulaires. Nous l'avons déjà souligné plus haut (cf. tableau n° 117), 63 % seulement des lignes ont le même titulaire en 1980 qu'en 1977, avec des proportions diverses selon les secteurs. Déduction faite des entreprises qui ont changé de ligne, on peut retenir qu'en trois ans, une entreprise sur cinq a disparu dans le secteur urbain, une sur quatre sur la côte est et plus d'une sur trois sur la côte ouest. C'est donc au total un "déchet" très important auquel les personnes interrogées donnent presque toujours la même raison : "faillite", vente parce que le véhicule unique était en panne et que son exploitant n'avait pas d'argent pour le réparer. Ceci sans compter les lignes "suspendues" par le service des Mines parce que, depuis plusieurs mois l'entreprise n'assure plus son service faute d'un véhicule en état de marche (1),
- à l'opposé, la liste est longue de candidats à l'exploitation d'un truck (cinquante en octobre 1981), un certain nombre de personnes aspirent donc à cette profession, en dépit des nombreux échecs enregistrés. Trois raisons peuvent être invoquées nous semble-t-il : tout d'abord une certaine attirance de la part de jeunes pour la conduite d'un véhicule imposant, analogue sans doute à l'attrait qu'exerce la conduite d'engins de travaux publics : ensuite, chez beaucoup, le désir d'être le "patron" d'une entreprise, même modeste (2), d'échapper en quelque sorte au salariat; enfin a joué aussi la crise de l'emploi : il semble bien que récemment, devant la difficulté à trouver du travail, de jeunes hommes se tournent vers cette profession comme un moyen d'échapper au chômage.

Quoi qu'il en soit de ces motivations, il nous est apparu nécessaire d'essayer d'y voir plus clair dans le fonctionnement économique de ces entreprises, en dressant des bilans d'exploitation. Ceux-ci, on s'en doute, sont difficiles à établir, car les comptes ne sont guère tenus fidèlement. À la question "tenez-vous une comptabilité?", onze (sur vingt-quatre) ont répondu non, et treize oui, parmi lesquels deux seulement ont recours à un comptable professionnel, une ou deux fois par an, pour mettre à jour leurs comptes. Dans la mesure où ces entreprises ne sont soumises qu'à la patente, il n'y a pour elles aucune obligation fiscale d'établir des bilans comptables rigoureux. Les résultats que nous présentons ci-dessous sont donc des bilans reconstitués après coup, sur la base d'estimations fournies par les exploitants, avec la double incertitude résultant des défaillances de la mémoire et des réticences à parler chiffres. Malgré leurs imperfections, il nous semble cependant qu'un certain nombre d'enseignements peuvent en être tirés : le tableau ci-dessous présente des cas et non des moyennes : il nous a semblé préférable, en effet, compte tenu de l'incertitude des chiffres de les donner à titre d'exemple sans chercher à leur attribuer une valeur statistique qu'ils n'ont évidemment pas.

(1) Un ultime délai d'un mois est accordé au transporteur par le service des Mines pour "réactiver" sa ligne lorsque celle-ci n'est plus assurée depuis au moins six mois.

(2) Nous avons entendu à plusieurs reprises ce genre de réflexion : "Avant, j'étais chauffeur dans une entreprise. Maintenant, je suis libre... je gagne moins, mais je fais ce que je veux".

Entreprises ayant un truck, dont le chauffeur est le propriétaire

Secteur	URBAIN	URBAIN	URBAIN	URBAIN	URBAIN	COTE EST	COTE OUEST				
Capacité de véhicule	18 Places	22 Places	35 Places	18 Places	26 Places	14 Places	18 Places	18 Places	18 Places	25 Places	35 Places
INVESTISSEMENT											
Neuf/Occasion	Occasion	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Occasion	Occasion	Occasion
Année d'achat	1975	1979	1970	1978	1974	1974	1980	1976		1979	
Véhicule nu	500.000	1.400.000	410.000	1.112.000	850.000	550.000	1.266.000	1.218.000	400.000	450.000	500.000
Caisse		160.000	40.000	150.000	150.000	100.000	70.000	110.000		80.000	180.000
Accessoires		60.000	20.000	20.000	30.000	20.000		40.000			40.000
Carte grise	2.500	2.500	2.000	2.500	2.500	2.000	(2)	(2)	1.000	2.000	2.000
Garage				20.000				20.000			
TOTAL	502.500	1.622.500	472.000	1.304.500	1.032.500	672.000	1.336.000	1.388.080	401.000	532.000	722.000
Amortissement (4ans)	125.625	405.625	118.000	326.125	258.125	168.000	334.000	347.020	100.250	133.000	180.500
FOICTIONNEMENT											
DEPENSES											
Assurances	60.000	115.000	65.000	120.000	90.000	45.000	105.000	98.000	61.000	100.000	150.000
Patente	7.000	8.000	5.000	9.000	1.300	7.000	5.500	5.075	5.000	5.000	8.000
Carte violette	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Stationnement	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
Pneus	88.000	44.000	45.000	60.000	60.000	40.000	88.000	72.000	80.000	88.000	168.000
Entretien courant	43.200	28.800	18.000	46.750	40.000	40.000	21.600	20.000	25.000	45.600	40.800
Réparations (1)	(50.000)	120.000	(50.000)	100.000	50.000	50.000	-	40.000	(50.000)	(50.000)	(50.000)
Carburant	375.000	250.000	150.000	270.000	360.000	350.000	270.000	420.000	300.000	568.750	450.000
TOTAL	627.000	569.600	336.000	609.550	605.600	535.800	493.900	658.875	524.800	861.150	871.400
RECETTES	1.250.000	1.250.000	900.000	1.250.000	1.050.000	1.400.000	1.500.000	1.400.000	1.050.000	1.587.500	1.200.000
BENEFICE											
Annuel	497.375	275.400	446.000	314.325	186.275	696.075	672.100	394.105	424.950	593.350	148.100
Mensuel	41.448	22.950	37.167	26.194	15.523	58.006	56.008	32.842	35.413	49.446	12.342

(1) Estimées forfaitairement à (50.000 F) /an si des indications plus précises n'ont pas été communiquées par le Chef d'entreprise

(2) Carte grise incluse dans le prix d'achat du véhicule.

Tableau 117
Comptes d'exploitation sommaires (en F CFP).

Les dépenses d'investissement comprennent, outre l'achat du véhicule, la fabrication de la caisse (y compris peinture, aménagements intérieurs), les accessoires (boîte à pharmacie, extincteur), le rembourrage des sièges éventuellement, et, surtout, la sonorisation. Les dépenses de construction d'un garage sont rares, la plupart des trucks passant la nuit en plein air. L'amortissement a été calculé à partir du total des dépenses d'achat du véhicule. Parmi les durées possibles d'amortissement : six ans, qui est l'âge moyen des trucks en circulation, ou quatre ans qui est le taux généralement retenu par les organismes de crédit, nous avons retenu ce dernier (1).

