

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Commission de l'équipement,
de l'urbanisme, de l'énergie et des
transports terrestres et maritimes

Papeete, le **30 MARS 2017**

N° 30-2017

RAPPORT

**Document mis
en distribution**

Le 30 MAR. 2017

relatif à un projet de délibération portant approbation du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti,

présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes,

par Monsieur le représentant Joseph AH-SCHA

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 5931/PR du 26 août 2016, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération portant approbation du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti.

I. Contexte

Le développement des transports collectifs est un enjeu prégnant pour notre territoire et le présent schéma directeur avait notamment été préconisé lors du Plan Climat Énergie de la Polynésie française, qui nous a été restitué au second semestre de l'année 2015.

L'élaboration du schéma directeur a été lancée au cours du premier trimestre de l'année 2015 à la suite d'un appel d'offre qui a retenu un groupement de bureaux d'étude ad hoc constitué par EGIS France (*mandataire*), SYSTRA et Pae Tai Pae Uta (PTPU).

Le schéma directeur constitue la synthèse opérationnelle de l'ensemble des réflexions menées au terme d'un an et demi d'études, de recherches mais aussi de concertation. Le constat général de mauvais fonctionnement des transports en commun étant partagé par tous, la concertation a été mise au cœur de la démarche. Les représentants de l'État, des communes de l'île de Tahiti ou encore des usagers ont participé activement à son élaboration lors de nombreux entretiens, de 5 ateliers, de 5 comités de suivi et de 2 comités de pilotage. L'ensemble de cette démarche a été cofinancé par le Pays ainsi que par l'ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en Polynésie.

Les principales raisons des dysfonctionnements actuels ont été identifiées, notamment la congestion des réseaux, l'absence d'aménagements facilitant la circulation des bus et l'insuffisance de moyens alloués au réseau de transport public.

II. Présentation du schéma directeur

Le Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti a donc pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constitueront le cadre de la politique des transports publics du Territoire pour les 20 prochaines années.

Mais l'objet de ce schéma directeur est surtout de déterminer un programme pour y apporter des solutions concrètes réparties en 4 grands axes, visant à décrire un objectif pragmatique et ambitieux à long terme et de décliner les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de déplacements de la population et accompagner les projets de développement économique, touristiques et de transports du territoire.

La mise en œuvre de ce schéma directeur est envisagée dans le cadre d'un plan d'actions établi sur la base d'hypothèses d'évolution concernant notamment la démographie ainsi que les comportements de déplacement et les trafics. Il appartiendra au Pays d'adapter et de réviser régulièrement le contenu du présent schéma afin de tenir compte des évolutions réelles qui seront constatées.

Ce programme d'actions pragmatique a été construit pour répondre aux préoccupations des usagers du transport en commun, mais aussi en intégrant les attentes de ceux qui voudraient le devenir.

Le schéma directeur précise :

- Les éléments du diagnostic des dysfonctionnements actuels du transport public dans l'île de Tahiti ainsi que les grands objectifs du schéma directeur ;
- Les grands axes du programme d'actions détaillés sous forme de fiches-actions,
- Le planning des actions envisagées ainsi que leur évaluation financière et environnementale.

Le schéma directeur se décline en quatre axes stratégiques :

- engager un projet de transport public viable et répondant au besoin de la population en termes, d'accès pour tous, d'intermodalité et de préservation de l'environnement (*Axe 1*) :
 - o Déployer et structurer une offre de transport public attractive pour les différents bassins de vie et desservant les territoires éloignés des pôles de services ou d'activités (*court terme - Action 1.1*)
 - o Renforcer l'offre de transport public au sein de l'agglomération centre (*moyen terme - Action 1.2*)
 - o Réaliser un transport public structurant de forte capacité afin d'engager un report modal significatif (*moyen et long terme - Action 1.3*)
 - o Le transport des scolaires (*Action 1.4*)
 - o Le transport des personnes à mobilité réduite (*Action 1.5*)
- réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement (*Axe 2*) :
 - o Définir la hiérarchie et aménager les arrêts sur le réseau (*Action 2.1*)
 - o Adapter les profils de la voirie à une desserte TC et réaliser des zones de retournement pour les véhicules (*Action 2.2*)
 - o Développer les parkings et mettre en œuvre une politique de stationnement (*Action 2.3*)
 - o Réaliser des pôles d'échanges multimodaux (*Action 2.4*)
 - o Aménager des sites propres pour les transports collectifs (*Action 2.5*)
 - o Faciliter l'accessibilité des TC et l'usage des modes doux/modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement (*Action 2.6*)
- mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre (*Axe 3*) :
 - o Investir dans un parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement (*Action 3.1*)
 - o Adapter le matériel roulant aux spécificités culturelles de Tahiti et du Pays (*Action 3.2*)
 - o Billettique et tarification incitative dans le cadre d'une démarche commerciale dynamique (*Action 3.3*)
 - o Amélioration de la qualité et système d'information (*Action 3.4*)

- programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du schéma directeur (*Axe 4*)
 - Accompagner le Pays dans la mise en place d'un projet de court terme efficient (*Action 4.1*)
 - Organiser les dispositifs pour améliorer la connaissance des déplacements et adapter la politique de transport aux besoins (*Action 4.2*)
 - Favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions (*Action 4.3*). C'est une proposition phare de ce schéma directeur, qui ne saurait émerger sans un réel projet de territoire autour des questions de mobilité.
 - Assurer un financement pérenne des transports publics (*Action 4.4*)
 - Doter les services du Pays des moyens nécessaires à leurs nouvelles missions et renforcer la coordination entre services (*Action 4.5*)
 - Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du Schéma Directeur (*Action 4.6*)
 - Assurer des actions de communication ciblées en fonction des publics afin de favoriser une modification des comportements de déplacement (*Action 4.7*)

Avec la mise en place du programme d'actions du schéma directeur étalé sur 20 ans et des efforts de financement :

- ⇒ une hausse de la fréquentation est attendue dès 2020 (*10 à 15 % de la fréquentation par rapport à 2015*), grâce à l'amélioration de l'offre et de la qualité de service ;
- ⇒ en 2030, 5,8 millions de voyageurs par an fréquenteront le réseau (*soit 33 % de plus qu'en 2015*) ce qui représente 35 000 tonnes de CO₂ évitées par an, soit 71 500 véhicules qui rouleraient 5 km par jour.

Tirant partie du diagnostic des dysfonctionnements actuels du transport public dans l'île de Tahiti, le schéma directeur, s'engage à :

- réaliser des aménagements d'infrastructures associés à une offre renouvelée et renforcée de service de transport collectif, aménagements sans lesquels ces services seraient inopérants (*permettre l'accès à des quartiers excentrés ; attractivité des transports en commun ; etc.*) ;
- favoriser la mise en œuvre de dispositifs rendant l'usage des TC et des modes actifs, faciles et familiers aux habitants (*billetterie, tarification, arrêts accessibles, informations et communication, cheminements et pistes cyclables, etc.*) ;
- planifier la réalisation des actions dans le temps, afin que la charge financière de son application soit réaliste pour les budgets des collectivités concernées et pour assurer une coordination des actions qui tienne compte des délais de réalisation ;
- prévoir des moyens financiers supplémentaires en faveur du transport public ;
- favoriser la coordination des parties prenantes des transports et de l'aménagement, sans laquelle les réalisations effectives ne correspondront pas aux besoins et les solutions trouvées ne seraient que partielles.

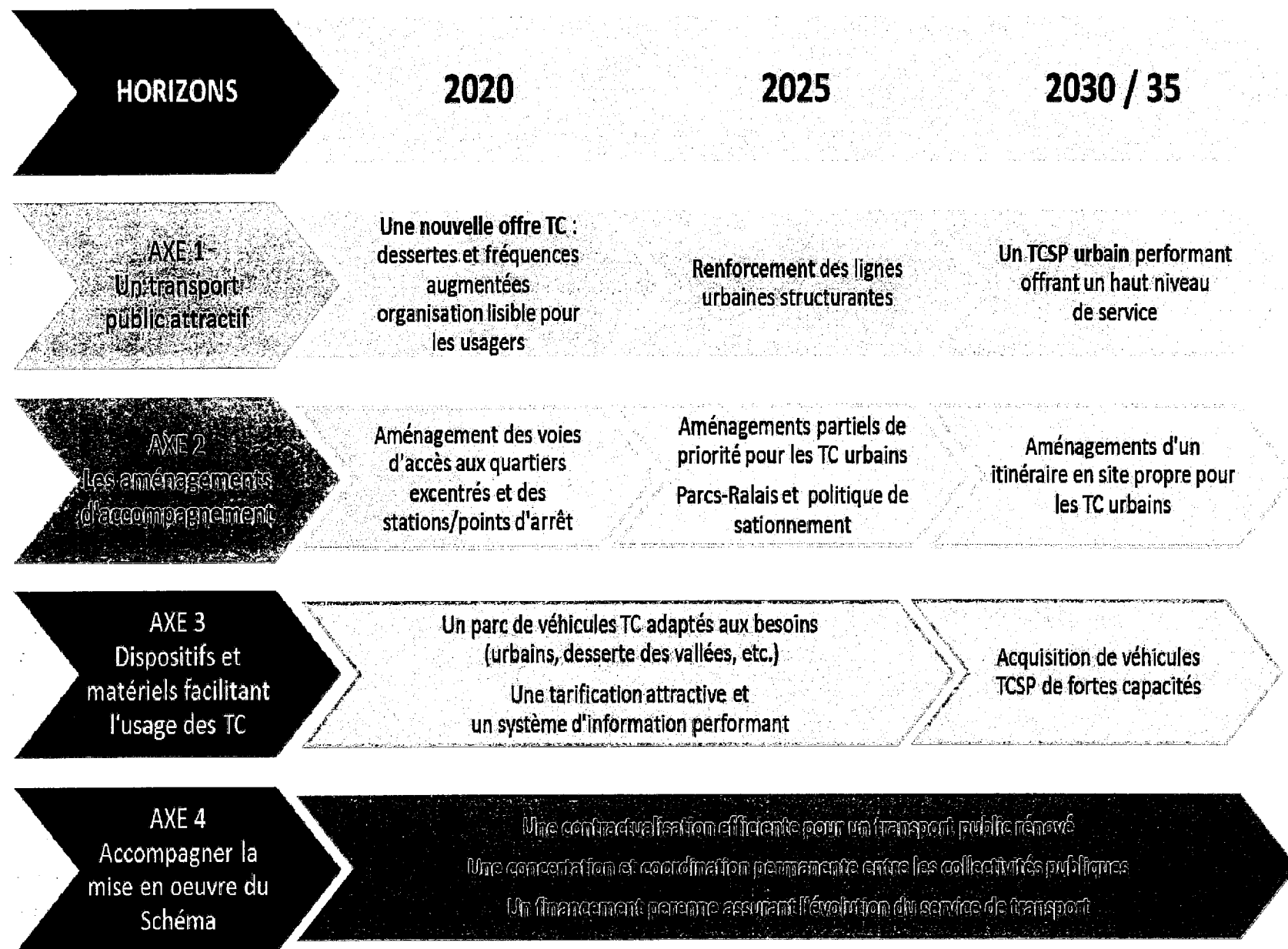
Pragmatique et ambitieux, ce schéma directeur propose un programme opérationnel cohérent avec les problématiques de notre territoire et coïncide avec l'échéance des délégations de service public en cours. Il présente l'opportunité de reprendre en main le développement du transport public en Polynésie française pour une amélioration au bénéfice des populations.

*
* *

Tel est l'objet du projet de délibération ci-joint que le rapporteur propose à ses collègues de l'assemblée de la Polynésie française, au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, d'adopter.

LE RAPPORTEUR

Joseph AH-SCHA



**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

NOR : DTT1620713DL-4

DÉLIBÉRATION N° 2017-73/APF

DU 17 AOÛT 2017

portant approbation du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu le rapport final du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti ;

Vu l'arrêté n° 1258 CM du 26 août 2016 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 1911/2017/APF/SG du 31 juillet 2017 portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° 30-2017 du 30 mars 2017 de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

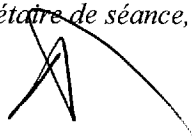
Dans sa séance du 17 août 2017 ;

A D O P T E :

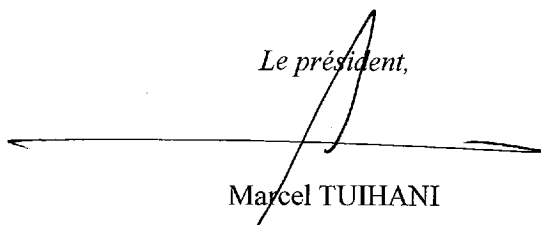
Article 1^{er}.- Est approuvé le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti annexé à la présente délibération.

Article 2.- Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

La secrétaire de séance,


Armelle MERCERON

Le président,


Marcel TUIHANI



**MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT
DE L'AMENAGEMENT ET DE L'URBANISME
ET DES TRANSPORTS INTERIEURS**

**Schéma directeur
des transports collectifs et déplacements durables
de l'île de Tahiti**

Juin 2016

Table des matières

1	SYNTHESE DES OBJECTIFS ET DES GRANDS AXES DU SCHEMA DIRECTEUR	5
1.1	LES ETAPES CONDUISANT A L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR	6
1.1.1	Pourquoi élaborer un Schéma directeur des déplacements pour Tahiti ? Rappel des éléments clefs du diagnostic	6
1.1.2	Elaboration de scénarios contrastés permettant le choix d'un scénario cible	7
1.1.3	Pour l'élaboration du Schéma directeur, une méthode de travail cohérente et à l'écoute de l'expression des besoins	8
1.2	LE CADRE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	9
1.2.1	Evolution de la population	9
1.2.2	Prise en compte des grands projets du territoire	10
1.3	LES GRANDS OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR	11
1.4	LES GRANDS AXES DU PROGRAMME D'ACTION DU SCHEMA DIRECTEUR	11
1.5	LE PLANNING GENERAL DU PROGRAMME D'ACTION DU SCHEMA DIRECTEUR	12
2	AXE 1 : ENGAGER UN PROJET DE TRANSPORT PUBLIC VIABLE ET REPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION	13
2.1	Action 1.1 : Déployer et Structurer une offre de transport public attractive pour les différents bassins de vie et desservant les territoires éloignés des pôles de services ou d'activités (court terme),	15
2.2	Action 1.2 : Renforcer l'offre de transport public au sein de l'agglomération centre (moyen terme),	19
2.3	Action 1.3 : Réaliser un transport public structurant de forte capacité afin d'engager un report modal significatif (moyen et long terme)	21
2.4	Action 1.4 : Le transport des scolaires	23
2.5	Action 1.5 : Le transport des personnes à mobilité réduite	27
3	AXE 2 : ENGAGER LES AMENAGEMENTS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET DE TRANSPORT	29
3.1	Action 2.1 : Définir la hiérarchie et aménager les arrêts sur le réseau	29
3.2	Action 2.2 : Adapter les profils de la voirie à une desserte TC et réaliser des zones de retournement pour les véhicules	32
3.3	Action 2.3 : Développer les parkings et mettre en œuvre une politique de stationnement	33
3.4	Action 2.4 : Réaliser des pôles d'échanges multimodaux	34
3.5	Action 2.5 : Aménager des sites propres pour les transports collectifs	36
3.6	Action 2.6 : Faciliter l'accessibilité des TC et l'usage des modes doux /modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement	37
4	AXE 3 : METTRE EN PLACE LES DISPOSITIFS ET MATERIELS FACILITANT L'USAGE REGULIER DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC	41

4.1	Action 3.1 : Investir dans parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement.....	41
4.2	Action 3.2 : Adapter le matériel roulant aux spécificités culturelles de Tahiti et du Pays.....	45
4.3	Action 3.3 : Billetterie et tarification incitative dans le cadre d'une démarche commerciale dynamique.....	46
4.4	Action 3.4 : Amélioration de la qualité et système d'information.....	50
5	AXE 4 : PROGRAMMER, SUIVRE ET ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES TC ET DES DEPLACEMENTS DURABLES DE TAHITI	53
5.1	Action 4.1 : Accompagner le Pays dans la mise en place d'un projet de court terme efficient : AMO DSP Transport.....	53
5.2	Action 4.2 : Organiser les dispositifs pour améliorer la connaissance des déplacements et adapter la politique de transport aux besoins	55
5.3	Action 4.3 : Favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions.....	56
5.4	Action 4.4 : Assurer un financement pérenne des transports publics.....	58
5.5	Action 4.5 : Doter les services du Pays des moyens nécessaires à leurs nouvelles missions et renforcer la coordination entre services.....	59
5.6	Action 4.6 : Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du Schéma Directeur	60
5.7	Action 4.7 : Assurer des actions de communication ciblées en fonction des publics afin de favoriser une modification des comportements de déplacement	61
6	SYNTHESE FINANCIERE DU PROJET & PLANNING DES ACTIONS A LONG TERME	62
7	L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	65
8	CONCLUSION	67
9	ANNEXES	69
9.1	Cartes et liste des arrêts hiérarchisés préconisés	70
9.2	Cartes des pistes cyclables à aménager	75
9.3	Opérations d'aménagements de la voirie et d'espaces de retournement : quartiers excentrés	77
9.4	Méthodologie d'évaluation de la fréquentation du réseau de transport collectif.....	77
9.4.1	L'évolution de la population.....	77
9.4.2	L'évolution de l'offre de transports collectifs en termes de population desservie.....	79
9.4.3	L'évolution de la lisibilité et de la qualité du réseau	79
9.5	Méthode d'évaluation des impacts en termes d'émission de CO2.....	81
9.5.1	Hypothèses d'émissions retenues	81
9.5.2	Etablissement des situations de référence aux horizons 2020, 2025 et 2030.....	82
9.5.3	Etablissement des situations projet aux horizons 2020, 2025 et 2030.....	82



1 SYNTHESE DES OBJECTIFS ET DES GRANDS AXES DU SCHEMA DIRECTEUR

Le Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti (2016-2035) a pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constitueront le cadre de la politique des transports publics du Territoire pour les 20 prochaines années.

La mise en œuvre de ce schéma directeur est envisagée dans le cadre d'un plan d'actions établi sur la base d'hypothèses d'évolution concernant notamment la démographie ainsi que les comportements de déplacement et les trafics.

Il appartiendra au Pays d'adapter et de réviser régulièrement le contenu du présent schéma afin de tenir compte des évolutions réelles qui seront constatées.

L'élaboration du schéma directeur a été lancée au cours du premier trimestre de l'année 2015 à la suite d'un appel d'offre qui a retenu un groupement de bureaux d'étude *ad hoc* constitué par EGIS France (mandataire), SYSTRA et PTPU.

Les études ont été conduites sur une période d'une année. Elles ont été concrétisées par :

- l'association d'un grand nombre de partenaires, permettant la réalisation d'un diagnostic approfondi de la situation des transports publics à l'échelle de l'île de Tahiti, tout en prenant en compte les flux en relation avec l'île de Moorea toute proche ;
- l'élaboration en groupes de suivi de plusieurs scénarios possibles d'amélioration des transports collectifs pour les 20 années à venir ;
- le choix d'un scénario cible et la rédaction à proprement dite du présent Schéma directeur, qui constitue la synthèse opérationnelle de l'ensemble des réflexions menées.

L'ensemble de cette démarche a été cofinancée par le Pays ainsi que par l'ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en Polynésie.

Le présent document précise :

- Les éléments du diagnostic prospectif auquel il convenait de répondre ainsi que les grands objectifs du Schéma directeur,
- Les grands axes du programme d'actions détaillés sous forme de fiches-actions,
- Le planning des actions envisagées ainsi que leur évaluation financière et environnementale.

1.1 LES ETAPES CONDUISANT A L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR

1.1.1 Pourquoi élaborer un Schéma directeur des déplacements pour Tahiti ?

Rappel des éléments clefs du diagnostic

La première phase de la démarche d'élaboration du schéma directeur des déplacements durables de Tahiti a consisté à analyser le contexte socio-économique de l'île et notamment la localisation des sites générateurs de déplacement : habitat et logements, emplois et services publics, équipements collectifs et de loisirs, etc.

Cette analyse permet d'expliquer la forte polarisation des déplacements dans et avec la commune de Papeete et son agglomération proche, ainsi que son évolution future.

Ainsi sur les **530 000 déplacements journaliers** recensés dans l'ensemble de l'île de Tahiti :

- 51% des déplacements se réalisent en lien avec Papeete,
- 94% des flux sont en lien avec l'agglomération de Papeete (de Punaauia à Mahina).

La tendance générale d'évolution de ces mouvements indique une croissance plus marquée de l'urbanisation et des déplacements vers l'ouest de l'agglomération et de Tahiti, jusqu'au sud, marquant ainsi également l'existence d'un second bassin de déplacement, autour de Taravao.

La définition des besoins en transports collectifs s'est donc inscrite dans cette dynamique territoriale.

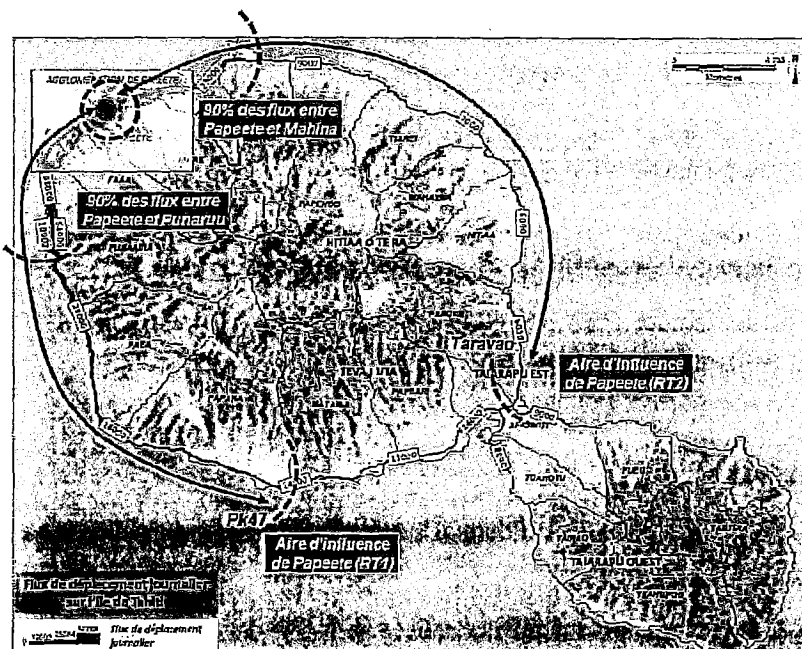


Figure 1 – Les flux de déplacements journaliers dans l'île de Tahiti

De son côté, le diagnostic de fonctionnement du réseau des transports collectifs tahitien actuel a montré que celui-ci reste concentré sur les axes forts de déplacement et quelques dessertes de quartiers très denses ou d'équipements majeurs (Université, Hôpital).

De ce fait, de nombreux autres secteurs géographiques sont négligés soit pour des raisons techniques (contraintes de voirie et d'accès) soit pour des raisons de rentabilité et de moyens.

De manière synthétique, 3 problèmes majeurs sont apparus comme essentiels à traiter dans le cadre de l'élaboration du présent schéma directeur :

- **La congestion des réseaux**, qui pénalise la vitesse commerciale des véhicules et rend moins attractive l'offre de transport public ;
- **L'absence d'aménagements facilitant la circulation des transports en commun**, qu'il s'agisse d'aménagements de priorité, de sites propres ou tout simplement d'aménagement permettant l'accès à des quartiers excentrés ;
- **L'insuffisance de moyens alloués au réseau des transports public** ce qui conduit l'opérateur à privilégier les services pour lesquels la fréquentation est la plus élevée.

La situation actuelle des déplacements dans l'île de Tahiti se traduit également par un impact important du secteur de transport en termes environnementaux.

En effet, les transports terrestres constituent le 1er poste consommateur d'énergie en Polynésie française. Ce secteur est également le second quant aux émissions de gaz à effet de serre.

Outre des enjeux d'organisation des transports, le présent plan d'action a donc été établi en cohérence avec l'action 7 du Plan Climat Energie qui préconise la mise en application d'un Schéma des Déplacements Durables à même de prendre en compte les enjeux environnementaux auxquels il convient de répondre.

C'est ce constat qui a permis d'orienter l'élaboration de scénarios d'organisation d'une offre de transport public renouvelée et adaptée aux besoins de déplacement dans l'île de Tahiti.

1.1.2 Elaboration de scénarios contrastés permettant le choix d'un scénario cible

Trois scénarios contrastés ont été constitués pour la desserte de l'agglomération de Papeete et trois autres scénarios pour les dessertes des communes hors de la zone urbaine.

Chacun des scénarios a été élaboré avec la prise en compte d'orientations permettant l'amélioration du réseau de transport dans son ensemble. Ces pistes d'amélioration transversales envisagées concernent essentiellement les domaines suivants :

- **Une restructuration du réseau visant une meilleure desserte des quartiers.**

Le réseau actuel se concentre sur les axes structurants du tour de l'île et néglige une bonne partie des écarts, vallées ou hauteurs. Un des objectifs de la restructuration du réseau consiste donc à rééquilibrer la desserte vers ces quartiers tout en levant les obstacles à leur desserte, notamment avec des aménagements de voirie (espaces de retournement, rectification des profils, etc.).

- **Une amélioration de la lisibilité de l'organisation du réseau et de l'information voyageurs.**

Il y a aujourd'hui un grand besoin d'organisation et de lisibilité du transport collectif par la création d'un système de transport collectif :

- unifié pour la zone urbaine (notamment en termes d'offre et d'équipements),
- hiérarchisé dans sa réponse à la demande
- attractif en termes de qualité de service (fréquences, amplitude, temps de parcours, confort des véhicules et lieux d'attente).

Les niveaux de services sont renforcés afin de tenir compte des besoins en heures de pointe et en heures creuses. Selon le type de ligne, des propositions d'élargissement de l'amplitude journalière et des périodes de circulation sont envisagées.

Un cadencement sera mis en œuvre. Ainsi, les horaires de départ et passage aux arrêts principaux d'une ligne seront réguliers par période, calés toujours aux mêmes minutes de l'heure (par exemple, 8h45, 9h15, 9h45, 10h15, etc.) afin de faciliter l'utilisation des transports collectifs (TC) par les usagers.

- **L'adaptation des véhicules aux types de desserte à réaliser.**

En Polynésie, bien qu'ils soient communément appelés « bus », seuls des cars de classe III (voyageurs assis) circulent à l'heure actuelle.

Pour les lignes urbaines, des cars de catégorie II (assis-debout) seront utilisés, sauf cas particulier lié à la sécurité.

La taille des véhicules du parc de matériel roulant sera également ajustée aux conditions d'accès des quartiers à desservir.

- **Le déploiement d'aménagements incitant à un changement des comportements de déplacement en faveur des transports publics et des modes actifs.**

Les sites actuels d'échanges TC de l'île de Tahiti, difficilement qualifiables de pôles d'échanges, sont pour certains mal positionnés et pour la plupart mal aménagés, de façon très peu qualitative malgré la fréquentation de certains d'entre eux. Il s'agit donc dans le cadre du Schéma Directeur de repenser la politique d'intermodalité comme composante essentielle du futur réseau.

Dans ce contexte, des actions seront menées de manière coordonnée entre les différents acteurs du territoire afin d'engager une véritable politique relative au stationnement et aux parkings, aux points d'arrêts et gares routières, aux cheminements piétons et aux itinéraires cyclables.

L'introduction d'infrastructures de transport, tels que des aménagements en site propre, viseront à renforcer l'attractivité du transport public en termes de temps de parcours afin de favoriser le report modal des véhicules particuliers vers les transports collectifs.

- **La mise en place d'une gouvernance forte dans le domaine des transports assortie d'un réel partenariat avec l'opérateur du réseau de transport.**

La mise en place d'un outil billettique permettra la mise en place d'une tarification renouvelée. Elle sera également la source d'informations fiables et régulières pour l'Autorité Organisatrice des transports qui disposera ainsi des moyens pour orienter ses décisions.

Les nécessaires échanges d'informations entre les services du Pays et l'opérateur du réseau ainsi que le financement des coûts d'une véritable politique de transport public fonderont une nouvelle phase de partenariat visant à améliorer de manière significative la réponse aux besoins de déplacement de la population.

1.1.3 Pour l'élaboration du Schéma directeur, une méthode de travail cohérente et à l'écoute de l'expression des besoins

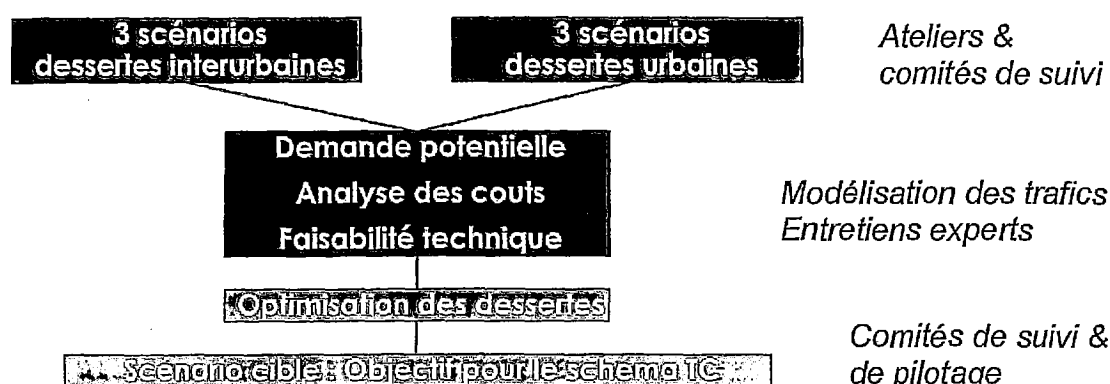
Outre les réunions régulières avec le maître d'ouvrage du schéma et l'ADEME, l'élaboration des scénarios et du schéma directeur s'est appuyée sur un ensemble d'échanges, d'entretiens et groupes de travail, avec les parties prenantes du territoire et notamment les représentants des communes, qui ont permis :



- La prise en compte des objectifs de chacun et de l'expression des besoins de la population,
- L'identification des projets à court et plus long terme,
- Le suivi et la validation progressive des différentes propositions constituant le schéma directeur.

Par ailleurs, ce travail proche du terrain, s'est accompagné d'analyses documentaires, statistiques et techniques permettant de :

- Replacer les études « ponctuelles », réalisées jusqu'alors mais sorties du contexte global, dans une logique de cohérence des différentes actions ;
- Valider la faisabilité des différentes solutions, pour les replacer dans l'objectif affiché du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti.



1.2 LE CADRE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Dans le cadre de la phase d'élaboration des différents scénarios d'offre de transport, les estimations de fréquentation des TC ont été réalisées de manière « statique », c'est-à-dire au même horizon de temps, ceci afin de pouvoir comparer les différentes solutions et effectuer des choix.

Pour la phase suivante, celle de la rédaction du schéma directeur, les estimations de fréquentation sont réalisées de manière « dynamique », c'est-à-dire à des horizons de temps différents.

Pour cela il a donc été tenu compte d'hypothèses d'évolution de la population de l'île de Tahiti et de la réalisation des grands projets structurants pour le territoire et leurs impacts sur la mobilité.

1.2.1 Evolution de la population

Les estimations de fréquentation du réseau de transport public, aux horizons de 5, 10 et 20 ans, ont été construites sur la base des évolutions de population utilisées dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des déplacements interinsulaire de 2015. Elles intègrent :

- les tendances décrites par le Recensement de la population de l'ISPF, entre 2002 et 2012,
- les projections de population à l'horizon 2027, réalisées par l'ISPF en 2009,
- la répartition de l'évolution de la population dans les différentes communes de Tahiti, en fonction des tendances d'évolution constatées entre 2002 et 2012.

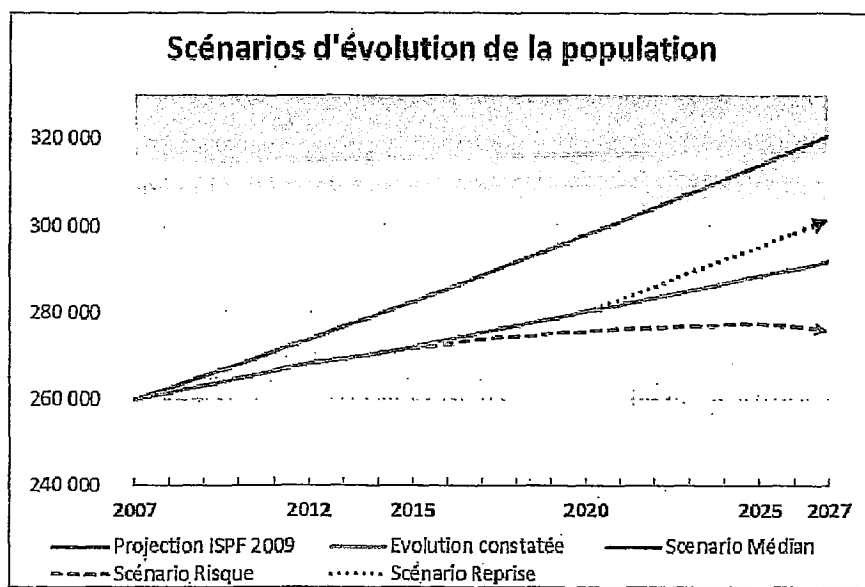


Figure 2 – Polynésie française, Scénarios d'évolution de la population
(Sources : ISPF, Schéma déplacements interinsulaires)

D'une manière globale les estimations de fréquentation des TC à Tahiti ont pris en compte une hypothèse de stabilisation de l'évolution de la population entre 2025 et 2030 (scénario dit « médian »).

1.2.2 Prise en compte des grands projets du territoire

Par ailleurs, la prise en compte des projets structurants pouvant contribuer de manière significative à la dynamique socio-économique du territoire a permis de confirmer les tendances de l'évolution démographique récente. Il s'agit des principaux projets suivants :

- Tahiti Mahana Beach (2017 – 2024),
- Elaboration du Schéma directeur et extension du port de Papeete (2017 – 2025),
- Aménagement à Taravao de la zone d'activité portuaire avec le projet Faratea (2017-2024).

Les projections de population à l'horizon 2030 ont donc confirmé un dynamisme plus affirmée sur la côte Ouest de l'île jusqu'à Taravao, tout en restant significatif sur la côte Est.

De ce fait, le Schéma directeur des TC de Tahiti intégrera un dispositif d'adaptation :

- aux évolutions du réseau routier, dans le cas de réalisation de projet de voie rapide (par exemple, La Route du Sud, liaison rapide entre Papeete et Taravao),

- lors de l'ouverture de grands chantiers qui pourraient augmenter les besoins de déplacement (dans ce cas, la mise en place de services de transport dédiés aux employés des chantiers, sera réalisée en coordination entre les opérateurs concernés).

1.3 LES GRANDS OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR

Ces grands objectifs visent à :

- Planifier et organiser les différentes actions afin de développer un transport public de qualité à Tahiti,
- Décrire un objectif ambitieux à long terme et décliner les moyens à mettre en œuvre pour :
 - Répondre aux besoins de déplacements de la population,
 - Accompagner les projets de développement économique, touristiques et de transports.

Pour cela le schéma directeur consiste à :

- Organiser les différentes étapes pour arriver à l'objectif choisi,
- Estimer les ressources nécessaires,
- Proposer une gouvernance et une organisation adéquate.

1.4 LES GRANDS AXES DU PROGRAMME D'ACTION DU SCHEMA DIRECTEUR

Sur la base de la détermination des grands enjeux auxquels le présent Schéma directeur doit répondre et des orientations définies lors de l'élaboration des scénarios d'évolution des transports publics, la réalisation coordonnée et cohérente du programme d'action s'articule autour des 4 grands axes principaux suivants :

AXE 1 : Engager un projet de transport public viable et répondant au besoin de la population en termes, d'accès pour tous, d'intermodalité et de préservation de l'environnement ;

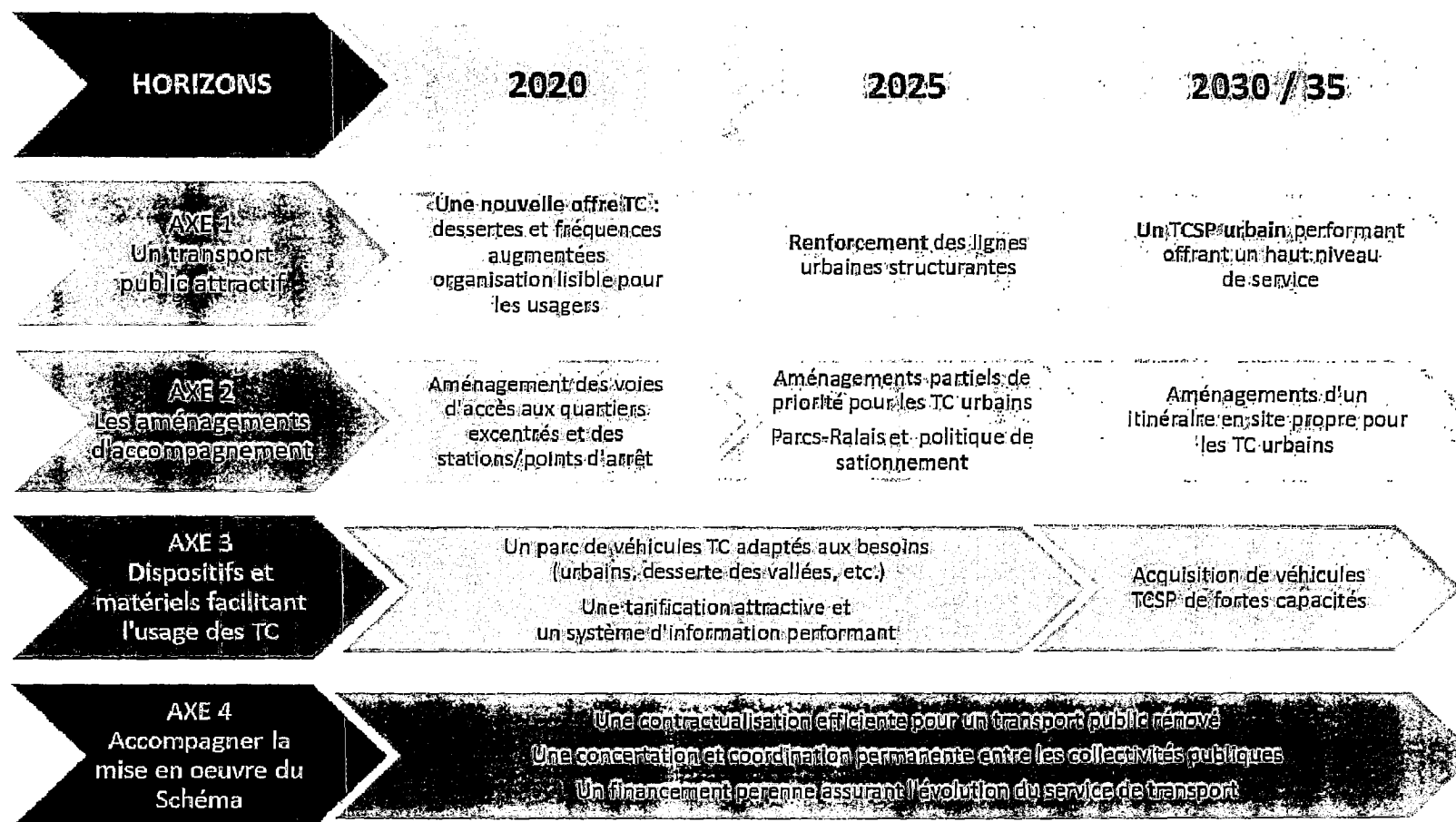
AXE 2 : Réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement ;

AXE 3 : Mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre ;

AXE 4 : Programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du Schéma directeur des TC et des déplacements durables de Tahiti.



1.5 LE PLANNING GENERAL DU PROGRAMME D'ACTION DU SCHEMA DIRECTEUR



2 AXE 1 : ENGAGER UN PROJET DE TRANSPORT PUBLIC VIABLE ET REpondant AUX BESOINS DE LA POPULATION

Les grandes lignes de mise en œuvre du premier axe du programme d'action du Schéma directeur des TC se répartissent dans le temps selon la logique suivante :

- **Court terme** (à 5 ans) :

- Renforcement de l'offre de transport aux quartiers excentrés,
- Structuration et valorisation du réseau dont l'offre devient lisible pour les usagers (arrêts, horaires, plan du réseau, etc.),
 - ⇒ *Augmentation de la fréquentation surtout liée à une induction de trafic liée aux nouvelles dessertes et à la visibilité du réseau,*
- Finalisation des études et travaux en vue de la réalisation des aménagements partiels de renforcement de l'offre en zone urbaine.

- **Moyen terme** (de 5 à 10 ans) :

- En début de période, mise en service des aménagements partiels permettant de renforcer l'offre en zone urbaine : priorité et site propre pour les TC sur certaines parties de la voirie de l'agglomération, parking relais, etc.
 - ⇒ *Augmentation de la fréquentation liée à une induction de trafic et à un report modal lié aux nouveaux aménagements rendant les TC plus attractifs (temps de parcours),*
- Renforcement de l'offre de transport liée à l'augmentation de la population et de la fréquentation,
- Finalisation des études en vue du choix d'un mode pour le futur TCSP – transport collectif en site propre, en zone urbaine (Bus à Haut Niveau de Service – BHNS, Tramway ou Transport urbain par câble aérien) et réalisation des aménagements.