Les dépenses de fonctionnement sont difficiles à préciser, en particulier, celles qui concernent l'entretien du véhicule ; le prix des réparations, notamment, est rarement connu avec certitude : à défaut d'indication plus précise, nous les avons estimées, le plus souvent, à un forfait de 50 000 F annuels. La plupart des chauffeurs propriétaires assurent eux-mêmes l'entretien le plus courant et ne s'adressent à un mécanicien que pour les réparations les plus importantes. Les dépenses en carburant ont été calculées à partir des évaluations données assez précisément, par jour ou par semaine, par les propriétaires. Il en a été de même pour les recettes (2).

Le bilan global fait ressortir, compte tenu de l'amortissement du matériel, un bénéfice qui ne paraît pas au total bien considérable. À l'époque de l'enquête, le SMIG était de 35 000 F CFP par mois, et l'on voit que six entreprises seulement sur onze dépassaient ce chiffre en bénéfice moyen mensuel. Cette remarque doit toutefois être nuancée sur deux points : d'une part, l'amortissement réel du matériel se réalise sur une période plus longue que les quatre ans que nous avons retenus ; d'autre part, la plupart de ces entreprises bénéficient de rentrées supplémentaires dues aux transports scolaires (sur lesquels nous reviendrons) ou à des transports occasionnels tels que la location du truck à une collectivité (école, paroisse, commune, association sportive) ou à un particulier, pour transporter des personnes ou des marchandises (3).

Il est plus difficile par contre de dresser un bilan des entreprises fonctionnant avec plusieurs véhicules, dans la mesure où là aussi, il n'y a pas, en général, de comptabilité clairement établie. Dépenses et recettes de chaque truck ne sont pas individualisées et en outre, elles sont parfois confondues avec celles liées à d'autres activités de l'entreprise, commerciales par exemple.

(1) En fait, de l'avis des professionnels, un truck bien entretenu peut, tout comme un camion, durer jusqu'à dix ans.

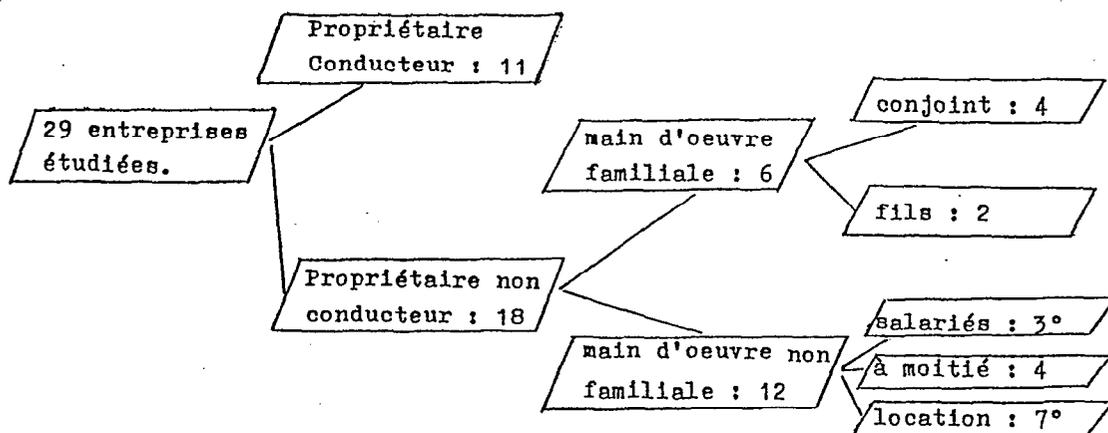
(2) Dans une étude destinée à la mise en place d'une formule de révision des tarifs, la subdivision des Mines a retenu les pourcentages suivants pour les divers postes du bilan : frais fixes (amortissement sur six ans, frais généraux, bénéfice) : 34 % ; salaire du conducteur : 28 % ; carburant : 12 % ; lubrifiant : 2 % ; pneumatiques : 17 % ; entretien courant : 7 %.

(3) D'autre part, en 1981, les prix de transport par trucks ont été très sensiblement relevés : de 30 à 45 % en moyenne selon les destinations, avec un taux particulièrement étonnant pour Papeete : + 71% (35 F en septembre 1980, 60 F en juillet 1981). Pour la même période, l'indice des prix a augmenté de 13 % environ, et le prix du gas-oil (mais celui-ci n'est compté que pour 12 % dans la formation du prix du transport), de 26 %.

Par ailleurs, les relations entre chauffeurs et propriétaires sont soumises à des modalités très diverses, et c'est au travers de ces modes de relations que l'on reviendra sur le bilan de ces entreprises fonctionnant avec plusieurs véhicules.

C - Propriétaires et conducteurs

Figure n° 24



(Deux entreprises ont à la fois des chauffeurs salariés et des chauffeurs payant une location).

Les propriétaires ne sont pas toujours les conducteurs de leurs véhicules; même ceux qui ne possèdent qu'un truck ont parfois recours à un chauffeur (dans cinq cas sur les seize entreprises). Le propriétaire fait appel soit à une main-d'œuvre familiale, (six cas sur vingt-neuf dans notre échantillon : conjoint, enfant, père) qui ne reçoit pas de rémunération déclarée, soit à une main-d'œuvre extérieure. Dans ce cas, les relations ne sont pas toujours bonnes, et varient selon le type de contrat qui règle les rapports :

- le salariat est rare (trois cas rencontrés sur vingt-neuf entreprises). D'après les renseignements recueillis au cours de l'enquête, cette situation ne fait pas l'objet d'un contrat régulier et la rémunération officielle est, apparemment, inférieure au SMIG. Une telle situation est source de conflit, dans la mesure où l'employé s'estime insuffisamment payé et où l'employeur le soupçonne de compléter lui-même sa rémunération avant de lui remettre la recette de la journée ou de la semaine. Le salariat entraîne aussi, disent certains chefs d'entreprises, un manque de sens de la responsabilité des chauffeurs qui entretiendraient mal leurs véhicules ou auraient trop d'accidents.
- dans d'autres entreprises, propriétaire et conducteur partagent par moitiés les recettes et les dépenses d'entretien, les grosses réparations restant à la charge du propriétaire. Là encore, des contestations peuvent naître sur le montant des recettes qui sont effectivement remises, chaque semaine en général, au propriétaire. Parfois, celui-ci conduit aussi un truck sur la même ligne et est donc en mesure d'apprécier le total des recettes qui peuvent être réalisées en une journée. Dans un cas étudié, où les chiffres paraissent dignes de foi, le conducteur est le fils du propriétaire, et le bilan global fait apparaître un revenu mensuel de l'ordre de 45 à 50 000 F CFP par mois, pour chacun.

- le cas le plus fréquent est celui de la location du truck par le chauffeur. Dans ce type d'accord, le propriétaire conserve à son nom la carte grise et la licence de transport, il paie l'assurance et les réparations; le chauffeur prend à son compte les dépenses de carburant et assure l'entretien courant. Plus que dans les autres systèmes, il a un intérêt égal à celui du propriétaire au maintien en bon état de son outil de travail. Les prix de location sont variables selon les lignes et les entreprises : ils vont de 10 000 à 25 000 F CFP par semaine. Dans ce dernier cas, la location paraît bien élevée pour que le chauffeur en retire une rémunération correcte; aussi sont-ils tentés, puisqu'ils conservent l'intégralité des recettes, de multiplier les voyages, souvent à vive allure, pour augmenter un peu leurs bénéfices.