- **Long terme** (de 10 ans à 20 ans) :

- En début de période, mise en service du TCSP au sein de l'agglomération de Papeete,
 - ⇒ *Augmentation de la fréquentation liée à une induction de trafic et à un report modal plus accentué lié aux nouveaux aménagements rendant les TC très attractifs (temps de parcours),*

En synthèse la fréquentation sur les lignes régulières de TC avec la mise en place du programme d'actions, passerait de 4,4 millions de voyageurs à 5,8 millions en 2030, se stabilisant par la suite.

	2015	2020	2025	2030
Fréquentation journalière Services réguliers	15 000	17 000	18 000	20 000
<i>Evolution / 2015</i>		13,3%	20,0%	33,3%
Fréquentation annuelle Services réguliers	4 400 000	5 000 000	5 300 000	5 800 000
Production Km TC Services réguliers	4 000 000	4 092 700	4 733 900	4 530 300

L'augmentation de fréquentation attendue résulte pour une part de l'amélioration des services offerts et pour une autre part de la desserte de nouveaux bassins de population, représentée par la carte ci-après.

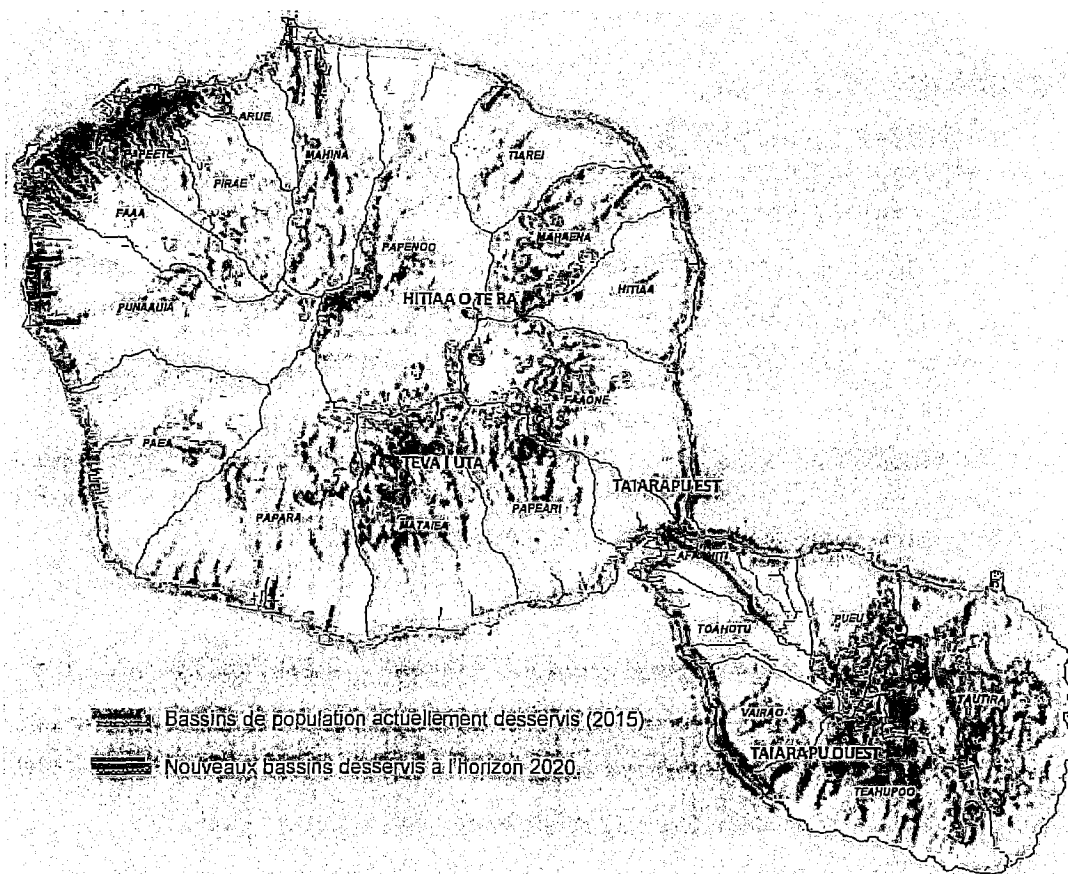


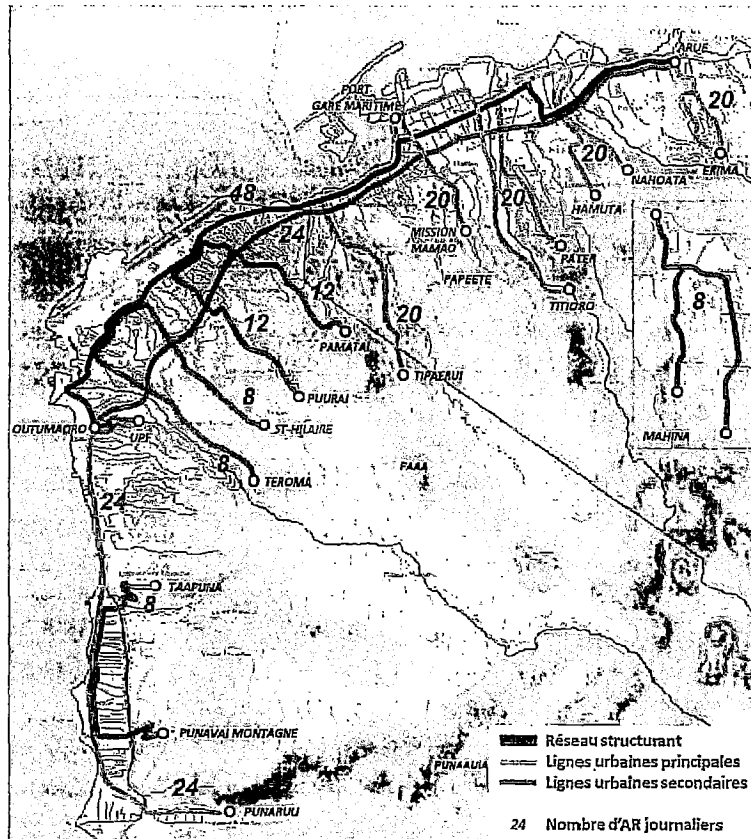
Figure 3 – Carte des nouveaux bassins de population desservis dans le cadre d'une offre de transport public renouvelée (horizon : court terme)

Outre des actions qui concernent les lignes de transport régulier de voyageurs, le schéma directeur fait également des préconisations concernant certains aspects du transport scolaire et du transport des personnes à mobilité réduite (PMR).



2.1 Action 1.1 : Déployer et Structurer une offre de transport public attractive pour les différents bassins de vie et desservant les territoires éloignés des pôles de services ou d'activités (court terme),

Action 1.1	Déployer et Structurer une offre de transport public attractive pour les différents bassins de vie et desservant les territoires éloignés des pôles de services ou d'activités
Contexte & objectifs de l'action	L'organisation de l'offre de transport public s'appuie sur le renforcement de la desserte actuellement réalisée, assortie à la desserte de nouveaux quartiers, desserte qui sera : ▪ structurée, ▪ rendue lisible, ▪ harmonisée en fréquences offertes.
Description de l'action <u>En Zone urbaine</u>	L'offre de lignes interne à l'agglomération comprend : ▪ Deux lignes structurantes (bleue et noire sur la carte suivante) : - Une ligne de bus fréquente d'Arue à Outumaoro préfigurant le futur axe TCSP de l'agglomération, - Une ligne UPF - RDO - Clemenceau - Arue. ▪ Des lignes de quartier (orange sur la carte suivante), lignes urbaines principales qui ont à la fois une vocation de desserte partielle des centralités et de desserte de zones d'activité et quartiers importants : - Punaruu – centralités Punaaula via RT1 – UPF, - Tipaerui – secteur Port – Nahoata, - Mission Mamao – secteur Port – Erima, - Pater – Taunoa – Hamuta, - Port - Vallée de Titiro, ▪ Des lignes locales ou urbaines secondaires (vertes sur la carte suivante), qui desservent les autres quartiers en relation avec l'axe principal : - Punavai Montagne – Taapuna, - Teroma – Saint-Hilaire, - Puurai – Pamatai, - Tuauru – Pointe Vénus – Atima,



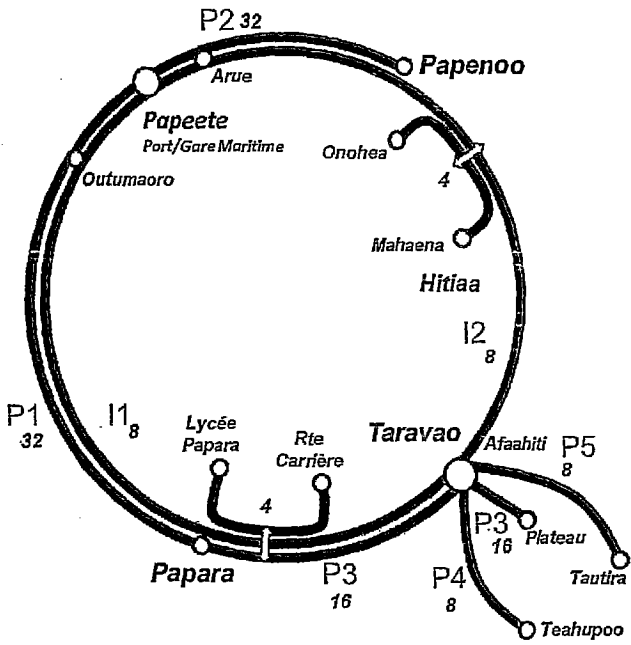
Le niveau de service proposé est variable selon le type de lignes puis en fonction des besoins :

- Lignes structurantes de l'agglomération : 48 AR/jour pour l'axe bus de préfiguration et 24 AR/jour pour la ligne de desserte de l'Université,
- Lignes urbaines principales vers les quartiers denses ou d'emploi de Papeete, Pirae et Arue : 20 à 24 AR/jour,
- Lignes secondaires irriguant des zones résidentielles à Punaauia, Faa'a et Mahina : de 8 à 12 AR/jour.

**Description
de l'action
Hors Zone
Urbaine**

Le réseau est simplifié pour plus de lisibilité et se structure autour du pôle d'échanges de Taravao - Afaahiti :

- **2 lignes interurbaines :**
 - Papeete – Taravao/Afaahiti par la Côte Est (I2),
 - Papeete – Taravao/Afaahiti par la Côte Ouest (I1),
- **5 lignes périurbaines :**
 - Papeete – Papenoo par Côte Est (P2),
 - Papeete – Papara par Côte Ouest (P1),
 - Papara – Taravao-Afaahiti (P3),
 - Taravao – Teahupoo (P4),
 - Taravao – Tautira (P5),

	▪ 2 lignes locales : - Une ligne en cloche reliant les vallées Temarua/Papeiti (lycée de Papara) et la vallée de Taharuu (carrière) via la RT1, - Une ligne en cloche reliant le quartier d'Orchea et les vallées Tevaifaara/Tefaaïti via la RT2. 
Impacts de l'action	• Fréquentation attendue : 5 millions de voyageurs sur lignes régulières • Production réalisée : 4,1 millions de kilomètres-TC
Impact environnemental	A l'horizon 2020, sur la base des évolutions de déplacements (Population +2.8% et avec une offre TC renouvelée), ce scénario permet d'éviter l'émission de 22 600 t CO2 par an. Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu : • Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, • Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 11 100 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.
Évaluation financière	La mise en œuvre d'un véritable service de transport public adapté aux besoins de la population nécessite l'intervention financière des collectivités aux charges d'exploitation, les recettes de billetterie ne pouvant jamais compenser ces charges : effort financier supplémentaire nécessaire pour le transport régulier de voyageurs.
Actions liées	• Aménager des arrêts sécurisés et accessibles (Action 2.1), • Aménager la voirie d'accès aux quartiers excentrés (Action 2.2), • Renouveler et adapter le parc de matériels roulants (Actions 3.1 & 3.2), • Mettre en place un financement adapté à un transport public renoué (Action 4.4).
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.

<i>Planning</i>	Court Terme.
------------------------	--------------

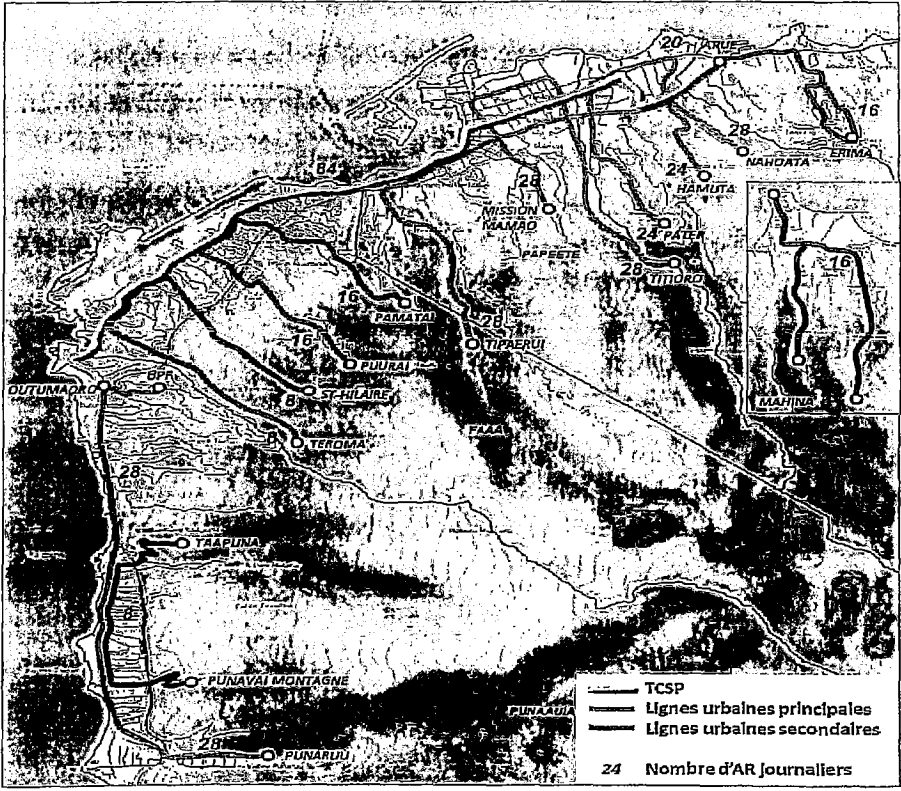


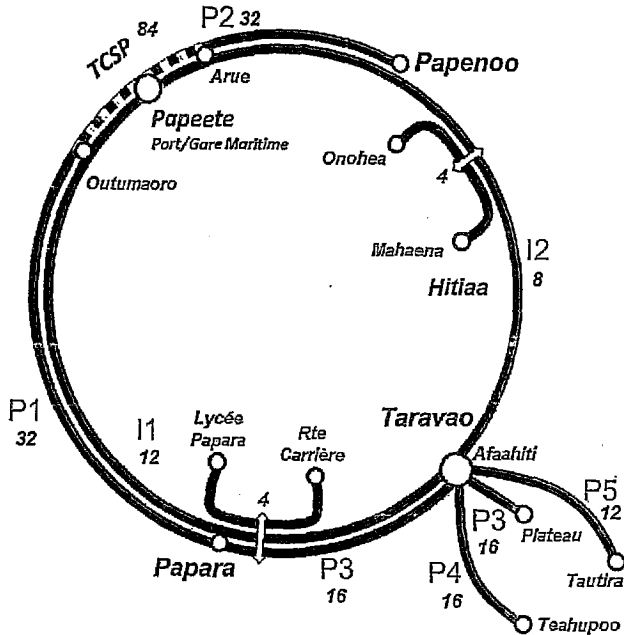
2.2 Action 1.2 : Renforcer l'offre de transport public au sein de l'agglomération centre (moyen terme)

Action 1.2	Renforcer l'offre de transport public au sein de l'agglomération centre
Motifs & objectifs de l'action	Pour renforcer l'attractivité des transports publics et modifier les comportements de déplacement, il convient d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules de transport, avec un TCSP au sein de l'agglomération de Papeete, et ce sans attendre la mise en place complète du scénario cible.
Description de l'action	Avec la mise en œuvre d'aménagements intermédiaires permettant un partage de la voirie entre plusieurs usages, et notamment des dispositifs assurant la priorité aux TC au sein du trafic routier, la fréquence des services réguliers sera accrue de manière à préfigurer le futur axe TCSP. Pour les lignes urbaines, le niveau de service proposé sera renforcé pour les lignes principales : ▪ Lignes structurantes de l'agglomération : 56 AR/jour pour l'axe bus de préfiguration et 28 AR/jour pour la ligne de desserte de l'Université, ▪ Lignes urbaines principales vers les quartiers denses ou d'emploi de Papeete, Pirae et Arue : 24 à 28 AR/jour. Les lignes secondaires urbaines et les lignes interurbaines hors agglomération seront ponctuellement renforcées et adaptées en fonction de l'analyse de l'évolution de leur fréquentation.
Impacts de l'action	• Fréquentation attendue : 5,3 millions de voyageurs sur lignes régulières. • Production réalisée : 4,7 millions de kilomètres-TC.
Impact environnemental	A l'horizon 2025, sur la base des évolutions de déplacements (Population +5,6%, avec une offre TC renouvelée et la mise en service des aménagements ponctuels en site propre pour TC), ce scénario permet d'éviter l'émission de 23 200 t CO2 par an. Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu : • Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, • Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 13 400 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.
Évaluation financière	L'augmentation des recettes de billetterie liée à la croissance de la fréquentation des lignes ne compensera pas les charges d'exploitation supplémentaires liées à une amélioration de l'offre. A cet horizon, une contribution supplémentaire du Pays pour le transport régulier de voyageurs sera nécessaire.
Actions liées	• A court terme : finalisation des études d'aménagement intermédiaires de partage de la voirie avec priorité aux TC (Action 2.5), • Mise en place des parkings préfigurant les futurs pôles d'échanges et engagement d'une politique de stationnement (Action 2.3), • Réaliser des aménagements ponctuels de priorité aux TC (Action 2.5).

<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	Ministère de l'Équipement et des Transports
<i>Planning</i>	Moyen Terme

2.3 Action 1.3 : Réaliser un transport public structurant de forte capacité afin d'engager un report modal significatif (moyen et long terme)

Action 1.3	Réaliser un transport public structurant de forte capacité afin d'engager un report modal significatif
Contexte & objectifs de l'action	La mise en œuvre du scénario cible du Schéma directeur repose sur la réalisation d'un axe structurant les déplacements au sein de l'agglomération de Papeete, offrant une grande capacité de transport de voyageurs, sur lequel est rabatue une partie des lignes urbaines et interurbaines.
Description de l'action <u>En Zone Urbaine</u>	L'offre cible au sein de l'agglomération comprend à long terme : ▪ Un axe central de TCSP, dont le mode est à choisir à court/moyen terme, reliant Arue à Outumaoro offrant par hypothèse 84 AR/jour ▪ Des lignes de quartier, lignes urbaines principales, qui seront réorganisées pour tenir compte de la mise en service du TCSP, avec une fréquence de 24 à 28 AR/jour : - Centre Papeete et lycées – Nahoata, - Mission Mamao – secteur Port – vallée Titiforo, - Pater – Taunoa – Hamuta, ▪ Des lignes locales, ou urbaines secondaires, qui desservent les autres quartiers en rabattement sur l'axe fort et dont la fréquence sera augmentée en fonction de l'évolution de la fréquentation : - Punavai Montagne – Taapuna, - Puurai – Pamatai, - Tuauru – Pointe Vénus – Atima. - Teroma – Saint-Hilaire, - Arue – Erima, 

Description de l'action <u>Hors Zone urbaine</u>	A priori, hors zone urbaine, le réseau sera maintenu, à l'exception des adaptations qui seront jugées nécessaires dans le temps. De même, ces lignes interurbaines hors agglomération pourront être renforcées suivant l'évolution de la fréquentation. 
Impacts de l'action	• Fréquentation attendue : 5,8 millions de voyageurs sur lignes régulières, • Production réalisée : 4,5 millions de kilomètres-TC, en diminution du fait des grandes capacités de transport du TCSP.
Impact environnemental	A l'horizon 2030, sur la base des évolutions de déplacements (Population +5,6%, avec offre TC renouvelée et mise en service d'un TCSP), ce scénario permet d'éviter l'émission de 37 200 t CO₂ par an. Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu : • Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, • Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 17 800 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.
Évaluation financière	Une contribution supplémentaire du Pays au transport public régulier de voyageur sera nécessaire. Une évaluation financière pourra être réalisée une fois le mode choisi (câble, BHNS ou TCSP).
Actions liées	• A court terme : lancement d'une étude de choix de mode pour le futur TCSP entre Arue et Outumaoro (BHNS, tramway ou transport/câble) : coût estimé à 24 millions XPF (hors déplacements), • A moyen terme : mise en service des aménagements spécifiques du TCSP en fonction du choix modal opéré, • Réalisation des pôles d'échanges d'Arue et d'Outumaoro coordonnée avec la mise en œuvre d'une politique de stationnement, notamment à Papeete.
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports
Planning	Moyen et Long Terme



2.4 Action 1.4 : Le transport des scolaires

Action 1.4	Mettre en place une organisation du transport scolaire
Contexte & objectifs de l'action	A l'heure actuelle, le transport des scolaires est organisé par la Direction Générale de l'Education et des Enseignements (DGEE) pour 20 000 élèves habitant à plus de 3km de leur établissement. Ce transport est actuellement gratuit pour les ayants droit. Mis à part le cas des communes de l'agglomération où les flux d'échanges intercommunaux sont importants, les flux domicile-études sont essentiellement internes aux communes. Les élèves du primaire ainsi qu'une partie des collégiens sont bénéficiaires de services spécifiques pour l'essentiel internes aux communes. Les autres collégiens et les lycéens sont majoritairement transportés sur le réseau régulier avec des trajets souvent longs, la spécialisation des établissements conduisant à une dispersion géographique forte des élèves. L'organisation actuelle consiste à prélever des véhicules des itinéraires des lignes régulières pour réaliser la desserte scolaire aux heures scolaires c'est-à-dire aux heures de pointe du réseau. Cela pénalise à la fois l'efficacité de la desserte scolaire et la régularité du réseau. L'enjeu pour l'avenir est de proposer aux scolaires une offre de transport adaptée, fiable et à un tarif acceptable. Afin de garantir une efficacité du transport scolaire ainsi qu'une gestion optimisée du parc global de matériel roulant, il est préconisé : ▪ Que le transport des lycéens vers leurs établissements se fasse sauf exception par le réseau régulier. ▪ Que le transport des élèves du primaire soit réalisé par des services spécialisés dont l'organisation opérationnelle pourrait être confiée aux communes. ▪ Que le transport des collégiens, étant donné que la majorité des élèves scolarisés le sont dans leur commune, soit organisé également par un transport spécifique organisé en concertation avec les communes.
Description de l'action	Outre les dysfonctionnements constatés sur le réseau régulier du fait de la prise en charge des scolaires par celui-ci, le diagnostic a mis en évidence une absence de suivi et de coordination entre les acteurs du transport scolaire sur l'île de Tahiti : une amélioration dans ce domaine permettra de progresser dans l'organisation effective du transport scolaire. Les actions à mettre en place sont les suivantes : ◦ MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE ORGANISATION DU TRANSPORT SCOLAIRE Des lignes spécifiques seront mises en place pour les primaires et les collégiens. En revanche, le réseau de transports collectifs régulier, notamment en zone urbaine de Papeete, a vocation à « absorber » la demande de transport des lycéens : cela permettra de diminuer, voire de supprimer l'offre scolaire sur certaines liaisons origines/destinations et donc de réaffecter le matériel roulant au

réseau régulier. Il conviendra dès lors d'adapter le nombre de véhicules pour satisfaire l'affluence des élèves pour les trajets du week-end et le développement d'arrêts à proximité des établissements scolaires.

A court terme :

- Certains services spécifiques sont à mettre en place en urgence pour soulager le réseau régulier aux endroits posant le plus de problème de régularité des lignes régulières.

Ces lignes pourront faire l'objet de marchés de courte durée jusqu'à intégration à des marchés plus globaux ou à la DSP 2017.

- Certains points d'arrêts doivent être aménagés en priorité (abri, places assises, aménagements de sécurité routière) notamment ceux situés devant les établissements scolaires ainsi que les arrêts situés sur les axes principaux et qui concentrent les élèves (débochés de vallées et lotissements).
- Une **étude de recomposition des lignes scolaires** doit être réalisée rapidement afin d'optimiser l'organisation des transports scolaires à l'horizon de la prochaine DSP avec deux objectifs :
 - remise à plat de la desserte spécifique actuelle pour prendre en compte les nouveaux élèves à prendre en charge en fonction de la demande et la localisation des établissements à desservir,
 - optimisation des temps de parcours des services pour certains beaucoup trop longs actuellement.

Les lignes scolaires pourront faire l'objet de marchés scolaires séparés ou être intégrés à la DSP globale 2017.

A moyen et long termes :

- Les lignes dédiées (primaires et collégiens) seront mises en place progressivement selon le calendrier et les modalités contractuelles qui ressortiront de l'étude de recomposition.
- Les lycéens seront transportés sur le réseau régulier sauf dans les cas suivants :
 - Pour la desserte d'établissements scolaires implantés sur de grands axes de circulation, des lignes dédiées scolaires doivent être envisagées afin de ne pas surcharger le réseau régulier ou avoir à le sur-dimensionner. Cela peut être envisagé pour les lycées suivants : Papara, Taravao, Taaone à Papeete.
 - Pour certains établissements scolaires excentrés.

L'étude de recomposition doit mettre en évidence les solutions de desserte scolaire à privilégier pour ces deux cas.

COORDINATION DES ACTEURS :

Cette action consiste dès le court terme :

- Améliorer la concertation entre les élus communaux, les professionnels du transport scolaire, les professionnels de l'enseignement et les parents d'élèves.
- Mettre en place une coordination des transports scolaires à double

	niveau avec des instances ad hoc : - Coordination interservices des collectivités (DTT, DGEE, communes) grâce à une structure à définir. La DTT pourrait être l'instance médiatrice entre les différents acteurs à ce niveau de concertation. - Coordination entre les services (DGEE/DTT), le vice-rectorat de la Polynésie française) et (le ou) les transporteurs. Cette instance pourrait par exemple, 2 fois par an faire le bilan de l'année en cours et préparer l'année scolaire suivante (nouveaux établissements, changement des options...). A plus long terme, il conviendra d'envisager l'opportunité de réunir dans une même entité de l'Administration les agents travaillant dans le domaine des transports, réguliers et scolaires, de façon à faciliter cette coordination.
Impacts de l'action	• Soulagement du réseau régulier du fait du basculement des collégiens pris en charge sur les lignes spécifiques, • Moyens supplémentaires nécessaires (véhicules, personnel, contrôle) pour la desserte scolaire, • Hausse induite de fréquentation liée à la possibilité pour les lycéens d'utiliser le nouveau réseau de transport pour d'autres motifs et durant les week-ends et les vacances scolaires avec un titre intégré, • Favorise la limitation du kilométrage parcouru en VP pour les motifs d'accompagnement scolaire des élèves par les parents, et donc la limitation de l'émission de CO2 et des gaz à effet de serre.
Évaluation financière	• Dépend notamment des moyens supplémentaires nécessaires pour exploiter le transport spécifique des scolaires qui seront définis dans le cadre de l'étude de recomposition de l'offre scolaire à mener à court-terme.
Actions liées	• Action 3.3.1. Tarification : Mise en place d'un abonnement Jeunes (usage illimité) pour tous pouvant intégrer les trajets scolaires sur lignes dédiées, • Action 2.6 Aménagement des points d'arrêt et aires de retournement devant les établissements.
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court et moyen-terme.

2.5 Action 1.5 : Le transport des personnes à mobilité réduite (PMR)

Action 1.5	Déployer une offre de transport à destination des PMR
Contexte & objectifs de l'action	La loi métropolitaine sur l'accessibilité des services publics et notamment des transports en commun ne s'applique pas en Polynésie française. Ainsi, les services de transport collectif ne font pas l'obligation d'une mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap. Seules les personnes handicapées prises en charge dans les établissements de soins ou éducatifs bénéficient de services de transport qui sont assurés par les associations caritatives. Les ateliers de concertation du présent schéma directeur ont permis de constater que la gestion quotidienne des services de transport, et notamment la gestion des véhicules, était un sujet complexe pour les associations, mais qu'elles souhaitent malgré tout poursuivre leur implication dans le domaine. Un autre enjeu apparu lors de ces ateliers est le nécessaire rapprochement du transport public des PMR, notamment du grand nombre de personnes handicapées qui restent aujourd'hui confinées chez elles car elles habitent dans des quartiers retirés non accessibles.
Description de l'action	Le schéma directeur préconise à court-terme d'accompagner les associations assurant actuellement le transport des personnes prises en charge via des aides autour des véhicules comme par exemple : • La mise en place d'une aide financière aux associations souhaitant acquérir des matériels roulants dédiés au transport de personnes en situation de handicap ; • Une aide à la formation aux métiers de la maintenance du matériel roulant ; • Une aide financière ou matérielle pour la maintenance des matériels de transport (emploi mutualisé pour plusieurs associations ?). A moyen et long-terme, le schéma directeur permettra d'aller progressivement vers un réseau de transports collectifs plus accessible à tous via : • L'introduction de véhicules de transport accessibles via des planchers bas ou des dispositifs de facilitation d'accès pour certains publics (annonces sonores...) ; • La mise en accessibilité des points d'arrêt structurants dont les futures stations de TCSP (cf. action 2.6) ; • L'aménagement des autres maillons de la chaîne de déplacements (en particulier les cheminements et espaces publics) en particulier lors de chaque nouveau projet d'aménagement ; • L'expérimentation de services d'aide à la mobilité des personnes en situation de handicap (conditionné par taux d'invalidité) tels que des chèques mobilité à utiliser dans un véhicule avec chauffeur (taxi) ou pour un accompagnement sur le réseau de transport public.
Actions liées	• Mettre en place une tarification adaptée aux publics en situation de handicap (Action 3.3) ; • Œuvrer à la mise en accessibilité des points d'arrêt structurants (Action 2.6.).



Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports Ministère du travail, des solidarités et de la condition féminine
Planning	Court et moyen-terme

3 AXE 2 : ENGAGER LES AMENAGEMENTS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET DE TRANSPORT

3.1 Action 2.1 : Définir la hiérarchie et aménager les arrêts sur le réseau

Action 2.1	Définir la hiérarchie et aménager les arrêts sur le réseau
Motifs & objectifs de l'action	Actuellement, le réseau des transports collectifs ne dispose que de très peu de points d'arrêt matérialisés. Si quelques points d'arrêt ont été équipés de panneaux et d'abris, la grande majorité des arrêts se fait sur la route à des lieux non clairement identifiés. Ce manque d'aménagement est source d'insécurité routière, particulièrement pour le public scolaire. Un des axes prioritaires du Schéma Directeur sera l'aménagement des points d'arrêt avec un triple objectif : • Sécuriser les montées et descentes des véhicules par un aménagement ad hoc (points d'arrêt, traversée, signalisation) ; • Accélérer les transports publics en ne s'arrêtant pas partout mais aux seuls arrêts, avec un gain de temps pour l'usager et une économie de coûts d'exploitation, tout en contribuant également à la fluidité globale du trafic routier ; • Renforcer la lisibilité du système de transport, le mobilier urbain équipant les arrêts véhiculant à la fois image du réseau et information sur les services disponibles.
Description de l'action	Le déploiement de points d'arrêts matérialisés et reconnaissables par l'ensemble des usagers, qu'ils soient réguliers ou occasionnels, sera renforcé à court / moyen terme. Une première phase de travail de mise en cohérence des arrêts est actuellement en cours au sein de la direction des transports terrestres et des partenariats sont établis avec la direction de l'équipement afin que tout nouvel aménagement puisse inclure une restructuration des arrêts de bus. La typologie des stations peut varier du simple poteau-totem pour l'arrêt de base, à la station équipée d'écrans d'information et de bornes de vente de titres en passant par les stations équipées d'abribus. Accompagnant la mise en service d'un TCSP, la configuration de la station, du mobilier et des quais doit apporter le confort, les services et l'image associée au Haut Niveau de Service avec des services de qualité aux voyageurs en termes d'informations et de confort d'attente. Outre, les points d'arrêts de base, la localisation de principe des arrêts principaux est représentée dans les deux cartes suivantes. Celle-ci sera précisée lors des aménagements de détail, en coordination avec les communes concernées.

Points d'arrêt principaux

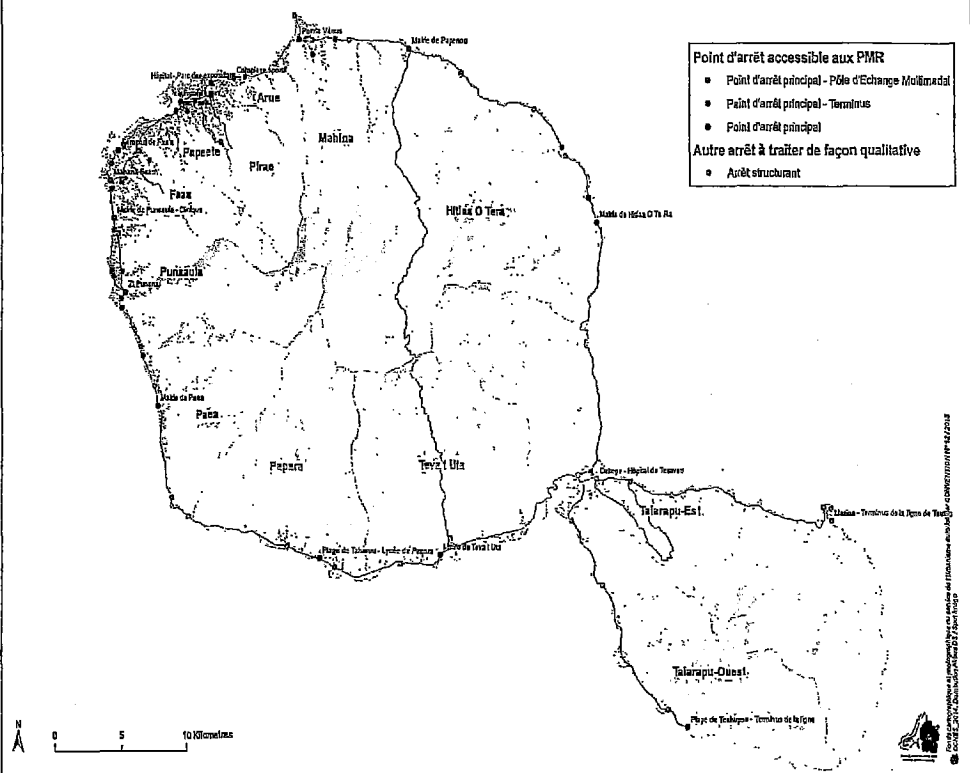


Figure 4 – Localisation des principaux arrêts sur le réseau TC de Tahiti

Points d'arrêt principaux - Zone urbaine

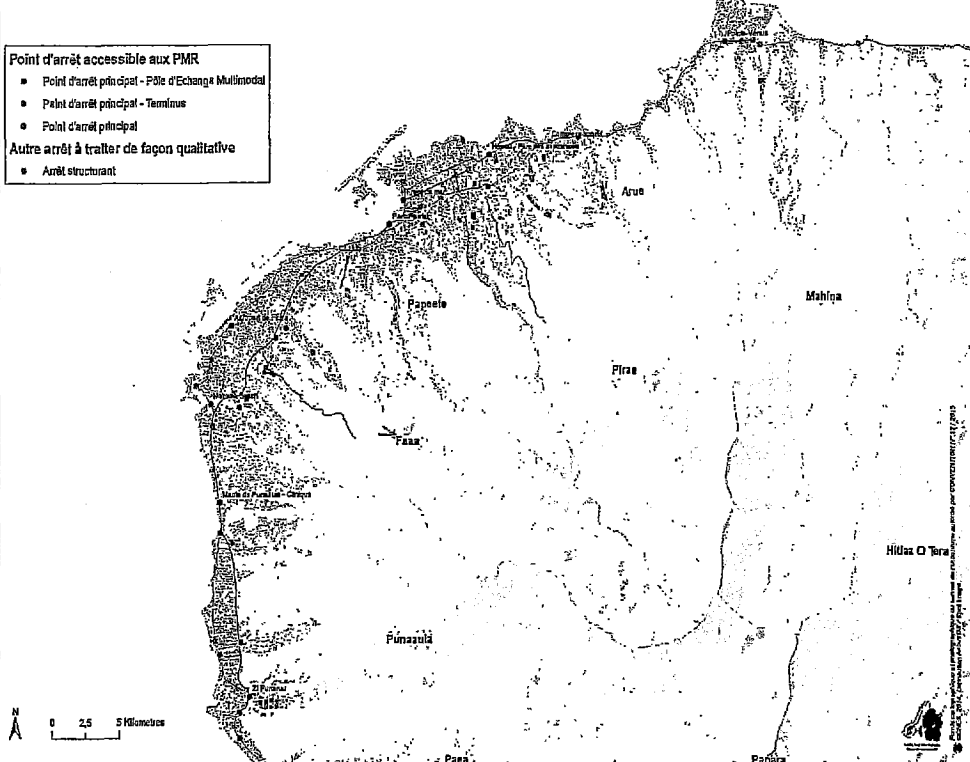


Figure 5 – Localisation des principaux arrêts en zone urbaine de Papeete

(Voir en annexe, les 2 cartes à un format agrandi)

Évaluation financière

En première analyse, il conviendra d'aménager au total pour l'ensemble du réseau de transport public :

- Environ 700 arrêts de base,
- Un peu plus de 150 arrêts équipés selon la décomposition du tableau suivant (hors pôles d'échanges multimodaux) – voir en annexe.

Commune	Arrêt principal Terminus	Arrêt principal	Arrêt structurant	Arrêt intermédiaire	Total
Arue			2	6	8
Faaa		1	6	10	17
Hitiāa O Tera		2	5	8	15
Mahina		1	7	3	11
Paea		1	3	3	7
Papara		1	2	4	7
Papeete		2	10	13	25
Pirae		1	2	7	10
Punaauia		2	12	14	28
Taharāpu-Est	1		6	3	10
Taharāpu-Ouest	1		3	5	9
Teva I Uta		1	1	4	6
Total	2	12	59	80	153

La décomposition du coût total de ces aménagements est programmée selon l'échéancier suivant :

- **Court Terme** : 1.900 millions XFP, pour l'aménagement progressif de l'essentiel des points d'arrêt sur le réseau de transport public,
- **Moyen Terme** : 160 millions XFP, avec la poursuite de l'aménagement des points d'arrêt sur les lignes locales,
- **Long Terme** : 80 millions XFP, pour les arrêts liés à la mise en place du TCSP urbain.

Impacts de l'action

- Limite les risques d'accident et sécurise l'usage des transports collectifs,
- Favorise l'usage des transports collectifs,
- Contribue à la limitation des impacts environnementaux des transports.

Actions liées

- Mise en accessibilité des points d'arrêt structurants (Action 2.6.).

Maîtrise d'ouvrage

Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports, sur la base d'une normalisation des solutions techniques à privilégier par types d'arrêts.