Dans tous les cas, les conducteurs de trucks, quel que soit leur statut, ont des horaires de travail élevés qui vont fréquemment de 5 h 30 ou 6 h à 17 h 30 ou 18 h. Même en tenant compte des arrêts en fin de ligne et d'une pause plus longue à la mi-journée, le temps de travail, on le voit, est souvent supérieur à 10 heures par jour et ceci cinq jours et demi par semaine en moyenne (plus un ou deux aller-retour pour le marché du dimanche matin). Un autre problème souvent évoqué par les chauffeurs, mais aussi par les propriétaires, est l'absence totale de protection sociale. Ils ne bénéficient en effet ni des prestations familiales ni de l'assurance vieillesse. La CPS (1) étudie la possibilité d'étendre à ces travailleurs un régime de protection sociale analogue à celui qui a été institué en 1979 pour les agriculteurs, pêcheurs et artisans. Actuellement, seuls ceux qui ont souscrit une assurance volontaire ont une protection proportionnelle au montant de leurs cotisations.

Le bilan global de ces entreprises présente pratiquement autant de cas d'espèces que d'entreprises. Plusieurs sont, en apparence, déficitaires. Déficit apparent parfois, qui correspond soit à des déclarations trop incertaines des recettes ou des dépenses, soit à un déficit des recettes courantes, qui est comblé par les sommes venant des transports scolaires; celles-ci sont parfois importantes, mais, versées par mois, elles ne sont pas reprises, souvent, dans la comptabilité que tiennent (en grande partie de mémoire), les chefs d'entreprise. Déficit réel dans d'autres cas : les chefs d'entreprises n'ont pas su gérer convenablement leur affaire, ont acheté des véhicules d'occasion qu'ils n'ont pas su réparer ou renouveler à temps et se retrouvent après quelques années avec plusieurs trucks en panne ou, menacés de suspension de licence pour non-desserte de la ligne qu'ils ont en exploitation. Ce déficit cumulatif en quelque sorte a été rendu possible par une gestion qui n'individualisait pas le secteur transport et il a été masqué quelque temps, plusieurs années parfois, par l'apport régulier d'argent frais provenant du commerce ou de salaires. Mais au bout du compte, ces entreprises se retrouvent avec des cours encombrées de véhicules en panne, moteurs entreposés dans des hangars, dans l'attente de pièces détachées, ou tout simplement d'argent permettant de relancer l'activité.

Ce ne sont là pourtant que des cas extrêmes et d'autres entreprises étudiées font preuve d'une belle vitalité comme en témoignent quelques exemples :

(1) CPS : Caisse de prévoyance sociale.

- une entreprise a deux véhicules, achetés d'occasion, l'un est conduit par le propriétaire et lui procure un bénéfice apparent de plus de 70 000 F mensuels (sans les transports scolaires). L'autre, conduit par un chauffeur payé à moitié procure à ce dernier un revenu mensuel proche de 43 000 F, et au propriétaire une rente de près de 31 000 F par mois (à laquelle il conviendrait d'ajouter là aussi des recettes de transports scolaires).
- sur une autre ligne, une entreprise possède deux véhicules, achetés récemment et conduits par les fils du propriétaire. Chaque truck rapporte de 35 000 à 40 000 F nets par mois. L'entreprise bénéficie il est vrai de l'apport régulier d'un hôtel qui a passé contrat avec elle pour le transport de son personnel (en outre les recettes journalières déclarées nous ont paru minorées par rapport à ce que l'on peut savoir à partir des autres entreprises).
- dans un autre cas, le bénéfice déclaré par le propriétaire (cinq trucks) paraît relativement mince (de l'ordre de 13 000 F par mois et par véhicule), mais il faudrait ajouter là encore les recettes des transports scolaires. Cette entreprise, d'ailleurs, semble prospère puisqu'elle parvient à renouveler régulièrement ses véhicules et que son chef n'exerce pas d'autre activité.

Dans l'ensemble, les entreprises qui fonctionnent le mieux, quel que soit le nombre des trucks en service, sont celles dont le patron assure lui-même l'entretien et la plupart des réparations, et parmi celles-ci, celles qui disposent de plusieurs véhicules. Dans les autres cas, et notamment lorsque le véhicule a été acheté d'occasion les réparations chez un professionnel deviennent rapidement trop onéreuses.

D - Le crédit

L'investissement que représente l'acquisition d'un truck est une dépense lourde, même s'il s'agit d'un véhicule d'occasion. Aussi le recours au crédit, officiel ou privé, est-il pratique courante. Dans quelques cas, assez rares, le propriétaire réunit la somme nécessaire à l'achat grâce à des prêts familiaux ; s'il s'agit du renouvellement du matériel, la vente d'un véhicule usagé fournit également un appoint qui peut être substantiel. Mais le plus souvent l'acheteur s'adresse à une banque ou à un concessionnaire pour obtenir l'argent qui lui manque.

À partir d'un relevé effectué sur les cartes grises délivrées de 1976 à 1980, on a pu constater que sur 82 trucks :

- 10 n'avaient pas été soumis à gage,
- 19 avaient bénéficié d'un crédit accordé par l'importateur du véhicule,
- 44 avaient obtenu un crédit bancaire,
- 9 avaient été achetés en leasing.

Le crédit accordé par le représentant d'une marque peut atteindre 80 % du prix d'achat, remboursable en deux ans : toutefois la plupart des acheteurs préfèrent payer une partie plus importante à l'achat (la moitié en moyenne nous a-t-on dit) pour ne pas alourdir le fonctionnement de leur entreprise par des remboursements trop élevés.

Parmi les organismes bancaires, la SOCREDO fonctionne à la fois comme société de crédit, banque de dépôts et banque de développement, et exige des demandeurs de crédit, dans le cas particulier des trucks, qu'ils fassent un apport personnel de 20 à 30 % du montant de l'investissement.

Les autres banques ont institué soit des organismes spécialisés comme CREDICAL ou CREDIPAS, soit, plus récemment, des sociétés de leasing (SOFINAUTO, SOFINA-BAIL). Cette dernière formule paraît avoir un certain succès depuis ces deux dernières années, dans la mesure surtout où elle permet de réaliser un investissement sans disposer d'un apport personnel. La société de leasing reste dans ce cas propriétaire du véhicule, durant quatre ans en général, au cours desquels son client doit rembourser mensuellement des sommes relativement importantes. Le client est libre de choisir le modèle qu'il souhaite et la patente est établie à son nom. Au terme des quatre années de crédit, il peut acheter son véhicule (il paie alors environ 2 % de son prix d'achat neuf). C'est une solution alléchante pour ceux qui ne disposent pas de capital initial : toutefois, l'acceptation par la banque est soumise à un examen attentif du dossier et à la présentation d'un compte prévisionnel d'exploitation. La principale société de leasing refuse ainsi environ la moitié des demandes qui lui sont présentées, notamment si le demandeur ne dispose pas d'autres ressources lui permettant de faire face aux remboursements. Le client idéal, selon les organismes prêteurs étant celui qui a déjà, par ailleurs, des revenus réguliers ou celui qui veut conduire lui-même son truck sans recourir à des salariés.