Planning

Court à Long terme

3.2 Action 2.2 : Adapter les profils de la voirie à une desserte TC et réaliser des zones de retournement pour les véhicules

Action 2.2	Adapter les profils de la voirie à une desserte TC et réaliser des zones de retournement pour les véhicules
Motifs & objectifs de l'action	Une des causes de la non-réalisation des objectifs de desserte de certains quartiers réside dans le fait que la mise en place des lignes n'a pas été suivie par des aménagements permettant aux véhicules TC d'emprunter la voirie conduisant aux zones à desservir. Il s'agira donc essentiellement d'aménager prioritairement les voies d'accès aux quartiers à desservir par les lignes TC.
Description de l'action	Les lignes proposées dans certaines vallées ou quartiers en hauteur ne peuvent être mises en place sans l'aménagement de véritables plateformes pour leur retournement à l'extrémité des quartiers. Ces aménagements sont indispensables, en particulier : ▪ A La Mission (Haut du Vallon et Vallée de Tepapa) à Papeete, ▪ Au fond des quartiers Pater et Nahoata à Pirae, ▪ Au fond du quartier Tuauru à Mahina, ▪ En haut du quartier de Punavai Montagne. Dans d'autres quartiers, le retournement est possible mais inconfortable et nécessite d'être amélioré.
Évaluation financière	Au total une vingtaine d'opérations prioritaires ont été répertoriés, pour l'ensemble de l'île de Tahiti (voir en annexe). Le budget total de cette intervention représente : 305 millions XFP, répartis ainsi : • Court Terme : 215 millions XFP, pour l'aménagement des principaux points de retournement, • Moyen Terme : 90 millions XFP, afin de finir l'équipement des vallées en zones de retournement.
Impacts de l'action	• Favorise la desserte des quartiers inaccessibles en TC et limite les impacts environnementaux des transport.
Actions liées	• Adaptation des véhicules TC à la desserte des vallées et des reliefs importants (Action 3.1)
Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court et Moyen terme

3.3 Action 2.3 : Développer les parkings et mettre en œuvre une politique de stationnement

Action 2.3	Développer les parkings et mettre en œuvre une politique de stationnement
Motifs & objectifs de l'action	Actuellement, chaque commune de l'agglomération de Papeete est en situation d'étudier et mettre en place une politique spécifique de stationnement et de parking. Or la poursuite d'une localisation de parkings importants et de places de stationnement au sein de la commune de Papeete est contradictoire avec l'objectif d'y favoriser l'usage des TC et des modes actifs de déplacement. Il en est de même pour les autres communes de l'agglomération.
Description de l'action	Les communes de l'agglomération de Papeete les plus concernées par l'encombrement de leur voirie, s'engageront dans la mise en œuvre d'une politique de maîtrise du stationnement sur voie. Pour cela il conviendra d'offrir des solutions alternatives avec : • à court terme, des parcs relais localisés aux entrées Est (Outumaoro) et Ouest (Arue) de l'agglomération, en coordination avec le renforcement des lignes urbaines de TC, et sur les lieux pressentis des futures pôles d'échanges ; • à plus long terme, avec des capacités d'accueil renforcées, dans le cadre de la réalisation des pôles d'échange multimodaux (PEM) d'Outumaoro, d'Arue, voire de la Punaruu. A court terme également sera engagé l'aménagement d'un parking à Taravao, préfigurant le futur pôle d'échange de Taravao/Afaahiti.
Évaluation financière	• Court Terme : 525 millions XFP, pour l'aménagement de 3 parkings relais préfigurant les futurs PEM, à Arue, Outumaoro et Taravao,
Actions liées	• Favorise un usage mieux partagé de la voirie, • Incite à un report modal et favorise la limitation des impacts environnementaux des transports.
Actions liées	• Réaliser des pôles d'échanges multimodaux (Action 2.4) • Favoriser la concertation entre les collectivités (Action 4.3)
Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Long terme

3.4 Action 2.4 : Réaliser des pôles d'échanges multimodaux

Action 2.4	Réaliser des pôles d'échanges multimodaux - PEM
Motifs & objectifs de l'action	Le futur réseau sera structuré autour des lieux d'intermodalité qui constituent des outils essentiels pour le développement des TC et favoriser un report modal des véhicules particuliers vers ces transports collectifs. Ces lieux d'intermodalité, appelés Pôles d'Echanges Multimodaux sont des espaces pour les Transports Collectifs mais également des lieux accueillant des voitures en rabattement sur les transports collectifs, les parcs-relais. Par retour d'expérience, ce rabattement des automobilistes n'est attractif que : • s'il est fait sur des lignes structurantes : fréquentes, rapides, régulières et offrant un certain confort, • si le stationnement est contraint dans les autres zones de destination, ici notamment à Papeete.
Description de l'action	Cinq espaces principaux ont été identifiés par le Schéma directeur comme lieux de localisation des PEM du futur réseau de transport de Tahiti (voir cartes action 2.1) : • Point central à Papeete La gare maritime de Papeete constitue un lieu privilégié pour la création d'un pôle d'échange multimodal. Sa situation au cœur de la capitale est stratégique pour un rôle d'interconnexion / nœud de transport. La disponibilité en foncier public non bâti dans ce secteur est une opportunité pour une mise en œuvre d'un projet à court terme. • Entrée Ouest de Papeete Un positionnement prioritaire à Moyen puis long terme à Outumaoro. Il présente l'avantage de la facilité de mise en œuvre (maîtrise foncière / disponibilité) et de l'emplacement stratégique par rapport au projet touristique de Mahana Beach. Un second positionnement à envisager à long terme en fonction de l'évolution de la mobilité au niveau de la Punaruu. Plus contraint sur le plan foncier, il est mieux situé en termes de fonctionnement urbain (en amont du trafic – près d'un pôle d'emploi – en amont de la deuxième commune la plus peuplée...). Les deux emplacements apparaissent cohérents au regard des orientations d'aménagement de la commune de Punaauia et du Pays. • Entrée Est de Papeete Le site de la Corne Nord, situé sur la commune d'Arue et inscrit au CRSD (contrat de redynamisation des sites de défense) est pressenti pour accueillir un pôle d'échange dans toutes les études relatives à la mise en place d'un TCSP. Il offre en effet beaucoup d'avantage, en raison de sa position stratégique en fin de zone urbaine dense, de son accessibilité, du projet de zone d'activité programmé sur une partie de l'emprise.

	L'emprise de l'Etat dans ce secteur représente environ 30 hectares aujourd'hui sous-utilisés qui ne font l'objet d'aucun projet urbain. Le projet de pôle d'échange permet de poser à nouveau la question de leur valorisation au regard des enjeux d'agglomération. Le projet d'aménagement de ce secteur est en cours de définition, en vue d'une rétrocession à la commune à brève échéance. Si le pôle d'échange ne peut se faire sur la zone rétrocédée à la commune, solliciter l'Etat pour une rétrocession au Pays de 1 à 1,5 ha pour le projet, vers le rond-pont. • Pôle d'échange de Taravao Le centre-ville de Taravao dans la commune d'Afaahiti, est un point d'interconnexion naturel qui permet de relier les communes de la presque ile avec les communes des côtes Est et Ouest. Le site de Faratea est pressenti pour accueillir un pôle d'échange, en raison de son accessibilité et de sa situation stratégique à proximité des équipements structurant de Taravao : hôpital, collège et lycée, mairie, centre commerciaux. Le site de Faratea est une emprise foncière publique partiellement aménagée, qui accueille une zone industrielle de petite dimension. Le projet de développement de cette zone renforce la dimension stratégique de ce site et permet d'envisager une mutualisation des infrastructures. La disponibilité foncière est un atout supplémentaire.
Évaluation financière	La décomposition du coût total de ces aménagements est programmée selon l'échéancier suivant : • Court Terme : 525 millions XFP, pour l'aménagement de 3 parkings relais préfigurant les futurs PEM, à Arue, Outumaoro et Taravao (pour rappel), • Moyen Terme : 90 millions XFP, pour l'aménagement complet du PEM de Taravao, • Long Terme : 265 millions XFP, pour l'aménagement complet du PEM d'Arue et d'Outumaoro. Note : Des réserves foncières devront être réalisées si l'opportunité de réalisation d'un pôle d'échange dans la Punaruu était retenue.
Impacts de l'action	• Favorise les déplacements multimodaux et l'usage des transports collectifs, • Contribue à limiter les impacts environnementaux des transports.
Actions liées	• Mettre en place une politique de stationnement (cf. action 2.3) ; • Mettre en place une gouvernance adaptée et la concertation entre collectivités (cf. action 4.3.).
Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Long terme

3.5 Action 2.5 : Aménager des sites propres pour les transports collectifs

Action 2.5	Aménager des sites propres pour les transports collectifs
Motifs & objectifs de l'action	Actuellement, l'usage des TC à Tahiti est en partie freiné par l'encombrement du réseau de voirie qui ne permet pas d'offrir un temps de trajet satisfaisant. L'objectif du Schéma directeur consiste à aménagement des sites propres, essentiellement en zone urbaine dense, afin d'isoler les véhicules TC du trafic routier. Les aménagements seront réalisés en fonction du mode de transport choisi.
Description de l'action	L'objectif de mettre en place une ligne de TCSP sur l'axe fort de mobilité de l'agglomération est retenu par le Schéma directeur. En revanche, en l'état actuel des données et des études, le mode de transport ne peut encore être précisé. La solution qui correspond le mieux au volume de fréquentation déjà identifié et aux contraintes du terrain, tramway, BHNS ou câble aérien, sera définie à l'issue d'une étude spécifique de choix de mode. Le projet issu de cette réflexion fera l'objet d'une planification et programmation de sa réalisation technique et financière. En attendant cette réalisation qui devrait prendre une dizaine d'année (études préalables et études techniques d'aménagement), des aménagements partiels de partage de la voirie en faveur des TC seront mis en service à moyen terme.
Évaluation financière	La décomposition du coût total de ces aménagements est programmée selon l'échéancier suivant : • Court Terme : – 2 milliards XFP, finalisation des études et engagement des travaux pour des sites propres ponctuels cohérents avec le projet Long Terme) – 24millions XFP, pour l'étude de choix de mode TCSP urbain (pour rappel). • Moyen Terme : A titre d'information de 10 à 15 milliards XFP, pour des travaux de type BHNS, entre Arue et Outumaoro, soit 12,5 km. • Long Terme : mise en service du TCSP urbain, entre Arue et Outumaoro.
Impacts de l'action	• Favorise le report modal en faveurs des TC et contribue à limiter les impacts environnementaux des transports.
Actions liées	• Mettre en place une gouvernance adaptée à ce type de projet et la concertation entre collectivités (Action 4.3.). • Politique de stationnement(Action 2.3.).
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Long terme

3.6 Action 2.6 : Faciliter l'accessibilité des TC et l'usage des modes doux /modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement

Action 2.6.1	Faciliter l'accessibilité des TC
Motifs & objectifs de l'action	Favoriser l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap constitue un des objectifs du Schéma directeur. Cependant la réalisation de cet objectif pour l'ensemble des situations de handicap et pour l'ensemble du réseau de transport constituerait un objectif difficile à atteindre. Le Schéma directeur préconise donc la réalisation progressive de cet objectif selon les modalités précisées ci-après.
Description de l'action	La mise en accessibilité des aménagements sera orientée de la façon suivante : • Privilégier une mise en accessibilité de secteurs clefs (autour d'équipements majeurs), • Equiper complètement un lieu de transport par commune (ou quartier dans Papeete) et un axe les reliant pour obtenir des continuités, • Favoriser l'aménagement des voiries locales qui permettent l'accès aux domiciles des PMR. • Initier la mise en accessibilité PMR des équipements transports au fur et à mesure de nouveaux aménagements,
Évaluation financière	Coût intégré dans les différents aménagements à réaliser
Actions liées	• Mettre en place une tarification adaptée aux publics en situation de handicap (cf. action 3.3).
Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Moyen terme

Action 2.6.2	Faciliter l'usage des modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement
Motifs & objectifs de l'action	L'usage des modes dits « actifs », ou encore « modes doux » par la population est rendu difficile du fait d'un niveau d'aménagement relativement faible facilitant les déplacements des piétons et des cyclistes. Or un grand nombre de déplacements de courte distance pourraient utiliser ces deux modes, évitant l'usage des véhicules particuliers et son impact environnemental. Il s'agit de plus d'un enjeu de santé publique, ces modes favorisant un meilleur état de santé.
Description de l'action	Les différents aménagements en faveur des transports publics intégreront dans le cadre de leur réalisation des solutions facilitant les itinéraires piétons et cyclables. Ces réalisations seront engagées en concertation entre les différentes collectivités concernées, lors de l'aménagement des : - arrêts, - pôles d'échanges, - sites propres, - gares routières, etc. D'autre part, en concertation entre les différentes collectivités, lors de la réalisation des principaux aménagements routiers, des cheminements piétons et itinéraires cyclables seront progressivement réalisés, selon les deux cartes indicatives suivantes. Principaux aménagements cyclables à réaliser Figure 6 – Principe d'aménagement des infrastructures cyclables de Tahiti

Principaux aménagements cyclables à réaliser

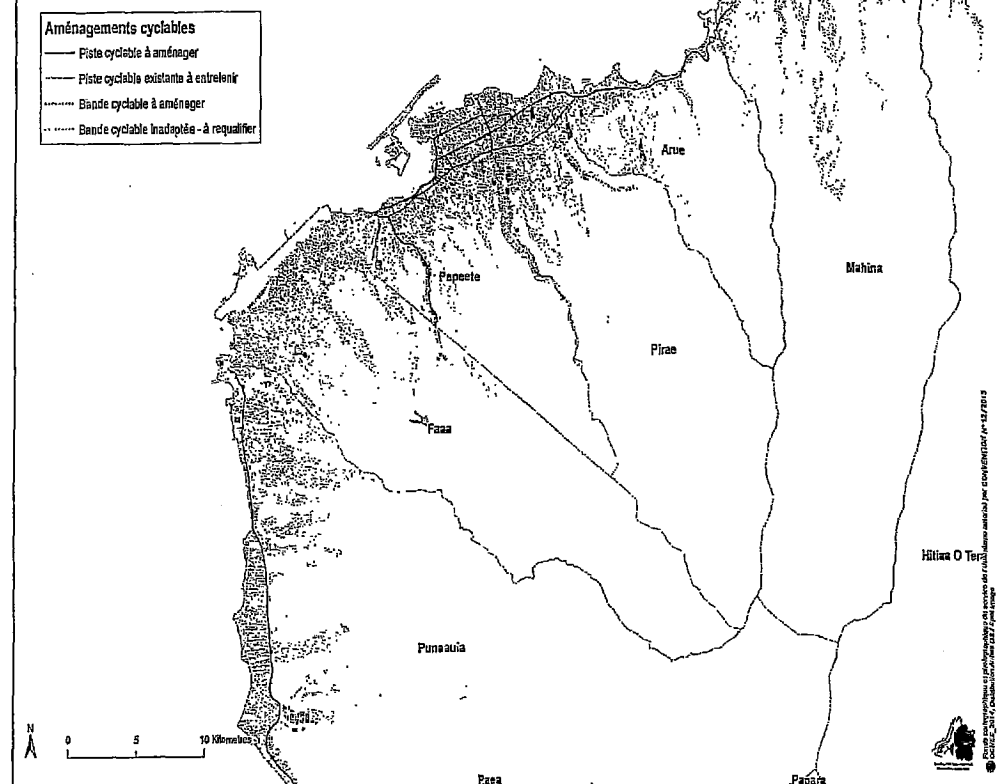


Figure 7 – Principe d'aménagement des infrastructures cyclables en zone urbaine de Papeete

(Voir en annexe, ces deux cartes à un format agrandi)

Évaluation financière	Coûts pour partie intégrés dans la réalisation des aménagements en faveur des transports. Budget à définir en fonction de la concertation entre collectivités pour la réalisation d'itinéraires cyclables.
Impacts de l'action	• Sécurise et favorise l'usage de modes de transport actifs, • Contribue à limiter l'usage de modes de transport motorisés et leur impacts environnementaux.
Actions liées	• Mettre en place une gouvernance adaptée et la concertation entre collectivités (cf. action 4.3.).
Maîtrise d'ouvrage	Communes et Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Moyen terme

4 AXE 3 : METTRE EN PLACE LES DISPOSITIFS ET MATERIELS FACILITANT L'USAGE REGULIER DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC

4.1 Action 3.1 : Investir dans parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement

Action 3.1	Investir dans un parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement								
Motifs & objectifs de l'action	Le parc de véhicules actuel dédié aux transports collectifs est très peu diversifié. <table border="1" data-bbox="639 707 1086 875"> <thead> <tr> <th colspan="2">Parc actuel (2015)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Minibus interurbain</td><td>1</td></tr> <tr> <td>Autocar club</td><td>29</td></tr> <tr> <td>Autocar</td><td>92</td></tr> </tbody> </table> Pour le service tel que défini dans les contrats actuels de délégation de service public, le parc nécessaire pour exploiter les lignes régulières peut être estimé avec des hypothèses classiques (vitesse, temps de régulation) à environ 96 véhicules pour l'exploitation (y compris la réserve d'exploitation), 112 si on inclut une réserve de maintenance supplémentaire. Or actuellement, 122 véhicules sont opérationnels chez le transporteur. Le parc disponible apparaît donc à ce jour suffisant pour assurer les services de <u>transport collectif régulier</u> contractualisés par la direction des transports terrestres. Cette estimation n'intègre pas les besoins du transport scolaire à réaliser en sus pour la direction générale de l'éducation et des enseignements dans ce même cadre contractuel. Ce parc, essentiellement composé de grands cars, n'est cependant pas adapté à la desserte de certains itinéraires de lignes locales/urbaines prévues, du fait des contraintes de voirie. Les véhicules actuels sont en outre tous de configuration interurbaine (Classe I) qui oblige à transporter tous les voyageurs assis ce qui est un handicap pour la desserte des zones denses où la capacité offerte doit offrir plus de souplesse. Le diagnostic a conclu à la nécessité d'adapter les véhicules pour chaque ligne, à la fois en taille et en type, en fonction du type de desserte réalisée, de la fréquentation attendue et des contraintes de voirie. Le Schéma directeur préconise d'utiliser : - des véhicules de type urbain (transport debout possible) en zone urbaine sauf cas particulier lié à la sécurité, - des autocars pour les lignes circulant hors agglomération.	Parc actuel (2015)		Minibus interurbain	1	Autocar club	29	Autocar	92
Parc actuel (2015)									
Minibus interurbain	1								
Autocar club	29								
Autocar	92								
Description de l'action A court-terme	Pour le transport urbain, il est prévu des véhicules de type autobus, beaucoup plus adaptés à une desserte urbaine aux arrêts fréquents. Ce type de matériel dispose de plusieurs portes, permettant de répartir les flux de voyageurs montants et descendants sur différents accès, ce qui contribue à fluidifier et accélérer les échanges aux arrêts.								

Pour les lignes structurantes préfigurant la ligne de TCSP, le schéma directeur préconise des autobus articulés (18 à 20m de long), plus capacitaires. Pour les autres lignes structurantes, l'acquisition d'autobus standard (12m) paraît suffisante.

Pour les lignes de quartier, des midibus sont privilégiés en particulier pour la desserte des vallées. Pour les lignes desservant les vallées industrielles de Tīpaerui ou de la Punaruu, il est possible d'avoir recours dans un premier temps à des véhicules de type minibus interurbain tels que ceux actuellement en circulation. Ces véhicules peuvent aussi être employés sur certaines lignes locales urbaines.

- **Pour le transport interurbain**, l'utilisation de véhicules de type autocar tels que ceux actuellement déployés sur le réseau de transport collectif de l'île de Tahiti est conservée. Pour les dessertes locales hors agglomération, des minibus de type interurbain pourront également être utilisés selon trafic attendu/contraintes voirie.
- **A l'horizon court-terme**, les besoins en matériel roulant sont estimés à :

	Parc nécessaire	Réserve d'exploitation	TOTAL
Autobus standard	14	2	16
Minibus interurbain	22	3	25
Midibus	14	2	16
Autocar	24	3	27
TOTAL	74	10	84

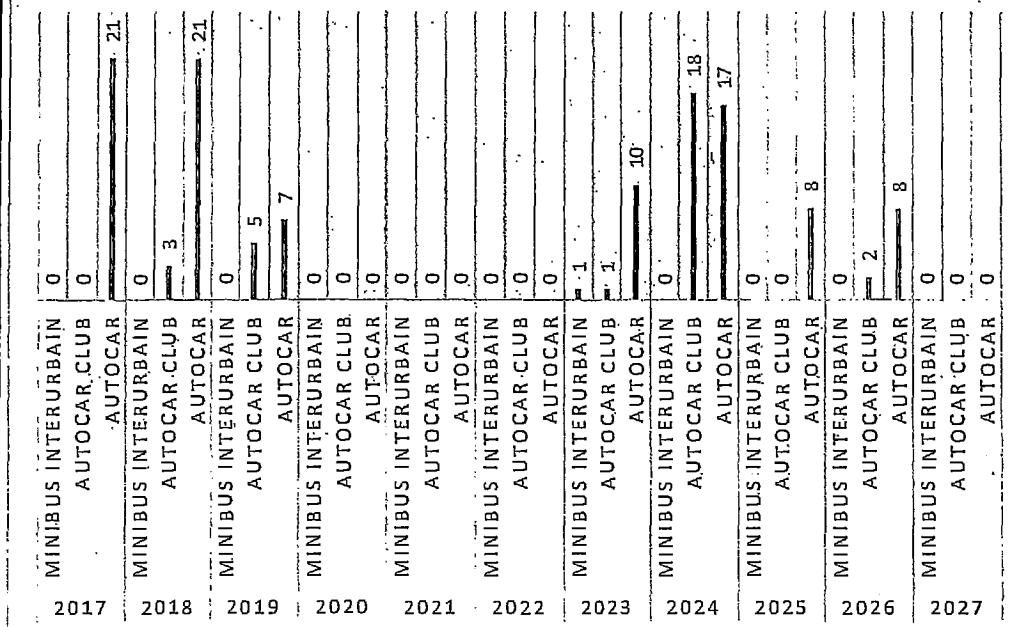
Pour cette échéance, sur le réseau urbain, il sera possible d'utiliser un certain nombre des véhicules actuellement en circulation sur l'île de Tahiti, notamment les minibus interurbains ainsi que les 29 autocars « club ». Il faudra toutefois organiser leur remplacement rapidement étant donnée leur fin de vie à partir de 2022 pour la majorité d'entre eux et la non-adéquation de ces véhicules au besoin.

A court terme, le renouvellement du parc à prévoir consisterait en l'acquisition de 16 autobus standard et de 16 midibus urbains.

Les 27 autocars et 25 minibus interurbains requis pour le fonctionnement du réseau hors zone urbaine peuvent être repris à court terme dans le parc actuellement en circulation qui compte un total de 92 autocars et de 29 autocars club.

Une attention devra être portée à la vétusté du parc actuel : un total de 49 autocars sera arrivé en fin de vie à l'horizon 2019 (21 en 2017, 21 en 2018, 7 en 2019).

NOMBRE DE VÉHICULES À REMPLACER



Le plan de renouvellement du délégataire devra tenir compte du choix (ou des différentes options possibles) du mode retenu pour le TCSP : dans le cas où ce ne serait pas le BHNS, l'AOT risquerait de se retrouver avec des autobus articulés inutilisés à long-terme.

Description de l'action

A long-terme

A long-terme, le scénario cible de desserte sera mis en place.

L'arrivée du TCSP impliquera un redéploiement des matériels roulants sur les différentes lignes. En fonction du mode retenu pour le TCSP, des matériels adéquats seront à acquérir. Il faudra également tenir compte de la durée de la DSP en cours à ce moment.

Dans le cas-où il s'agit d'une ligne de BHNS, un total de 19 autobus standard articulés sera nécessaire à l'exploitation de la ligne.

Pour les autres lignes urbaines, un parc de 8 autobus standard, de 11 midibus et de 24minibus interurbains est nécessaire.

Pour l'interurbain, le nombre de matériels requis à long-terme ne varie pas par rapport au court terme. Le renouvellement du matériel, amorcé durant les premières années de la nouvelle organisation, sera toutefois à poursuivre.

	Parc nécessaire	Réserve d'exploitation	TOTAL
Matériel TCSP (base bus articulés)	17	2	19
Autobus standard	7	1	8
Minibus interurbain	21	3	24
Midibus	10	1	11
Autocar	25	3	28
Total	80	10	90

Évaluation financière	Les prix du marché en 2015 pour des matériels roulants de type interurbain acquis en outremer étaient les suivants : <table data-bbox="451 322 1249 607"> <tr> <th>Type</th><th>Prix</th></tr> <tr> <td>Minibus 9 places :</td><td>3,6 M XPF HT (30 000 €)</td></tr> <tr> <td>Minibus interurbain (19-22 places)</td><td>12 M XPF HT (100 000 €)</td></tr> <tr> <td>Autocar « Club »</td><td>16,7 M XPF HT (140 000 €)</td></tr> <tr> <td>Autocar</td><td>26 M XPF HT (220 000 €)</td></tr> </table>	Type	Prix	Minibus 9 places :	3,6 M XPF HT (30 000 €)	Minibus interurbain (19-22 places)	12 M XPF HT (100 000 €)	Autocar « Club »	16,7 M XPF HT (140 000 €)	Autocar	26 M XPF HT (220 000 €)
Type	Prix										
Minibus 9 places :	3,6 M XPF HT (30 000 €)										
Minibus interurbain (19-22 places)	12 M XPF HT (100 000 €)										
Autocar « Club »	16,7 M XPF HT (140 000 €)										
Autocar	26 M XPF HT (220 000 €)										
Maîtrise d'ouvrage	L'acquisition du matériel roulant peut être portée directement par la Collectivité ou confiée à l'exploitant dans le cadre d'engagements contractuels réciproques. Le cas du TCSP peut être traité différemment de celui des véhicules ordinaires (achat par la Collectivité). Ce point sera déterminé lors de la mise au point de la future Délégation de Service Public.										
Planning	Court à Long terme										

4.2 Action 3.2 : Adapter le matériel roulant aux spécificités culturelles de Tahiti et du Pays

Action 3.2	Adapter le matériel roulant aux spécificités culturelles de Tahiti et du Pays
Motifs & objectifs de l'action	La population de Tahiti garde une certaine nostalgie des anciens « trucks » dont certains fonctionnent d'ailleurs toujours encore. S'ils n'en regrettent pas les conditions de confort, en revanche leur image renvoie à une spécificité qu'ils souhaitent affirmer.
Description de l'action	Plusieurs solutions sont envisageables afin de donner une identité forte aux véhicules de transport public pour Tahiti. • A court terme, dans le cadre de la mise en place d'une nouvelle délégation de service public, le renouvellement du parc de véhicule s'accompagnera de la conception d'une livrée pouvant renvoyer à une image modernisée des « trucks ». Au-delà des aspects d'image, la commande des véhicules TC sur catalogue peut être assortie d'une relative adaptation aux conditions locales. Parmi celles-ci, il conviendra de tenir compte du besoin exprimé par les voyageurs d'un besoin de transport de petites marchandises (marchés) lors du trajet des voyageurs. • Dans certains cas particuliers, pour des dessertes locales ou communales, des essais pourront être réalisés pour la construction de caisses de véhicules aménagées « à l'ancienne » mais mises aux normes de sécurité actuelle. • Enfin, un concours de conception et de design pourra être lancé afin de définir la ligne d'un véhicule spécifique à Tahiti, tout en restant dans un budget compatible avec des coûts d'exploitation maîtrisés du réseau.
Évaluation financière	Intégré pour l'essentiel dans le coût du parc de matériel roulant.
Actions liées	Investir dans un parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement (action 3.1)
Maîtrise d'ouvrage	Exploitant du réseau - Ministère de l'Équipement et des Transports - Communes.
Planning	Court et moyen terme



4.3 Action 3.3 : Billettique et tarification incitative dans le cadre d'une démarche commerciale dynamique

Action 3.3.1	Tarification incitative dans le cadre d'une démarche commerciale dynamique
Contexte & objectifs de l'action	La structure tarifaire (mixte entre tarif plat et tarif à la distance) en vigueur sur l'île de Tahiti a été mise en place en 2001. Elle est bien adaptée à la structure géographique du territoire et du réseau actuel. En revanche, la gamme tarifaire est très limitée (titre à l'unité essentiellement) et les réductions tarifaires sommaires (gratuité senior et 50% jeunes/étudiants) et de plus peu appliquées. L'objectif de cette action est le déploiement d'une tarification incitative, à la fois socialement juste et économiquement acceptable.
Description de l'action	▫ STRUCTURE TARIFAIRE Il est préconisé de garder une structure tarifaire tenant compte de la distance parcourue par l'usager de façon à maintenir un niveau de couverture des charges par les recettes économiquement acceptable. Ce type de tarification, en vigueur actuellement, est lisible et bien accepté par les usagers. ▫ GAMME TARIFAIRE Il est proposé de diversifier la gamme tarifaire en créant plusieurs types de titres : ▫ Un <u>titre multi-voyages</u> (remplaçant le titre aller-retour et le carnet actuel) ▫ Un <u>abonnement mensuel Jeunes</u> dont le tarif pourrait avoisiner 2 400 XPF/mois et donnant droit à l'utilisation illimitée du réseau régulier durant un mois. Pour les ayant-droit, un aller-retour gratuit sur les services dédiés scolaires pourra être intégré à ce titre. ▫ Une <u>carte senior</u> pour les plus de 65 ans leur permettant d'emprunter le réseau régulier de façon illimitée à tarif préférentiel. Il est recommandé que la gratuité qui est offerte à tous actuellement ne soit maintenue que sur conditions de ressources. ▫ NIVEAU DE PRIX La mise en place de la nouvelle organisation des transports collectifs sera l'occasion de redéfinir le niveau de prix du titre à l'unité (avec une faible marge de manœuvre) et des différents nouveaux titres. En ce qui concerne la gratuité (actuellement accordée aux personnes âgées), il est préconisé de ne pas retenir ce principe dans le cadre du projet. A noter que dans le contexte métropolitain du code des transports, <i>il apparaît en effet illégal d'accorder des réductions tarifaires et a fortiori la gratuité du transport à certaines catégories d'usagers suivant un critère statutaire (étudiants, handicapés, personnes âgées, chômeurs, résidents...).</i> Seuls les critères de revenu sont admissibles.

	Le futur contrat doit par ailleurs prévoir une indexation annuelle des tarifs en lien avec les indices des prix à la consommation de façon à ne pas accentuer le déficit d'exploitation. ▫ PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT Cette nouvelle tarification sera portée par une billettique moderne et permettant un suivi des ventes et de la fréquentation. Le support billettique sera unique et reconnaissable par tous (usagers/conducteurs/ contrôleurs) : il sera de type porte-monnaie électronique et rechargeable en agence commerciale ou sur distributeur automatique. La vente à bord sera limitée au minimum (titre à l'unité éventuellement surtaxée) pour accélérer les montées et limiter l'argent liquide à bord.
Évaluation financière	En règle générale, une politique tarifaire incluant des abonnements ou des forfaits s'accompagne d'une diminution de la recette unitaire par voyageurs (de l'ordre de 20% selon les cas). Elle sera toutefois compensée par une augmentation de la fréquentation.
Actions liées	Un système billettique centralisé et attractif (action 3.3.2)
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports
Planning	Court Terme

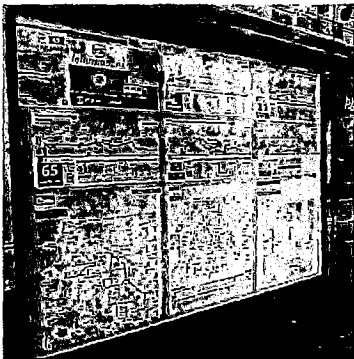


Action 3.3.2	Un système billettique centralisé & attractif
Contexte & objectifs de l'action	Lors de la réforme des transports de 2000, le Pays a imposé le déploiement d'une billettique moderne et unifiée entre les 3 réseaux initialement en présence, en cohérence avec le nouveau système tarifaire. Les supports sont des cartes magnétiques. Les véhicules sont équipés de valideurs. Les titres à l'unité sont délivrés essentiellement par les conducteurs. Le système était prévu comme devant permettre les correspondances gratuites entre toutes les lignes du réseau. Cette possibilité n'est que peu, voire pas du tout, appliquée.
Description de l'action	Déploiement d'une billettique moderne intégrée facilitant l'intermodalité et permettant un suivi fin des ventes et de la fréquentation. Afin de favoriser le développement de l'usage des transports collectifs, un support de titre unique sera déployé de type carte à puce électronique : cette carte devra permettre aux usagers d'emprunter l'ensemble des lignes du réseau de transport en commun avec le même titre de transport. Un support de ce type (carte sans contact ou autres objets sans contact) permet d'héberger plusieurs informations : ▪ Le périmètre d'acceptation du support ▪ Le profil de l'utilisateur ▪ Les droits de l'utilisateur : salarié, étudiant, scolaire, ... ▪ Les titres de transports choisis : tickets unitaires, carnets de billet, abonnements ▪ Les événements liés au voyage : validation, contrôle... Ce support qui héberge les titres de transport est l'interface entre le voyageur et le réseau de transport. Il est l'élément principal de son image et permet de communiquer plus facilement avec l'ensemble des interfaces billettiques du réseau, tant lors de l'acte d'achat des titres que lors de leur validation ou de leur contrôle. Le système billettique qui sera mis en place doit permettre : ▪ De mesurer et suivre la fréquentation du réseau et de chaque ligne (validation obligatoire) et en cela aider à définir les évolutions de l'offre de transport, ▪ D'accélérer les temps de parcours (peu de vente à bord, rapidité de la validation), ▪ De limiter la fraude, ▪ De véhiculer une image moderne du transport. Pour l'exploitant et l'autorité organisatrice, ce type de support facilite l'exploitation statistique et comptable des données de fréquentation du réseau. L'action consiste à définir, lancer et suivre la mise en œuvre d'une billettique moderne. Elle peut être portée directement par l'Autorité Organisatrice, qui mettra l'outil à disposition de son ou ses exploitants, ou par l'exploitant. <u>Dans le premier cas</u>, un dossier de consultation des entreprises pour un marché Billettique devra être élaboré à partir des attentes clairement définies par la Collectivité. Ce type de marché comprend en général l'adaptation de l'outil informatique vendu au

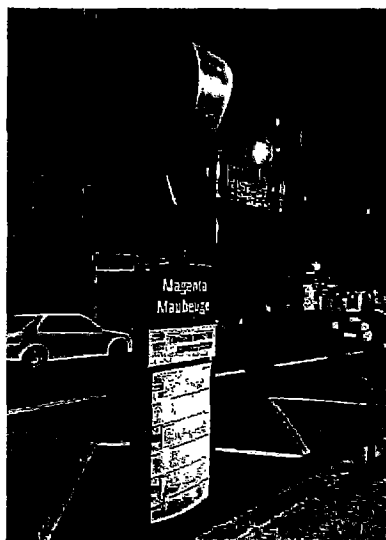


	cas spécifique considéré, la fourniture et l'installation des équipements nécessaires à la mise en œuvre, les essais et la formation des partenaires (exploitant, conducteurs, AOT). Délai assez long en lien avec procédure marché public et choix décideurs + au moins 7-8 mois de codage et mise en place. <u>Dans le deuxième cas</u>, il sera demandé au futur délégataire dans le cadre du programme de la délégation de service public la fourniture d'un système billettique répondant à un certain nombre de fonctionnalités : le délégataire portera l'investissement et amortira celui-ci dans son business plan. Délai calé sur la mise en place de la délégation de service public + 6 mois fourniture : marché de sous-traitance du délégataire qui ne peut le lancer avant notification. Quelle que soit la configuration choisie, le principal intérêt étant le recueil et l'exploitation commune des données entre l'autorité organisatrice et l'exploitant pour les besoins de la compréhension des évolutions de la fréquentation, de l'offre, des conditions économiques d'exécution du contrat (tarifs et recettes...), il est important d'accompagner l'installation de ce système par des procédures de partage de l'information qui permettent en fin de contrat d'avoir une certaine visibilité au moment de la remise en concurrence des services. Les données et les modalités de suivi sont précisées dans les exigences du contrat de délégation de service public (statistiques à fournir, format, périodicité...) et assorties de pénalités en cas de non-fourniture...
Impacts de l'action	• Participe à la modernisation et à l'attractivité du réseau • Permet de disposer d'informations détaillées sur les transports • Pourrait être étendu à l'accessibilité aux parkings relais, aux pôles d'échanges ainsi qu'au transport maritime de passagers (Moorea).
Évaluation financière	Coût intégré dans les charges de fonctionnement du réseau et organisé dans le cadre de la mise en place de la délégation de service public
Actions liées	• Mise en place d'une tarification incitative (action 3.3.1) • Mise en place du réseau/AMO DSP (action 4.1)
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports
Planning	Court Terme

4.4 Action 3.4 : Amélioration de la qualité et système d'information,

Action 3.4	Amélioration de la qualité et système d'information
Contexte & objectifs de l'action	L'information sur les services de transport est aujourd'hui lacunaire. En effet, et contrairement aux prescriptions des conventions en vigueur, il n'existe à l'heure actuelle qu'un seul point de vente ou d'information sur l'offre de transport collectif à la gare routière de la mairie de Papeete. Aucun affichage des horaires de passage des lignes n'est fait ni en gare routière, ni aux arrêts équipés. La communication et l'information aux voyageurs constituent pourtant l'un des premiers facteurs de développement d'un réseau : elles doivent donc être développées dans le cadre du futur réseau global. La restructuration du réseau doit s'accompagner d'une amélioration de la lisibilité de ce dernier et d'une identification des catégories de lignes. L'amélioration de la lisibilité passe par une bonne représentation des lignes de bus sur les cartes de transport permettant aux voyageurs de connaître la totalité de l'offre de bus sur l'île de Tahiti d'une part, mais aussi dans leur environnement immédiat d'autre part. Par ailleurs, l'usager devra être en mesure de visualiser aisément la hiérarchie des niveaux de service associés à chaque ligne. Le nouveau système d'information doit permettre aux voyageurs de disposer de l'ensemble des informations sur l'offre de transports par tous les vecteurs actuels : affichage, téléphone, internet, application mobile.
Description de l'action	La refonte de l'ensemble des supports d'information à destination des voyageurs est indispensable. Une charte devra être adoptée et poursuivra deux objectifs : l'harmonisation des documents pour faciliter la lecture et la mise en avant du niveau de service du nouveau réseau. L'information voyageurs sur le réseau de transports collectifs devra comprendre a minima : • Des fiches par ligne (itinéraire, horaires, conditions tarifaires,...), • Un Plan de l'ensemble du réseau (pour abribus, gare routière, pôles d'échange) et des schémas de ligne (pour véhicules, poteaux d'arrêt),  <i>Plans & informations affichées à un abribus (exemple)</i>

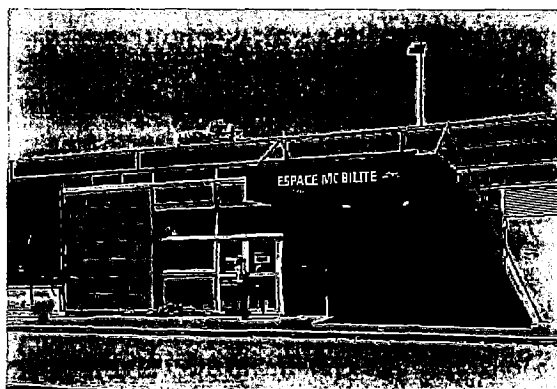
- Une symbolique unique apposée sur l'ensemble du mobilier urbain du réseau permettant de l'identifier.



Totem nouvelle génération matérialisant un point d'arrêt de bus à Paris (Source : SYSTRA)

- Un site internet
- Un numéro d'appel

L'information sera également distribuée dans les agences commerciales et/ou des espaces de mobilité qui seront des lieux d'inscription des élèves et de vente des produits tarifaires et via le réseau de dépositaires s'il est mis en place.



Espace d'information du réseau Nantais au pôle d'échanges de Nantes Pirmil (Source : SYSTRA)

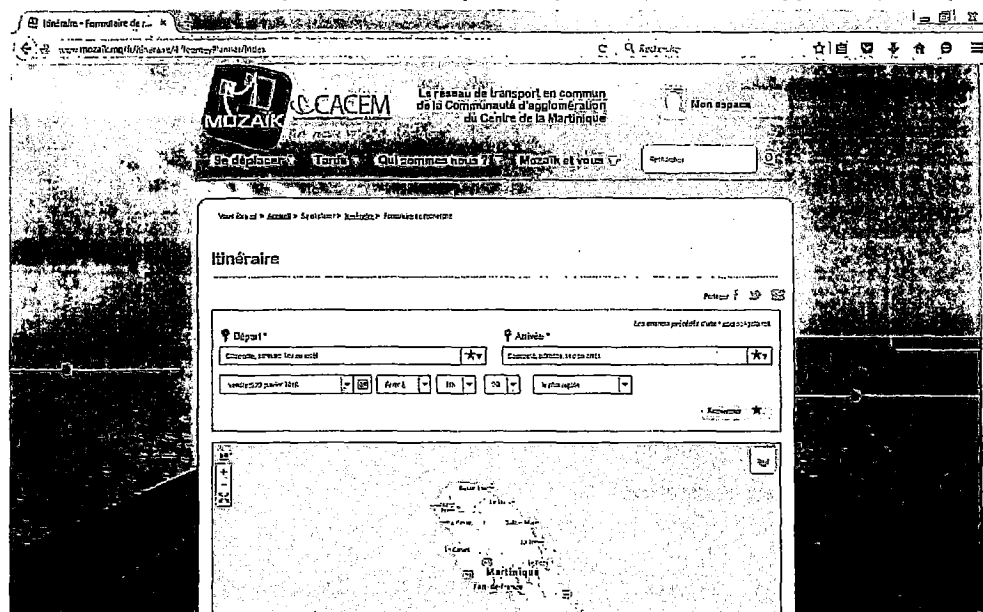
Les actions à mettre en place sont ainsi les suivantes :

- Conception d'une identité graphique ainsi que des documents d'information sur le nouveau réseau (fiches par ligne, plan général du réseau) ;
- Création d'un site internet dédié au réseau ou plus largement à la mobilité ;
- Mise en place d'un réseau de points de distribution de titres de transport et de documents d'information ;

D'autres actions pourraient être déployées en sus de ces actions indispensables :

- Développement d'un calculateur d'itinéraire (?) ;
- Mise en place d'un système d'information en cas de perturbations ;
- Aide à la coordination des offres de transport (navettes maritimes notamment).

La Centrale de Mobilité peut être accompagnée par une centrale d'appel téléphonique.