IV - LES TRANSPORTS SCOLAIRES

Le transport des élèves constitue, nous l'avons dit, un appoint financier qui est souvent indispensable aux entreprises pour vivre. C'est une délibération de l'Assemblée territoriale qui, en janvier 1979, a prévu l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires en Polynésie, à compter de la rentrée 1978-1979. En 1979, 46,7 millions de F CFP ont été inscrits au budget, (21,3 venant du territoire et 25,4 de l'État), pour l'ensemble des transports scolaires, routiers et inter-insulaires. Pour l'année suivante, 104 millions ont été prévus et une convention signée entre le territoire et le ministère de l'Éducation stipule que l'État fournit 73 % de la somme et le territoire 27 % (sur la somme inscrite, 20 millions sont affectés aux transports inter-îles et le reste aux transports routiers). En 1981, les prévisions budgétaires sont de 128 millions mais cette somme sera insuffisante compte tenu de mesures récentes prises en conseil de gouvernement : l'augmentation des tarifs de transports routiers, l'accroissement des fréquences des transports scolaires inter-insulaires, l'abaissement à 1 km (au lieu de trois) de la distance domicile-école ouvrant droit à la gratuité.

Les transports scolaires sont gérés par un comité consultatif comprenant des représentants des pouvoirs publics, des usagers et des entreprises de transports. Toutefois, il n'a pas encore été établi de plan de transports scolaires (en cours d'étude lors de notre enquête, il devait être mis en place pour la rentrée de 1982). Ceux-ci figurent dans le Plan de transport général établi par le service des Mines qui prévoit des "services réservés aux écoliers" (lignes numérotées à partir de 500). Cinquante entreprises y sont mentionnées (1) mais six

(1) Auxquelles il faut ajouter huit communes, à Tahiti, disposant de vingt-cinq véhicules et dix paroisses ou associations religieuses (onze véhicules), qui transportent les élèves, les associations sportives ou les membres des églises.

seulement n'assurent que les transports scolaires : toutes les autres desservent une ligne régulière et assurent en plus le transport des élèves.

Par ailleurs, le service de l'Éducation, qui a en charge l'organisation de ces transports, n'exerce pas de choix parmi les transporteurs qui veulent assurer ce service : l'autorisation accordée par le service des Mines vaut agrément pour les transports scolaires. Le service de l'Éducation procure aux entreprises concernées un autocollant "TS" à fixer sur le pare-brise du truck. Des tickets de transports (gratuits) sont donnés aux enfants des écoles primaires et des établissements secondaires, en fonction de leur domicile. Ceux-ci les remettent au conducteur du truck et le responsable de l'entreprise envoie chaque mois les tickets, sous bordereau, au service de l'Éducation qui a la charge de les payer sur les crédits qui lui sont alloués par le budget (contrairement à ce qui se passe en métropole, il n'y a de participation ni des parents, ni des communes).

Les sommes versées sont en définitive assez importantes. À titre d'exemple, un relevé a été affecté au service de l'Éducation, pour les mois de novembre 1980 et septembre 1981, sur les factures payées pour l'île de Tahiti. On note (cf. tableau 119) la progression considérable d'une année sur l'autre puisque l'on passe au total de 6 millions à près de 17. Sur ce dernier chiffre, le tiers environ est dû aux transports sur les distances 1 à 3 km.

Pour les entreprises, cet appoint est considérable puisque la moyenne est passée de 50 000 à plus de 177 000 par mois (la médiane entre les entreprises qui était de 27 000 - 28 000 F en novembre 1980 est de 51 000 en septembre 1981). Cela permet donc de corriger, en hausse, et de manière très sensible, les résultats des bilans sommaires d'exploitation. Ils permettent de comprendre que pour de nombreuses entreprises, les transports scolaires sont les revenus réguliers (même s'ils sont payés avec un à deux mois de retard par rapport à la date du service fait), qui permettent de tourner correctement et assurent à leurs responsables des revenus qui, du coup, sont sensiblement plus élevés que le SMIG.

Or, un problème nouveau est posé en ce domaine par la politique menée actuellement par certaines communes qui ont fait l'acquisition de véhicules (trucks ou bus d'occasion) pour le ramassage des élèves. Une telle orientation présente à la fois des avantages et des inconvénients :

- dans la plupart des îles, hors Tahiti, où n'existe pas de services réguliers de trucks, les communes assurent ainsi un ramassage qui ne peut être effectué autrement (1).
- à Tahiti même, le service est rendu avec une plus grande ponctualité et les normes de sécurité sont mieux respectées (2).

(1) Mais certains particuliers ont aussi des véhicules de transports publics dont l'activité principale est d'assurer les transports scolaires. Ainsi à Raiatea existent dix-neuf trucks privés pour trois véhicules communaux seulement; à Tahaa, neuf privés et un communal; à Huahine, douze privés et aucun véhicule communal, comme à Bora-Bora. Dans d'autres cas, l'existence de trucks communaux a permis de faire échec à une entente des transporteurs privés qui pratiquaient des tarifs trop élevés.

(2) Le conseil de gouvernement a édicté en 1981 une nouvelle réglementation pour le transport d'enfants en groupe : vitres bloquées à mi-hauteur, chaîne ou sangle à l'arrière, accompagnateur.

- en contre partie cela crée des charges nouvelles pour les communes, aussi bien pour l'investissement que pour le fonctionnement : il faut recruter des chauffeurs qui ne peuvent guère être affectés à d'autres tâches en dehors des heures de conduite des élèves. Ces charges sont toutefois partiellement compensées par les subventions que donne l'État pour l'achat des véhicules (50 % du montant) et par le paiement aux communes, comme aux entreprises particulières des tickets remis par les élèves. Mais le bilan global, toutefois, est sans doute déficitaire pour les communes,
- à plus long terme, si cette expérience, limitée pour l'instant à quelques communes, se généralisait, il est indéniable qu'elle aurait pour effet de mettre en péril certaines entreprises de transport : c'est donc l'économie générale qui souffrirait de cet équipement concurrentiel des collectivités locales.

Tableau 118
Transports scolaires (novembre 1980-septembre 1981).