Capture d'écran du calculateur d'itinéraires sur le site internet du réseau MOZAÏK (Fort-de-France, Martinique)

Évaluation financière	A définir la partie à la charge de l'exploitant (dans le cadre de la délégation de service public) et celle éventuellement gardée à la charge de la direction des transports terrestres
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports et/ou Exploitant du réseau. (à définir dans le cadre d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage/ DSP)
Planning	Court à Long Terme

5 AXE 4 : PROGRAMMER, SUIVRE ET ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DES DEPLACEMENTS DURABLES DE TAHITI

5.1 Action 4.1 : Accompagner le Pays dans la mise en place d'un projet de court terme efficient : AMO DSP Transport

Action 4.1	Accompagner le Pays dans la mise en place d'un projet de court terme efficient : AMO DSP Transport
Motifs & objectifs de l'action	Les 3 délégations de service public (DSP) en vigueur arrivent à échéance fin 2016. Etant donné les difficultés actuelles de gestion des contrats (manque de visibilité sur le service fait, la fréquentation, faible qualité de service), il apparaît indispensable de bien préparer le futur contrat qui liera l'autorité organisatrice des transports et son délégataire. Il faudra en particulier : ▪ Définir le périmètre de la DSP (transports réguliers/ transports spécifiques) ▪ Définir les responsabilités des deux parties ▪ Définir les biens mis à disposition par chacune des parties et la durée du contrat en cohérence ▪ Définir les modalités de partenariat opérationnel : suivi du contrat, statistiques à produire, rapports mensuels.... ▪ Définir les exigences en matière de qualité de service, d'information du public et de communication, ▪ Définir les conditions financières du contrat : contribution financière forfaitaire, compensations tarifaires, intéressement, pénalités, évolution liée à l'évolution de l'offre ▪ Définir les autres modalités contractuelles : évolution de l'offre, sortie du contrat, sous-traitance... L'Autorité Organisatrice appuiera sur un assistant spécialisé pour ce cadrage de la future relation contractuelle puis la mise en place du futur contrat.
Description de l'action	La mise en place de la future DSP globale doit intervenir avant fin 2016 de façon à laisser au nouvel exploitant une période dite de « tuilage » d'au moins 2 mois pour prendre en main le réseau et sa nouvelle organisation. Les procédures de DSP prennent au minimum 8 mois entre le lancement de l'avis d'appel public à concurrence et la notification du candidat retenu. Pour respecter ce planning, le Maître d'ouvrage devrait donc retenir son assistant début 2016 pour bénéficier de cet accompagnement pendant toute la durée de la consultation si l'échéance de mise en place est confirmée.

<i>Évaluation financière</i>	Le coût d'un marché d'Assistance pour l'accompagnement DSP dépend du périmètre d'intervention (étude de définition de l'offre incluse ou non) et de l'intensité de la présence sur place souhaitée par le Maître d'ouvrage : environ 8 millions XFP (hors déplacements).
<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	Ministère de l'Équipement et des Transports
<i>Planning</i>	Court Terme : 2016

5.2 Action 4.2 : Organiser les dispositifs pour améliorer la connaissance des déplacements et adapter la politique de transport aux besoins

Action 4.2	Organiser les dispositifs pour améliorer la connaissance des déplacements et adapter la politique de transport aux besoins
Motifs & objectifs de l'action	La mise en place d'une politique de transport public et plus généralement la conduite de réflexions sur la mobilité demandent de disposer de données sur les déplacements, afin de fonder les décisions à prendre. Or actuellement, il n'existe pas de vision globale dans ce domaine. On dispose toutefois des informations produites par différents organismes, comptages, statistiques, enquêtes, recensement. D'autre part, pour le domaine des transports publics, la mise en place de nouvelles conventions d'exploitation, s'accompagnera de la production obligatoire d'indicateurs et de données de déplacement. C'est cet ensemble de données existantes et à venir qu'il conviendra de consolider afin de disposer de l'équivalent d'un observatoire à la disposition des collectivités publiques du territoire.
Description de l'action	Disposant de nouvelles données détaillées de déplacements en transports collectifs, le Ministère de l'Équipement et des Transports mettra en œuvre un partenariat avec différents organismes publics du Pays de manière à disposer d'une base centralisée d'informations. On consolidera ainsi des données issues, notamment : - Du recensement et des études menées par l'ISPF, - Des comptages routiers produits par les services du Pays, notamment la direction de l'équipement, - De la direction générale de l'éducation et des enseignements pour les transports scolaires à Tahiti, - De l'exploitation de la billetterie du réseau de transport public de Tahiti. Dans la mesure où il est envisagé, dans le cadre du Schéma Directeur des déplacements interinsulaires, la mise en place d'un dispositif de même type, les moyens et les partenariats seront mutualisés entre les deux démarches.
Évaluation financière	Redéploiement de postes existants ou à créer.
Actions liées	• Mettre en place un système billettique centralisé & attractif (Action 3.3.2) • Accompagner le Pays / AMO DSP Transport (Action 4.1)
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports, en partenariat.
Planning	Court Terme

5.3 Action 4.3 : Favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions

Action 4.3	Favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions
Motifs & objectifs de l'action	A l'heure actuelle, l'île de Tahiti est dépourvue d'une instance de gouvernance rassemblant l'ensemble des collectivités territoriales sur les questions de transport. Le diagnostic a permis de constater que le Pays était compétent en matière d'organisation des transports interurbains et les communes en matière d'organisation des transports locaux sans pour autant souhaiter exercer cette compétence étant donnée l'absence de ressources spécifiques. En revanche, celles-ci souhaitent être associées à la définition de l'offre de transport et pour certaines à sa gestion sur le terrain. D'autre part, pour l'agglomération de Papeete, la résolution de certains dysfonctionnements ressentis au niveau d'une commune est tributaire d'aménagements mis en œuvre au niveau des communes environnantes. C'est le cas des questions de stationnement ou d'encombrements routiers par exemple. Il convient de trouver les formes de coordination les mieux adaptées, au bénéfice de la collectivité dans son ensemble.
Description de l'action	Le Schéma Directeur des Transports Collectifs et des Déplacements Durables est l'occasion de mettre en place une instance de coopération entre les collectivités tahitiennes afin de coordonner l'organisation et la gestion de la mobilité durable sur l'île ainsi que le pilotage des projets d'aménagements y participant (parkings relais, points d'arrêt, stationnement réglementé...). Plusieurs champs justifient la coopération entre les collectivités de l'île de Tahiti : • Enjeu d'aménagement du territoire : – Organisation des transports en liaison avec le fonctionnement urbain ; – Cohérence entre politiques de transport et politiques d'aménagement. • Enjeu de développement durable : – Développement d'offres alternatives à la voiture particulière ; – Augmentation du taux d'utilisation des transports en commun ; – Limitation de la congestion et la pollution en optimisant les infrastructures de transport. • Enjeu politique pour l'articulation des politiques de déplacements avec les autres politiques publiques. Le champ d'action des coopérations entre autorités organisatrices de transport peut prendre plusieurs formes, en fonction des volontés des partenaires. Par ailleurs, une grande variété de formes de coopération répond aux objectifs souhaités et attendus par les élus. Bien souvent, la coopération entre Autorités Organisatrices (AO) est un moyen d'élargir leurs compétences et leur périmètre d'action en associant des compétences d'AOT différentes.



	L'instance portant cette coopération peut selon la volonté des différentes collectivités être soit une structure souple, soit une instance formalisée (syndicat mixte, SPL) ➤ Le syndicat mixte des transports (SMT) Le syndicat mixte est un établissement public, généralement à caractère administratif, rassemblant des personnes morales de droit public aux statuts et vocations différentes. Il bénéficie du transfert de compétences des AOT concernées et donne une cohérence au territoire en simplifiant la lecture des politiques de transport et présente des avantages financiers non négligeables. Il existe de nombreuses formes de syndicats mixtes. ➤ La société publique locale (SPL) En métropole, il s'agit de sociétés anonymes régies par le code du commerce. Leur capital est totalement public et détenu par au moins deux collectivités territoriales. Les SPL gèrent l'exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou toute autre activité d'intérêt général qui leur sont confiées, sans mise en concurrence préalable. Elles étaient limitées au départ aux domaines de l'aménagement mais, depuis la loi 2010-559 du 29 mai 2010, les SPL voient leurs compétences étendues à différents domaines dont les transports. Note : Ce statut n'existe pas dans le droit applicable en Polynésie française. Si besoin des dispositions relevant de la même logique pourraient y être introduites. Dans un contexte où ce type de gouvernance ne fait pas partie des habitudes de travail, le présent Schéma préconise d'engager une coordination des actions sur la base d'une structure informelle (par exemple, groupe de travail, Conférence, Comité de suivi) dont un rythme de travail régulier est à définir d'un commun accord (exemple, une réunion annuelle pour la Conférence des Maires et des réunions régulières pour un Comité de suivi technique). Les formes de coopération pourront ensuite évoluer en fonction de la volonté des collectivités publiques concernées.
Évaluation financière	Pour une structure de type SMT, SPL, des ressources en provenance des autorités organisatrices seront à transférer. Pour une structure de type « informelle », il n'y a pas de budget spécifique à son fonctionnement à prévoir.
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court Terme

5.4 Action 4.4 : Assurer un financement pérenne des transports publics

Action 4.4	Assurer un financement pérenne des transports publics
Motifs & objectifs de l'action	Le diagnostic a montré le déficit d'intervention des acteurs publics dans le système de transport de l'île de Tahiti qui ne permet pas à celui-ci d'atteindre un niveau de desserte et une qualité de service suffisants. Les besoins de financement nécessaires pour mettre en place les actions du schéma directeur sont importants et dépassent les capacités de financement du transport du Pays. Il n'existe pas actuellement de ressources dédiées pour soutenir l'investissement dans les transports ou l'exploitation annuelle des réseaux. La mise en place du nouveau réseau et des investissements associés doit s'accompagner de la création d'une ressource dédiée aux transports.
Description de l'action	Cette action consiste à étudier la faisabilité puis mettre en place une ressource dédiée au financement du transport public aussi bien en investissement qu'en exploitation. Cette ressource serait assise sur une taxe additionnelle sur les produits pétroliers et pourrait abonder un fonds dédié du type du Fonds d'Investissement Routier et Transports. A titre d'exemple, le Fonds d'Investissement Route et Transport (FIRT) créé par la loi n° 94-638 du 25 juillet 1994 (Titre III) est une recette issue de la fiscalité des carburants (préciput de la Taxe sur les Carburants) qui vise à financer exclusivement des dépenses dans le domaine du transport (voirie et transport public). Le FIRT est généralisé dans l'ensemble des DROM (sauf Mayotte). Il contribue au financement des projets dans le domaine de la route et des transports, le FIRT étant généralement géré par les Régions avec un préciput reversé aux EPCI qui financent par ce biais leurs compétences en matière de voirie et transport urbain, y compris en exploitation du transport urbain. Pour la mise en œuvre à Tahiti de mesures relevant du même objectif, le Pays est compétent en matière fiscale. Le principe d'une taxe additionnelle sur les carburants qui viendrait abonder un fonds dédié sera étudié et mis en application par le Pays.
Évaluation financière	A définir, selon les objectifs.
Actions liées	Mettre en place une DSP avec contribution financière
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court Terme

5.5 Action 4.5 : Doter les services du Pays des moyens nécessaires à leurs nouvelles missions et renforcer la coordination entre services

Action 4.5	Doter les services du Pays des moyens nécessaires à leurs nouvelles missions et renforcer la coordination entre services
Motifs & objectifs de l'action	La mise en place d'une politique ambitieuse de transport public s'appuie sur une contractualisation renouvelée avec l'exploitant du réseau. Celle-ci requiert des fonctions plus développées de contrôle et d'animation d'analyse quant à la réalisation des services et à leur évolution, leur adaptation aux besoins de la population.
Description de l'action	Les moyens de la direction des transports terrestres seront progressivement renforcés afin de faire face à l'évolution des missions de son personnel notamment dans les fonctions de la concertation et de la régulation à mettre en place, avec l'exploitant du réseau, les communes et les autres services du Pays, notamment la direction de l'équipement et la direction générale de l'éducation et des enseignements.
Évaluation financière	A définir, selon les objectifs.
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports, en partenariat dont le contour est à définir.
Planning	Court Terme



5.6 Action 4.6 : Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du Schéma Directeur

Action 4.6	Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du Schéma Directeur
Motifs & objectifs de l'action	L'attractivité d'un réseau de transport public, réside dans la qualité des services offerts et sa lisibilité vis-à-vis du public potentiel. Mais en ce domaine, les solutions techniques mises en œuvre (fréquences, confort des véhicules, billetterie et tarification, information) doivent être accompagnées d'actions de communication permettant de mettre en valeur le réseau et le rendre familier aux habitants.
Description de l'action	Les différentes dispositions engagées par l'exploitant dans le cadre de son contrat seront accompagnées d'actions de communication permettant de mettre en valeur le réseau et l'action publique. Ce sera le cas par exemple pour valoriser le lancement de nouvelles tarifications (abonnements ou forfaits spécifiques), ou encore la desserte de nouveaux quartiers. Les actions de communication concerneront également la réalisation des aménagements marquants au niveau du territoire ou au niveau plus local : pôle d'échange, parc-relais, sites propres ponctuels, arrêts structurants, etc. Chacune des actions de communication sera rattachée à l'exécution du présent Schéma directeur qui disposera d'un signe - logo distinctif et d'une « accroche » de communication (du type, « <i>transport, horizon 2030</i> » à définir avec une identité polynésienne).
Évaluation financière	Plan de communication estimé de l'ordre de 10 à 15 millions XPF par an
Actions liées	Les actions d'information à la charge de l'exploitant et définies par contractualisation.
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports.
Planning	Court à Long Terme

5.7 Action 4.7 : Assurer des actions de communication ciblées en fonction des publics afin de favoriser une modification des comportements de déplacement

Action 4.7	Assurer des actions de communication ciblées en fonction des publics afin de favoriser une modification des comportements de déplacement
Motifs & objectifs de l'action	Les actions de communication publique visant à valoriser le réseau vis-à-vis de la population de Tahiti en générale doivent être adaptées également à des publics spécifiques, en vue de favoriser un report modal et des modifications de comportement de déplacement plus significatifs.
Description de l'action	Le plan de communication à mettre en œuvre sera défini en fonction du rythme de mise en œuvre des différentes dispositions techniques et des priorités d'action du Ministère. A priori les principales cibles types seront les populations génératrices de flux de déplacement en heures de pointe : • La communauté scolaire (jeunes et parents d'élèves) dont les déplacements accompagnés en voiture pèsent fortement sur la charge de la voirie, • Les salariés des entreprises des zones d'activités induisant de forts mouvements pendulaires. Au fur et à mesure de l'avancement de la réalisation du Schéma directeur, de nouvelles cibles de communication seront déterminées.
Évaluation financière	A mutualiser dans le cadre du plan de communication de l'action 4.6
Actions liées	Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du Schéma Directeur (Action 4.6)
Maîtrise d'ouvrage	Ministère de l'Équipement et des Transports, en partenariat (Direction générale de l'éducation et des enseignements, CCISM, etc.).
Planning	Court Terme



Synthèse financière <i>(en Million XPF)</i> & Planning des actions	Horizon 2020		Horizon 2025		Horizon 2030/2035	
	Action 1.1 - offre TC renouvelée		Action 1.2 - offre TC urbain renforcée		Action 1.3 - Mise en service TCSP urbain	
	Action 1.3 - Etude choix mode TCSP urbain	24				
	Action 1.4 - Recomposition des lignes scolaires – Etude et modification des lignes prioritaires		Action 1.4 - Recomposition des lignes scolaires – Mise en place des lignes dédiées			
	Action 1.5 - Offre de transport à destination des PMR		Action 1.5 - Offre de transport à destination des PMR			

Synthèse financière (en Million XPF) & Planning des actions	Horizon 2020		Horizon 2025		Horizon 2030/2035	
AXE 2 Les aménagements d'accompagnement	Action 2.1 - Aménager les arrêts sur le réseau	1.900	Action 2.1 - Aménager les arrêts sur le réseau	160	Action 2.1 - Aménager les arrêts sur le réseau	80
	Action 2.2 - Accès aux quartiers excentrés	215	Action 2.2 - Accès aux quartiers excentrés	90		
	Action 2.3 - Parkings et stationnement : 3 parkings-relais (Arue, Outumaoro, Taravao)	525	Action 2.4 - Pôles d'Echanges Multimodaux : Taravao Réserve foncière éventuelle pour PEM Punaruu	90	Action 2.4 - Pôles d'Echanges Multimodaux : Arue, Outumaoro	265
	Action 2.5 - Sites propres TC : aménagements ponctuels	2.000	Action 2.5 - Site propre TCSP urbain (pour info : BHNS)	10 à 15.000		
	Action 2.6 – Faciliter accès des TC et usage des modes doux		Action 2.6 – Faciliter accès des TC et usage des modes doux			
AXE 3 Les dispositifs et matériels facilitant l'usage des TC	Action 3.1 – Un parc de véhicules adaptés	DSP	Action 3.1 – Un parc de véhicules adaptés	DSP	Action 3.1 – Un parc de véhicules adaptés	DSP
	Action 3.2 – Adapter les véhicules au contexte culturel	DSP	Action 3.2 – Adapter les véhicules au contexte culturel	DSP		
	Action 3.2 – Billettique et tarification incitative	DSP				
	Action 3.4 – Système d'information	DSP				

Synthèse financière <i>(en Million XPF)</i> & Planning des actions AXE 4 Un accompagnement de la mise en œuvre du Schéma	Horizon 2020		Horizon 2025		Horizon 2030/2035	
	Action 4.1 – Accompagner la l'élaboration de la DSP : AMO	8				
	Action 4.2 – Observatoire des déplacements					
	Action 4.3 – Coordonner les actions entre collectivités					
	Action 4.4 – Dégager de nouvelles ressources de financement : taxe addition.					
	Action 4.5 – Doter les services du Pays de moyens adaptés.					
	Action 4.6 & 4.7 – Assurer des actions de communication générales et ciblées	10 à 15 / an	Action 4.6 & 4.7 – Assurer des actions de communication générales et ciblées	10 à 15 / an	Action 4.6 & 4.7 – Assurer des actions de communication générales et ciblées	10 à 15 / an

Note : les estimations de trafic et de fréquentation des TC sont envisagées stables après 2030.

7 L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Ce chapitre constitue une synthèse des éléments d'évaluation des impacts environnementaux figurant dans certaines fiches action présentées ci-avant.

A l'horizon 2020, sur la base des évolutions de déplacements (Population +2.8% et sans la création du TCSP), ce scénario permet d'éviter l'émission de 22 600 t CO₂ par an.

Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu :

- Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, sur la base d'un trajet moyen de 5 km,
- Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 11 100 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.

A l'horizon 2025, sur la base des évolutions de déplacements (Population +5,6% et sans la création du TCSP), ce scénario permet d'éviter l'émission de 23 200 t CO₂ par an.

Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu :

- Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, sur la base d'un trajet moyen de 5 km,
- Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 13 400 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.

A l'horizon 2030, sur la base des évolutions de déplacements (Population +5,6% et la création du TCSP), le scénario permet d'éviter l'émission de 37 000 t CO₂ émis par an.

Par rapport à la situation de référence 2015, ce gain est obtenu :

- Par l'induction de nouveaux déplacements qui auraient été réalisés en VP, sur la base d'un trajet moyen de 5 km,
- Par le report modal des VP vers les TC de l'ordre de 17 800 VP effectuant un trajet moyen de 5 km par jour environ.

<i>Evaluation environnementale</i>	2015	Horizon 2020	Horizon 2025	Horizon 2030/2035
Fréquentation annuelle des services TC réguliers	4 400 000	5 000 000	5 300 000	5 800 000
Emissions de CO₂ par an évitées par report modal et induction de trafic. (en tonnes)		22 600 t	23 200 t	37 000 t
Equivalent en nombre de véhicules évités en report modal seul (5 km/j)		11 100 VP	13 400 VP	17 800 VP

Note : les estimations de trafic et de fréquentation des TC sont envisagées stables après 2030.

8 CONCLUSION

Le Schéma Directeur des transports collectifs et des déplacements durables de Tahiti a été élaboré dans le cadre d'une démarche, volontariste et ambitieuse, tout en restant réaliste ce qui le rend opérationnel.

Le présent schéma directeur peut être considéré comme réaliste car les estimations de fréquentation des transports collectifs ont été basées sur une prise en compte de la réalité des déplacements actuels, des hypothèses d'évolution démographiques modérée ainsi que des simulations d'induction de trafic cadrés par les retours d'expérience.

Il s'agit d'une démarche réaliste mais ambitieuse dans la mesure où elle se donne pour objectif de réunir les conditions d'une réussite du projet de transport et de modification des comportements de déplacement de la population.

En effet, tirant partie du diagnostic des dysfonctionnements actuels du transport public dans l'île de Tahiti, le Schéma directeur, s'engage à :

- Réaliser des aménagements d'infrastructures associés à une offre renouvelée et renforcée de service de transport collectif, aménagements sans lesquels ces services seraient inopérants. Il convient en effet de permettre l'accès à des quartiers excentrés qui ne bénéficient pas d'une desserte satisfaisante. Enfin, il faut que l'usage des TC soit attractif en termes de temps de trajet donc sortir les véhicules des encombrements par la réalisation de parcours en sites propres.
- Favoriser la mise en œuvre de dispositifs rendant l'usage des TC et des modes actifs, faciles et familiers aux habitants : billetterie, tarification, arrêts accessibles, informations et communication, cheminements et pistes cyclables, etc.
- Planifier la réalisation des actions dans le temps, afin que la charge financière de son application soit réaliste pour les budgets des collectivités concernées et pour assurer une coordination des actions qui tienne compte des délais de réalisation.
- Prévoir des moyens financiers supplémentaires en faveur du transport public. En effet, l'expérience montre que partout et quel que soit l'exploitant, une contribution financière compensant le décalage entre les recettes de billetterie et les charges de fonctionnement, est une garantie qu'un service adapté de transport soit offert même en heures creuses ainsi qu'aux bassins d'habitat excentrés,
- Favoriser la coordination des parties prenantes des transports et de l'aménagement, sans laquelle les réalisations effectives ne correspondront pas aux besoins et les solutions trouvées ne seraient que partielles. Il est de la responsabilité de tous, que le présent Schéma directeur s'inscrive dans l'évolution des comportements de déplacement pour l'île de Tahiti.