Sommes payées	Nombre d'Entreprises		Montant total		Montant moyen par Entreprise	
	Nov 80	Sep 81	Nov 80	Sept 81	Nov 80	Sept 81
Moins de 10000 F	15	4	88 500	25 840	5 900	6 460
de 10 à 19999 F	26	10	351 000	147 700	13 500	14 770
de 20 à 29999 F	22	18	506 000	456 755	23 000	25 375
de 30 à 49999 F	24	37	913 600	1 537 570	38 067	41 556
de 50 à 99999 F	20	29	1 292 000	2 163 950	64 600	74 619
de 100 à 200000 F	14	22	2 395 000	3 225 904	171 071	146 632
plus de 200000 F	2	23	618 000	9 221 031	309 000	400 914
TOTAL	123	143	6 164 100	16 778 750	50 115	117 334

V - LA PROFESSION ET LES POUVOIRS PUBLICS

L'organisation des transports routiers a été réglementée en 1976 et 1977. Une délibération de la commission permanente de l'Assemblée territoriale a décidé, en effet, l'établissement d'un plan de transport pour le territoire, établi une réglementation technique pour les véhicules et institué un comité technique. Le plan de transport, nous l'avons vu, dresse la liste des exploitants et les itinéraires desservis. Il énumère également les entreprises autorisées à effectuer des transports occasionnels : circuits touristiques (neuf entreprises, quarante-quatre véhicules), transports d'équipes sportives, associations diverses, personnel hôtelier (cinq entreprises, six véhicules dont quatre sont affectés également à des lignes régulières), services réservés aux écoliers (cf. ci-dessus), communes et paroisses. Toutes les entreprises régulièrement constituées en 1977 ont été inscrites de droit à ce plan de transports, publié pour la première fois au JO du 30 novembre 1977 et plusieurs fois modifié par la suite, sur proposition du comité technique territorial des transports.

Ce comité est un organisme consultatif qui comprend :

- le conseiller de gouvernement chargé de l'équipement, président,
- deux membres de l'Assemblée territoriale,
- un magistrat,
- le chef de service des Travaux publics,
- le chef de service des Affaires économiques,
- le chef de service de la Sûreté,
- le commandant de groupement de la Gendarmerie,
- le directeur de l'Office de développement du tourisme (avec voix consultative),
- un représentant des usagers désigné par le conseil de gouvernement,
- quatre représentants des transporteurs.

Le rôle de ce comité est de tenir à jour le plan de transports, de proposer les tarifs et de préparer la réglementation. Il joue aussi le rôle de commission disciplinaire. Il se réunit tous les deux mois.

Si l'on en juge par les comptes rendus de réunions, les relations paraissent bonnes entre pouvoirs publics et transporteurs, un certain nombre de règles de bonne conduite ayant été établies. Les questions abordées, outre les modifications de lignes (création, radiation, changement de ligne), qui constituent l'essentiel de l'activité du CTTT sont le stationnement, la durée du travail, la concurrence et les prix de transport.

A - L'organisation de la profession

Lorsque le CTTT a été mis en place, une difficulté s'est présentée avec la désignation des représentants des transporteurs au point qu'il a fallu recourir à l'arbitrage du conseil de gouvernement pour nommer ces représentants, faute d'entente entre les organisations profes-

sionnelles (1). Celles-ci, en effet, sont au nombre de cinq. La plus importante semble être le "Syndicat des transports en commun" dont le siège est à la mairie de Faaa et qui regroupe presque uniquement des transporteurs de la côte ouest. Viennent ensuite un autre "Syndicat des transports en commun" affilié à la FSPF (Fédération des syndicats de Polynésie française), le "Syndicat des propriétaires et conducteurs de transports en commun et touristiques", affilié à l'USAP (Union des syndicats autonomistes de Polynésie), un "Syndicat des entrepreneurs et chauffeurs de transports automobiles de la Polynésie française" (SECTA) qui a son siège à la mairie d'Arue et un "Syndicat polynésien des transports en commun et minibus", affilié à la CTAP (Centrale des travailleurs autonomistes polynésiens).

Assurément le nombre de ces associations ne permet guère d'assurer une défense efficace de la profession : en outre, plusieurs de ces syndicats sont rattachés plus ou moins directement à telle ou telle personnalité locale (2) et fonctionnent plus comme groupes de pression que comme de véritables syndicats (cf. par exemple l'utilisation qui est faite des trucks pendant les campagnes électorales et les jours d'élection). De nombreux transporteurs d'ailleurs se plaignent d'un manque d'efficacité de ces groupements.

On peut aussi penser qu'une profession mieux organisée aurait plus d'autorité pour régler les délicats problèmes de concurrence entre les entreprises. Sur ce sujet, les doléances sont multiples : malgré la réglementation relativement rigoureuse sur le partage des lignes, les entreprises du service urbain, par exemple, se plaignent de la concurrence que leur font les trucks venus de la côte ouest ou de la côte est : ceux-ci ne devraient pas en principe charger de clients dans la zone urbaine, mais ils le font fréquemment : d'où la demande exprimée à plusieurs reprises de contrôles plus sévères (3). De même, la recherche de clients au départ du marché s'accompagne parfois de racolage sur les voies adjacentes, de départs avant le tour de rôle déterminé par l'ordre d'arrivée, engendrant quelques embouteillages supplémentaires, ou bien de prix inférieurs aux tarifs officiels (4).

-
- (1) À l'origine, les représentants des transporteurs étaient élus, ce qui permettait au moins de mesurer la représentativité réelle de chaque organisation. Ce système a été remplacé ensuite par une désignation de ces délégués par les organisations professionnelles.
 - (2) Il est d'ailleurs significatif de constater que les transporteurs ne disent pas être affiliés à tel ou tel syndicat, mais "chez un tel".
 - (3) C'est surtout sur l'itinéraire Outumaoro-Papeete que les trucks du service urbain se plaignent de la concurrence de ceux de la côte ouest. Le conseil de gouvernement a décidé (cf. *La Dépêche* du 8 octobre 1981) d'interdire aux trucks non urbains (à l'exception de ceux d'Outumaoro) de charger des passagers lors de leur traversée des communes de Pirae, Papeete et Faaa. Mais les contrôles seront bien difficiles à assurer (le service des Mines ne dispose pour sa part que d'un seul contrôleur). On peut se demander d'ailleurs s'il ne serait pas préférable d'ouvrir la RDO aux trucks de la côte ouest. Cette voie leur est interdite à cause de la limitation inférieure de vitesse à 60 km/h (les trucks sont sensés ne pas dépasser les 50 km/h). Les véhicules qui n'ont pas de clients à déposer à Faaa y gagneraient en temps et encombreraient moins la route de ceinture.
 - (4) Suivant l'expression d'un conducteur interrogé, "*cela fait honte* de quitter le marché avec un truck vide, alors certains cassent les prix". Ajoutons que les tarifs officiels sont considérés comme des prix maximums par les pouvoirs publics. En outre, de nombreux abonnés qui empruntent régulièrement le même truck paient à la semaine ou au mois, à un tarif plus avantageux.

B - Trucks et taxis

De même, les problèmes sont fréquents entre chauffeurs de trucks et taxis. Ces derniers sont au nombre de 113 (dont 70 à 80 travaillent régulièrement, les autres exercent une autre profession et ne font le taxi que le soir ou durant les fins de semaines). Ils sont mieux organisés depuis que leurs trois syndicats ont constitué une fédération. Ils ont obtenu notamment que les trucks ne puissent prendre des voyageurs ni à l'aéroport (ils peuvent toutefois y déposer des clients) ni au quai d'accostage des paquebots. Mais les taxis se heurtent là à la concurrence vive des agences de voyage ou des sociétés de transports touristiques qui prennent en charge les touristes arrivant en groupes; et les étrangers au territoire ne constituent plus comme autrefois l'essentiel de leur clientèle; on ne voit d'ailleurs que rarement des taxis stationner devant les hôtels, à l'exception d'un établissement situé en ville sur le front de mer. Les taxis, qui bénéficient toutefois d'autres avantages (comme l'exonération de tous les droits et taxes à l'importation de leurs véhicules) et pratiquent des tarifs élevés (en général huit à dix fois le prix du truck pour une même destination), se plaignent surtout de la concurrence nocturne que leur font les trucks. Ceux-ci s'arrêtaient naguère à 18 h. Ils ont maintenant le droit (aux termes d'un protocole d'accord entre les taxis et les trucks signé en mars 1979) de circuler jusqu'à minuit, mais plusieurs ont obtenu en outre une dérogation pour travailler jusqu'à deux heures du matin et les taxis leur reprochent de faire du ramassage à la sortie des boîtes de nuit au lieu de se limiter au transport des "vendeuses de couronnes, serveuses, dockers, personnes travaillant dans les salles de cinémas et hôpitaux". (*Les Nouvelles* 3 avril 1981).

C - La gare routière

L'un des problèmes importants des transports en commun est celui de la gare routière qui jouxte le marché. C'est là, en effet, que se situe le point de départ de presque toutes les lignes de trucks qui desservent non seulement l'agglomération de Papeete, mais toute l'île de Tahiti. Le stationnement de ces véhicules pose une série de problèmes : encombrement des rues (d'autant plus net qu'elles ne leur sont pas réservées), stationnement anarchique, embouteillages fréquents, pollution intense due aux nombreux moteurs diesels qui tournent même lorsque le véhicule est à l'arrêt, risque d'accidents avec les passagers qui vont payer le chauffeur ou les piétons qui traversent les rues.

Problème accentué aussi par la concurrence du marché qui a besoin de place (il est actuellement trop à l'étroit, surtout le dimanche matin) et dont les clients viennent pour une large part en utilisant les trucks. D'après l'enquête conduite par le CETE, (1979) plus de 17 000 personnes arrivent quotidiennement au marché en truck ou en repartent.

Des projets de rénovation sont actuellement à l'étude, qui portent principalement sur l'aménagement du marché et de ses abords. Le premier doit être agrandi et modernisé et une grande gare routière doit être créée (ou plusieurs selon la destination des trucks). Parmi les difficultés représentées par cet aménagement figure l'espace actuellement disponible. Même avec ces terrains supplémentaires, il sera difficile de faire stationner ensemble à certaines heures, tous les véhicules qui sont à proximité du marché. On envisage des solutions intermédiaires, telles qu'un stationnement de longue durée dans des rues plus éloignées du marché lui-même (particulièrement pour les trucks desservant les

localités les plus éloignées du centre-ville). On peut se demander aussi s'il est bien judicieux de maintenir au marché le terminus et le départ de toutes les lignes : ne serait-il pas préférable d'en faire simplement un lieu de passage et de transit ? En corollaire, il serait alors souhaitable d'aménager les têtes de ligne les plus importantes et d'y faire stationner les trucks en longue durée, cela soulagerait d'autant le stationnement du marché. On s'aperçoit d'ailleurs à cette occasion combien il aurait été préférable de préserver le bloc dit "Régent Parita" qui sépare le marché du front de mer : outre un espace de plus vastes dimensions cela aurait "donné de l'air" au marché et à son voisinage, et facilité l'amélioration d'un centre-ville qui devrait demeurer le cœur moderne de la cité.

VI - POUR DE MEILLEURS TRANSPORTS EN COMMUN

Quelques problèmes sont apparus au cours de cette étude qu'il peut être intéressant de rassembler en vue de suggérer des solutions ; mais il convient au préalable de répondre à quelques questions essentielles.

A - Priorité aux transports en commun ?

C'est une interrogation qui se fait jour dans la plupart des villes modernes même si la réponse apportée est plus ou moins satisfaisante selon les lieux. L'option prise est de nature évidemment politique. On peut certes montrer que le laissez-faire ou la priorité de fait accordée au véhicule individuel conduisent à un accroissement ininterrompu des dépenses d'infrastructure pour faire circuler et stationner les voitures privées. Mais c'est un problème d'organisation d'ensemble de la cité que les édiles ont à affronter en ce domaine. Reconnaître une priorité aux transports en commun, si telle était la volonté des pouvoirs publics, signifierait qu'un certain nombre de mesures concrètes soient prises aussi bien sur le plan de la circulation (voies réservées sur certains axes, interdiction de stationnement ou de circulation des véhicules privés, sauf pour les livraisons, dans la zone centrale de l'agglomération) que sur celui des tarifs (on pourrait imaginer par exemple que des tickets de transport à prix réduit soient vendus à certaines catégories de travailleurs pour les inciter à emprunter les trucks plutôt qu'un moyen de transport individuel).

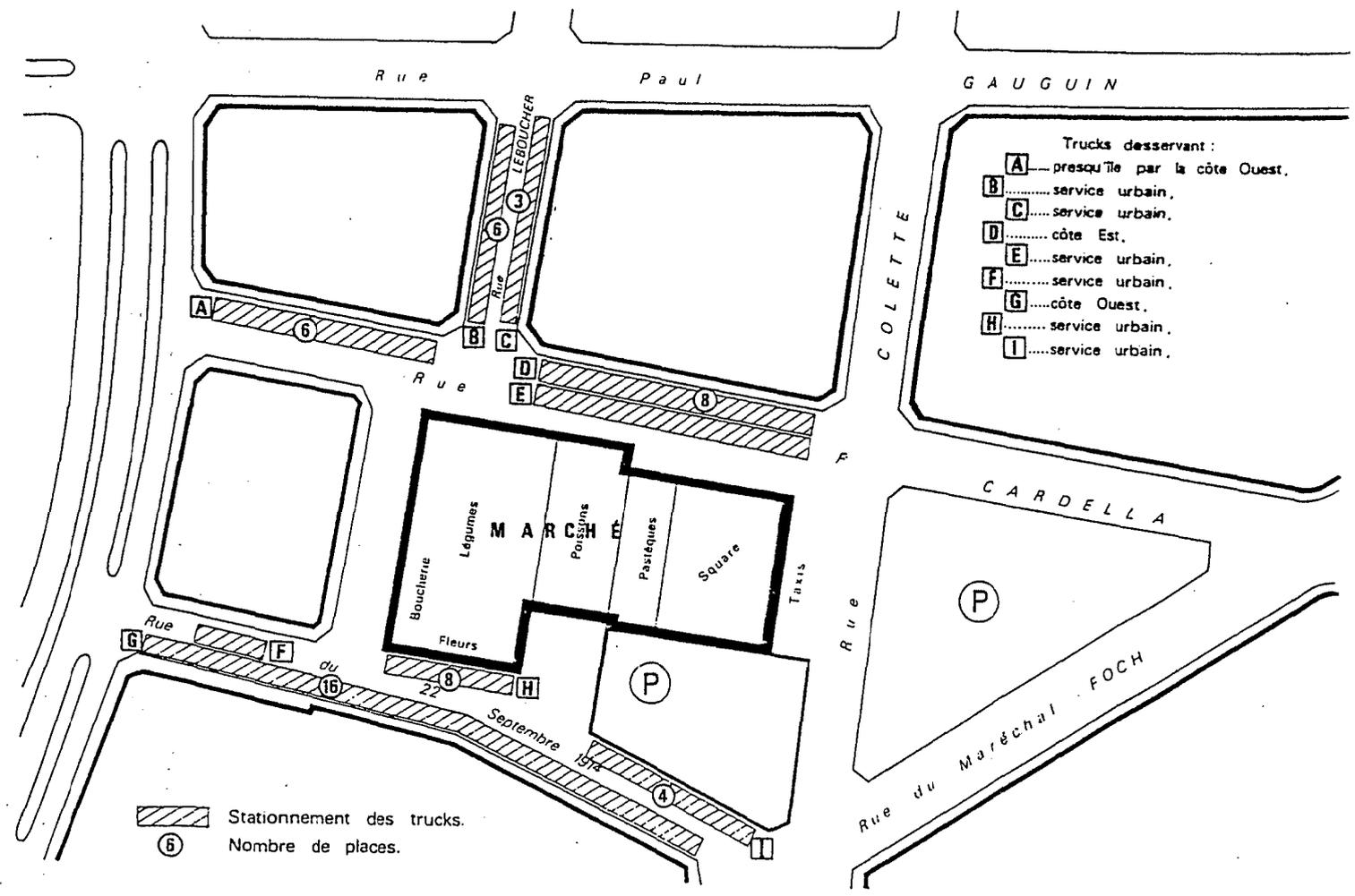


Figure n° 25
 PAPEETE - Le marché et ses abords.

B - Entreprise publique ou entreprises privées ?

Une deuxième question essentielle est celle de savoir si les transports en commun doivent ou non être confiés à des entreprises privées. N'y-a-t-il pas d'ailleurs une sorte de gageure à confier le service des transports publics à un tel nombre d'entreprises (180!) ce qui rend pour le moins difficile toute organisation rationnelle de ces transports ? Et sans faire preuve d'imagination excessive, on peut prévoir qu'un jour ou l'autre il se trouvera quelque technocrate bien intentionné pour suggérer la création d'un service unique de transports en commun confié, comme c'est généralement le cas en France, à une entreprise publique ou à une société d'économie mixte. Une telle option (mais celle-ci aussi relève d'une prise de décision politique) serait, nous semble-t-il, une erreur. D'une part, parce que l'expérience prouve que ces services doivent assurer des lignes non rentables (à certaines heures ou sur certains itinéraires); ils doivent alors recevoir des pouvoirs publics des subventions d'équilibre. D'autre part, les transports par trucks sont un des domaines de la vie économique où l'initiative privée permet la promotion d'entrepreneurs polynésiens, à l'écart des circuits capitalistes habituels. À l'heure actuelle, on peut estimer que plus de 200 familles vivent essentiellement des transports par trucks et peut-être une centaine d'autres partiellement. Si l'on se souvient que la taille moyenne des familles est supérieure à cinq personnes, ce seraient donc environ 1 500 personnes qui participeraient à cette activité.

Cependant, si l'on décide que ce service doit être confié, comme c'est le cas maintenant à des entreprises privées, un certain nombre de règles doivent être respectées pour parvenir à un bon fonctionnement des transports en commun.

Se pose tout d'abord un problème de coordination globale. Le CTTT assure la concertation indispensable entre administrations et entreprises. Il nous semble toutefois que les communes aussi devraient y être représentées. Mais on se heurte là à une difficulté, l'autonomie, voire le particularisme communal. L'agglomération constitue de fait un organisme unique mais est administrée par sept municipalités différentes : elles sont de tailles diverses et il ne paraît pas souhaitable de modifier leur étendue, elles représentent le lieu d'exercice de la démocratie "à la base", mais il faut bien reconnaître qu'une coordination de leurs efforts et de leur politique serait indispensable (pour les transports et l'infrastructure mais aussi en bien d'autres domaines), faute de quoi ce sera à l'administration seule de régler les problèmes (1).

C - Les lignes desservies

Le plan de transport a établi une sorte de tableau de service qui est un maximum et il semble bien qu'il ne soit exécuté qu'à 50 % à peine (2). Il est vraisemblable qu'il le serait plus complètement si la clientèle le demandait. Globalement il y a donc trop de véhicules par rapport aux besoins, particulièrement sur certaines lignes comme Outumaoro-marché de

(1) Il ne nous appartient pas de proposer des solutions à ce problème, mais la législation française permet de choisir dans un éventail assez étendu de possibilités : syndicat intercommunal (à vocation unique, ou multiple), communauté urbaine, district etc.

(2) En outre, d'après une enquête de 1977, le taux moyen de remplissage des trucks serait de 40 % sur la côte ouest et de 30 % sur la côte est. (Source : note de la subdivision des Mines et Transports, avril 1980).

Papeete. Il est donc tout à fait sage (c'est d'ailleurs la politique suivie par le CTTT), de ne pas augmenter le nombre de véhicules circulant dans l'agglomération.

Un certain nombre d'améliorations devraient cependant, à notre avis, être apportées :

a) Il serait utile d'adapter la répartition des services à la configuration du réseau routier et de l'agglomération réelle. Notamment, il n'est plus possible de considérer que le "service urbain" se limite aux trois communes de Papeete, Pirae et Faaa. Il y aurait tout à gagner à étendre ce service à la commune d'Arue d'un côté (voire jusqu'au CEA, à Mahina), et de l'autre jusqu'à Outumaoro-lotissement Lotus, sur la commune de Punaauia. Le reste de l'île pouvant être desservi comme il l'est maintenant par la route circulaire.

b) Sur cet ensemble "service urbain" il devrait être possible d'aménager des lignes nouvelles : d'une part certains quartiers sont trop irrégulièrement desservis (ou pas du tout), mais il s'agit vraisemblablement de lignes moins rentables que les autres. Contraindre certaines entreprises à desservir ces quartiers serait les mettre en difficulté. L'une des solutions ne serait-elle pas, lorsqu'un tel besoin se fait jour, de faire exception au principe des trois véhicules par entreprise et d'autoriser (par prélèvement sur des secteurs trop chargés) un quatrième, voire un cinquième véhicule pour une entreprise qui accepterait telle desserte moins rentable? D'autre part, il serait utile, à l'intérieur du service urbain de créer des lignes traversant toute l'agglomération (ayant éventuellement un arrêt au marché ou à proximité, mais non leur terminus).

À l'heure actuelle par exemple, il n'est pas possible à une personne habitant à Tipaerui ou à la Mission de se rendre à l'hôpital de Mamao sans changer de véhicule au marché. Ces quelques innovations se heurteraient bien sûr aux habitudes acquises, leur réalisation ne nous paraissent pas pour autant utopiques pour peu que soit menée une concertation confiante avec les transporteurs.

c) Une simplification pourrait être apportée dans le numérotation des lignes. À l'heure actuelle, des numéros différents sont attribués aux entreprises (quel que soit le nombre de leurs véhicules) et non aux itinéraires. Par exemple, entre Titioro et le marché il y a 15 lignes différentes, entre Pirae et le marché, 17. Il serait plus commode pour les usagers de retenir une numérotation simplifiée en fonction des itinéraires : définir par exemple une ligne n° 10 marché - Titioro par Mamao, une ligne n° 11 marché-Titioro par Fariipiti etc.

d) Si les trucks font partie du "pittoresque de Tahiti", les touristes les empruntent assez peu à la fois parce qu'il semble admis qu'ils doivent voyager de préférence en taxis (mais ceux-ci sont très onéreux) et parce qu'il n'existe aucune documentation concernant ce type de transport. Ne serait-il pas utile d'éditer un petit dépliant (en français et en anglais) expliquant le mode de fonctionnement des trucks et donnant les principaux itinéraires et les tarifs?

e) Une autre mesure utile serait d'installer aux arrêts les plus fréquentés des abris-bus protégeant les clients du soleil et de la pluie (n'oublions pas qu'il pleut environ 150 jours par an à Tahiti) (1). De tels abris devraient aussi être aménagés aux têtes de lignes, si l'on admet que

(1) Des abris à parois vitrées sont relativement discrets dans le paysage urbain. On peut regrouper à proximité cabine téléphonique, boîte aux lettres, renseignements sur les transports. Une partie pourrait être utilisée pour une information municipale ou pour la publicité (celle-ci, à condition qu'elle soit rigoureusement contrôlée peut permettre de financer la construction de ces abris). On créerait ainsi, modestement, de petits pôles de rassemblement qui donneraient peu à peu aux usagers l'habitude d'attendre le truck à des endroits précis et prévus pour cela. (Depuis la première rédaction de ce texte, des abris ont été installés à Papeete, non sans soulever quelque polémique due à la publicité qui a financé leur installation).

ce sont elles, et non le marché qui doivent être le point de départ réel (et donc aussi de stationnement de longue durée) des lignes. En corollaire, à partir du moment où des abris et des emplacements pour les véhicules auront été installés à des distances raisonnables, il sera possible de contrôler plus strictement les trucks et d'interdire en particulier (surtout dans la zone du service urbain) les arrêts à la demande.

D - Les véhicules

a) Il serait utile que le numéro de la ligne ou sa destination, figurent sur le devant du truck. À l'heure actuelle, ce numéro et l'itinéraire ne sont indiqués que sur le côté, ce qui rend la lecture impossible s'il n'est pas arrêté. Or il est important pour l'utilisateur qui emprunte le truck ailleurs qu'au marché de savoir à l'avance à quel véhicule il doit faire signe de s'arrêter.

b) La sécurité devrait être l'objet d'améliorations : fermeture à l'arrière, et communication interne entre les passagers et la cabine du chauffeur seraient des éléments d'une plus grande sûreté des transports.

c) Enfin, dans le secteur urbain, il serait préférable de recommander (en attendant, plus tard, d'en faire une obligation), l'utilisation de véhicules d'une vingtaine de places, plus faciles à manier et moins encombrants dans la circulation urbaine.

E - Les entreprises

Nous avons vu que les entreprises de transport sont parfois dans une situation financière difficile et que la plupart ne tiennent pas de comptabilité régulière. Incontestablement, une tâche de rationalisation s'impose pour aider les responsables à mieux gérer leur affaire. Plusieurs personnes interrogées sur ce sujet nous ont dit qu'elles acquiescraient volontiers une formation complémentaire. Par ailleurs, les entreprises qui fonctionnent le mieux sont celles dont le propriétaire est en même temps mécanicien : mais beaucoup n'ont pas en ce domaine reçu de formation sérieuse. Ceci nous amène à proposer la création d'un centre de formation comptable et technique : diverses formules peuvent être envisagées (collaboration avec la chambre de commerce, ou l'enseignement technique par exemple), mais il est important que d'une manière ou d'une autre la profession elle-même soit associée au fonctionnement de ce centre. La formation qui devrait s'adresser essentiellement à des personnes ayant déjà travaillé dans cette branche et non à des scolaires, devrait englober trois domaines principaux :

- la réglementation générale, y compris la mise à jour des connaissances sur le code de la route, et des questions de sécurité;
- la comptabilité, qui devrait se traduire par la mise au point d'un cahier comptable simple pour noter recettes et dépenses; ceci serait suffisant pour qu'un comptable professionnel puisse en fin d'année dresser un compte d'exploitation de l'entreprise;
- la mécanique, afin que propriétaires et chauffeurs puissent assurer eux-mêmes l'entretien et les réparations courantes de leurs véhicules.

CONCLUSION

Les transports en commun sont révélateurs de l'évolution de l'île de Tahiti et du fonctionnement de l'agglomération. En langue tahitienne, le truck se dit "*Te pere'o mata'eina'a*", c'est-à-dire "la voiture du district". C'est de fait un véhicule conçu d'abord pour assurer les relations entre la campagne et la ville : confort rustique, possibilité de transporter des voyageurs et leurs paquets, convivialité facilitant les échanges lors des parcours les plus longs, arrêts à la demande, terminus au marché etc. Autant de caractéristiques qui conviennent bien de nos jours encore aux échanges ville-campagne, mais paraissent moins bien adaptés aux transports à l'intérieur de la ville elle-même. Or celle-ci s'étend, rapidement et démesurément par rapport à sa population. Plus elle s'élargit, plus la circulation s'accroît, et, dans la mesure où s'accroît la séparation des fonctions entre les lieux de travail de plus en plus concentrés au centre, et les zones d'habitation, à la périphérie, augmente en même temps le risque de congestion du centre lui-même. Une telle situation est porteuse de difficultés sérieuses pour l'avenir si une nouvelle politique n'est pas mise en œuvre dès que possible.

Mais une politique des transports n'est pas séparable d'une politique urbaine au sens large. D'où l'importance d'une opération comme la rénovation du quartier du marché. On a heureusement rejeté la solution envisagée un moment de déplacer le lieu du marché; ce qui aurait eu pour effet d'exclure de fait du centre-ville toute une partie de la population (au profit vraisemblablement d'activités commerciales plus "modernes", de services et de bureaux). Il convient sans doute d'aller un peu plus loin dans cette politique de rénovation sur place : d'une part en équilibrant en quelque sorte le centre Vaima par un quartier de commerces plus populaires, d'autre part en donnant la priorité dans ce quartier aux transports en commun et aux cheminements piétonniers, au détriment de la circulation automobile individuelle (à titre d'exemple, 5 à 10 % des usagers des nouveaux centres commerciaux, type Vaima, empruntent les trucks, mais 60 % de ceux qui fréquentent le marché - étude CETE 1979). Ces objectifs de circulation et d'urbanisme sont en effet prioritaires, dans la mesure où c'est toute l'île de Tahiti qui fonctionne en fait au rythme des pulsations de son cœur urbain. En ce domaine, planification, concertation et rigueur (mais aussi clarté de la décision) sont des garanties indispensables d'un avenir vivable pour la ville et ses habitants.