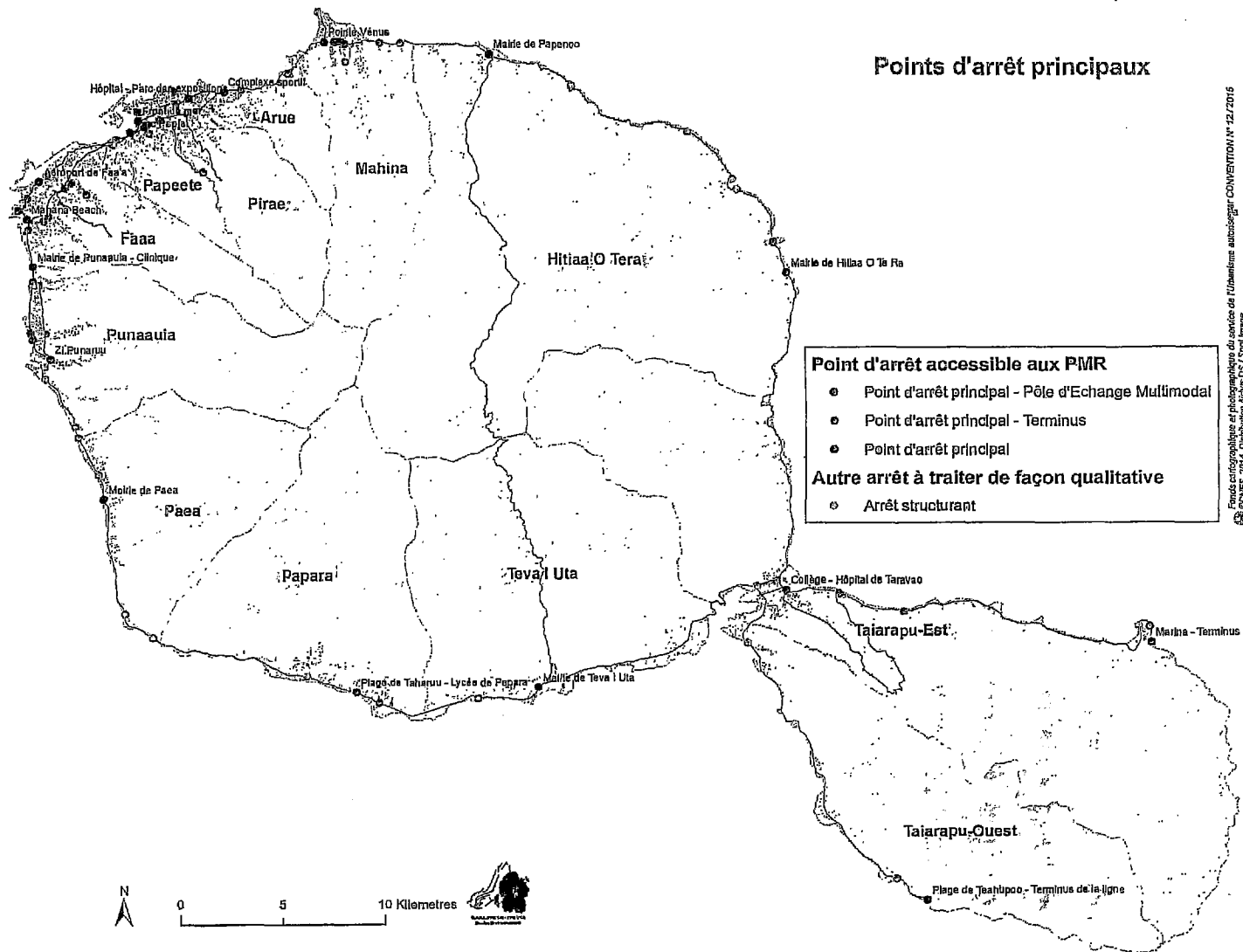
Au final, l'application du Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de Tahiti se traduira par des gains environnementaux et socioéconomiques importants.

C'est ce qui justifie l'effort financier auquel s'engage le Territoire dans un souci de maîtrise au service de tous.

9 ANNEXES

1. Cartes et liste des arrêts hiérarchisés préconisés
2. Cartes des pistes cyclables à aménager
3. Liste des aménagements de voirie et de retournement
4. Méthodologie d'évaluation de la fréquentation du réseau de transport collectif
5. Méthode d'évaluation des impacts en termes d'émission de CO2

9.1 Cartes et liste des arrêts hiérarchisés préconisés



Points d'arrêt principaux - Zone urbaine

Point d'arrêt accessible aux PMR

- Point d'arrêt principal - Pôle d'Echange Multimodal
- Point d'arrêt principal - Terminus
- Point d'arrêt principal

Autre arrêt à traiter de façon qualitative

- Arrêt structurant

0 2,5 5 Kilomètres

N

DSDS
Délégation
Départementale
des
Services
Départementaux

Points cartographiques et photographiques de la zone de l'urbanisme autorisé par CONVENTION 12/2015
© ECHES 2014, Distribution Waze OS / Spot image

711

Nom et localisation	Type arrêt	Type de générateur	Commentaire
Aéroport de Faa'a	Arrêt majeur	Loisirs	
Centre commercial Carrefour	Arrêt structurant	Commerce	Centre commercial très dynamique
Centre commercial Champion Taravao	Arrêt structurant	Commerce	Centre commercial très dynamique
Centre commercial Tamanu	Arrêt structurant	Commerce	Route du musée de Tahiti et des Iles - Embouchure Punaruu
Collège - Hôpital de Taravao	PEM	Enseignement	Collège de Taravao - Hôpital - Mairie - Route du plateau - Point d'interconnexion presqu'île
Collège de Arue	Arrêt structurant	Activités - commerce - enseignement	Lotissement Erlma (social) , écoles et collège de Arue
Collège de Hitiāa	Arrêt structurant	Enseignement	
Collège de Mahina	Arrêt structurant	Enseignement	Collège - Lotissement Fareroi - Hitiāmahana
Collège de Outumaoro	Arrêt structurant	Enseignement	
Collège de Paea	Arrêt structurant	Commerce	Polarité commerciale, collège, plage
Collège de Papara	Arrêt structurant	Commerce-enseignement	Collège, écoles
Collège Henri Hiro	Arrêt structurant	Enseignement	Lycée professionnel, collège et dispensaire
Collège Notre Dame des Anges	Arrêt structurant	Enseignement	Polarité commerciale et collège
Collège-Lycée Lamennais	Arrêt structurant	Enseignement	
Dorsale de Afaahiti	Arrêt structurant	Résidentiel	
Ecole 2+2=4	Arrêt structurant	Enseignement	Ecole et polarité commerciale
Ecole de Maraa	Arrêt structurant	Enseignement-activités	Ecoles et marina
Ecole Mama'o	Arrêt majeur	Administration - enseignement - résidentiel	Caisse de Prévoyance Sociale - Ecole Mama'o - Ancien hôpital - RHI Mama'o
Ecole Puurai	Arrêt structurant	Résidentiel - Enseignement	Lotissement social et écoles
Embouchure Mahaena	Arrêt structurant	Activités	Plage et site de surf
Front de mer	Arrêt majeur	Activités	Centre-ville de Papeete - Point d'arrivée des croisiéristes
Hôpital - Parc des expositions	Arrêt majeur	Administration	Hôpital du Taaone - Cité scolaire Taaone
Lotissement Atima	Arrêt structurant	Enseignement	Lotissement social - Lycée professionnel Atima - Pôle sportif



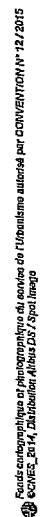
Nom et localisation	Type arrêt	Type de générateur	Commentaire
Lotissement Carrière	Arrêt structurant	Résidentiel	Lotissement social - école
Lotissement Puurai	Arrêt structurant	Résidentiel - Enseignement	Lotissement social et écoles
Lycée professionnel	Arrêt structurant	Enseignement - Résidentiel	Lycée et Habitat social
Mahana Beach	PEM	Loisirs	Futur site touristique et entrée de Punaauia
Mairie annexe de Teahupoo	Arrêt structurant	Administration-activités -enseignement	Ecole - Mairie - Marina - Navette maritime de Teahupoo (scolaire)
Mairie de Hitiaa	Arrêt majeur	Administration	Mairie et dispensaire
Mairie de Mahaena	Arrêt structurant	Administration-enseignement	Ecole primaire et Mairie annexe de Mahaena
Mairie de Paea	Arrêt majeur	Administration-activités -enseignement	Mairie, dispensaire et école
Mairie de Papeete	Arrêt structurant	Administration - Activités	Pont de l'Est - Entrée centre-ville - Polarité scolaire et commerciale- Point arrivée vallée Mission
Mairie de Papenoo	Arrêt structurant	Activités - Administration - Loisirs	Mairie - Vallée de Papenoo - Site de surf de Moriaval
Mairie de Pirae	Arrêt structurant	Administration	Mairie de Pirae - Vallée de Hamuta
Mairie de Punaauia - Clinique	Arrêt majeur	Administration - Loisirs	Site de loisirs - Parc de Vaipooopoo face mairie - projet de clinique (déménagement Cardella)
Mairie de Teva I Uta	Arrêt majeur	Administration-activités -enseignement	Mairie, dispensaire et écoles
Mairie de Tiarei	Arrêt structurant	Administration-activités -enseignement	Mairie et école primaire
Marché de Papeete	Arrêt structurant	Commerce	Centre-ville du Taaone - Marché - Pôle commercial
Marché de Papeete	Arrêt structurant	Activités	Actuel point interconnexion centre-ville - centre-ville clinique et établissements scolaires
Marina - Terminus de la ligne de Tautira	Terminus	Résidentiel - Activités	Interconnexion desserte maritime - desserte lotissement - Fenua Aihere - fin de la route
Outumaoro	Arrêt structurant	Résidentiel	RHI Outumaoro et Lycée Saint Joseph - Actuel terminus des lignes urbaines
Parc Paofai	Arrêt majeur	Loisirs - administration	Parc public, front de mer, marina de Papeete, pôle administratif
Place Toata	Arrêt structurant	Loisirs	Maison de la culture, parc Paofai, place To'ata
Plage de Maui	Arrêt structurant	Loisirs	Plage de sable blanc, face à la passe de Valrao
Plage de Mitirapa	Arrêt structurant	Loisirs	
Plage de Taharuu - Lycée de Papara	Arrêt majeur	Loisirs - Enseignement	Embouchure de la Taharuu - site de surf
Plage de Talharuru	Arrêt structurant	Loisirs	Site de surf de Talharuru
Plage de Tautira	Arrêt structurant	Loisirs	Plage et école
Plage de Tehoro	Arrêt structurant	Loisirs - Enseignement	Ecole et site de loisirs majeur
Pointe Vénus	Arrêt majeur	Commerce	



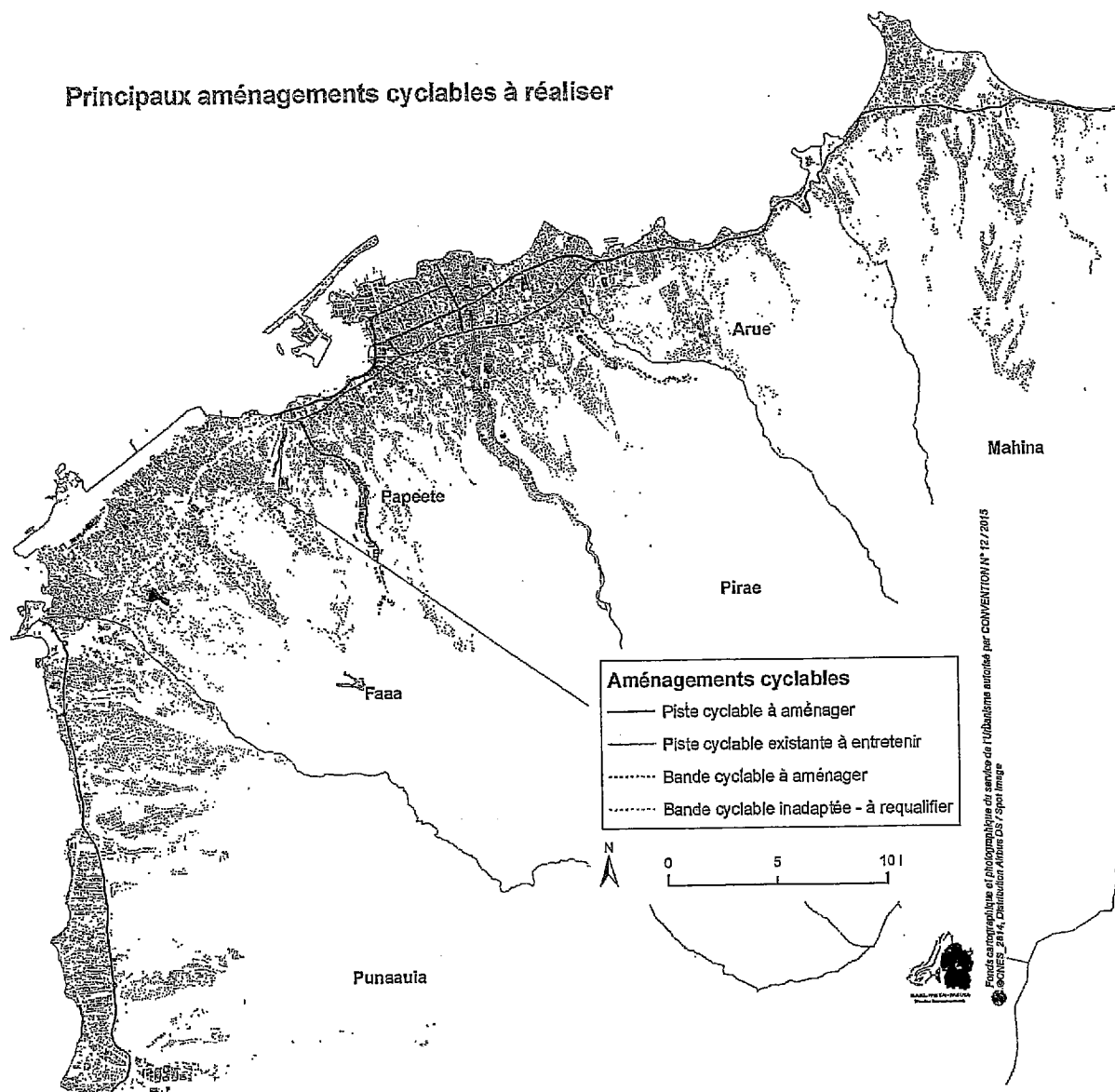
Nom et localisation	Type arrêt	Type de générateur	Commentaire
Port de Papeete - gare maritime	Arrêt structurant	Activités	Actuel terminus des bus en provenance de la presqu'île - Aménagement prévu
Punaval Plaine	Arrêt structurant	Administratif - résidentiel	Ecole, dispensaire, quartier politique de la ville
Rond-point Mille Délices	Arrêt structurant	Résidentiel - Enseignement	Ecole Punaval - Lotissement Punavai montagne
Site de surf de Teahupoo	Terminus	Loisirs	Site touristique majeur - Fin de la route
Site de Vaitupa	Arrêt structurant	Commerce	Parc des exposition - ZI et polarité commerciale - écoles
Stade Bambridge	Arrêt structurant	Activités	Collège de Tipaerui, stade et entrée vallée de Tipaerui
Trou du souffleur	Arrêt structurant	Loisirs	Site de surf d'Arahoho (Trou du souffleur)
Université de Polynésie française	Arrêt structurant	Enseignement	Accès aux écoles et au collège par un itinéraire piéton
Vaitavatava	Arrêt structurant	Résidentiel	Résidence d'habitat social - Collège Taunoa - Ecole Sainte Thérèse
Vallée Ahonu	Arrêt structurant	Résidentiel	Résidentiel et CJA
Vallée de Tuauru	Arrêt structurant	Résidentiel	
Vallée Matatia	Arrêt structurant	Résidentiel	Accès au lotissement Taapuna - Vallée Matatia
Vallée Orofara	Arrêt structurant	Loisirs	Secteur résidentiel, touristique, récréatif (surf)
Village Tautira	Arrêt structurant	Commerce	Supermarché et mairie de Tautira
ZI Punaruu	Arrêt majeur	Activités	Zone industrielle et complexe sportif - lotissement social Valopu
Camp d'Arue	PEM	Activités - Administration - Loisirs	Complexe sportif ZAE



!



Principaux aménagements cyclables à réaliser



Fond de carte géométrique et photographique de service de l'urbanisme autorisé par CONVENTION N° 12/2013
© IGN 2014, Distribution Auteurs DSI / Spot Image

Il en ressort une évolution globale de la population tahitienne de l'ordre de +2,8% en 2020, +5,6% en 2025 (hypothèses ISPF) puis une stabilité au-delà (hypothèse EGIS). Les variations de population sont les plus fortes dans l'agglomération de Papeete et en particulier à l'Ouest de la ville centre, et dans une moindre mesure du sud de Papara à la Presqu'île. Cette variation de la population nous a permis d'en déduire des hypothèses de répartition de la population projetée pour chaque commune :

Commune	Hypothèses retenues de répartition de la population
Mahina	6,33%
Arue	1,52%
Pirae	1,50%
Papeete	1,50%
Faaa	10,86%
Punaauia	19,48%
Hitiāa O Te Ra	10,15%
Paea	3,26%
Papara	11,01%
Taiarapu-Est	12,55%
Taiarapu-Ouest	11,00%
Teva I Uta	10,84%

Hypothèses de répartition de la population projetée par commune.

Les évolutions de population par commune sont donc les suivantes à chaque horizon :

Commune	Population 2015	2020		2025		2030	
Mahina	14 557	14 884	2,2%	15 221	4,6%	15 221	4,6%
Arue	9 662	9 741	0,8%	9 822	1,6%	9 822	1,6%
Pirae	14 279	14 357	0,5%	14 437	1,1%	14 437	1,1%
Papeete	26 102	26 179	0,3%	26 259	0,6%	26 259	0,6%
Faaa	30 110	30 672	1,9%	31 249	3,8%	31 249	3,8%
Punaauia	27 985	28 992	3,6%	30 027	7,3%	30 027	7,3%
Hitiāa O Te Ra	9 679	10 203	5,4%	10 743	11,0%	10 743	11,0%
Paea	12 678	12 846	1,3%	13 019	2,7%	13 019	2,7%
Papara	11 227	11 796	5,1%	12 381	10,3%	12 381	10,3%
Taiarapu-Est	12 363	13 011	5,2%	13 678	10,6%	13 678	10,6%
Taiarapu-Ouest	7 737	8 306	7,3%	8 890	14,9%	8 890	14,9%
Teva I Uta	9 515	10 075	5,9%	10 650	11,9%	10 650	11,9%

Evolution de la population communale et variation



9.3 Opérations d'aménagements de la voirie et d'espaces de retournement : quartiers excentrés

Aménagement Aires de retournement	Nombre
Punavai Montagne	1
Mission	2
Hamuta	1
Pater	1
Nahoata	1
Tuauru (Mahina)	1
Ahonu (Mahina)	1
Titioro	1
saint Hilaire, Teroma, Taapuna (3 aires de retournement)	3
Lignes locales côte Est (Tiarei, Mahaena),	2
Lignes locales côte Ouest (Lycée de Papara),	1
Lignes locales Taravao (plateau de Taravao et Mairie de Teva I Uta)	2
	17

9.4 Méthodologie d'évaluation de la fréquentation du réseau de transport collectif

L'évaluation de la fréquentation du réseau à l'horizon + 5 ans, + 10 ans et +15 ans est basée sur plusieurs perspectives d'évolution décrites ci-dessous :

- L'évolution de la population
- L'évolution de l'offre de transports collectifs en termes de population desservie
- L'évolution de la lisibilité et de la qualité du réseau.

9.4.1 L'évolution de la population

L'évolution de la population est réalisée sur la base des dernières projections de population de l'ISPF à l'horizon 2027 datant de juillet 2015 ainsi que les évolutions passées pour chaque commune de l'île. Cette double approche permet d'établir des projections tenant compte des dynamiques démographiques en cours. En effet, si Papeete concentre une grande partie de la population, l'évolution démographique de sa périphérie a été beaucoup plus forte en termes de variation de sa population. Ce constat est pris en compte dans la future fréquentation du réseau.

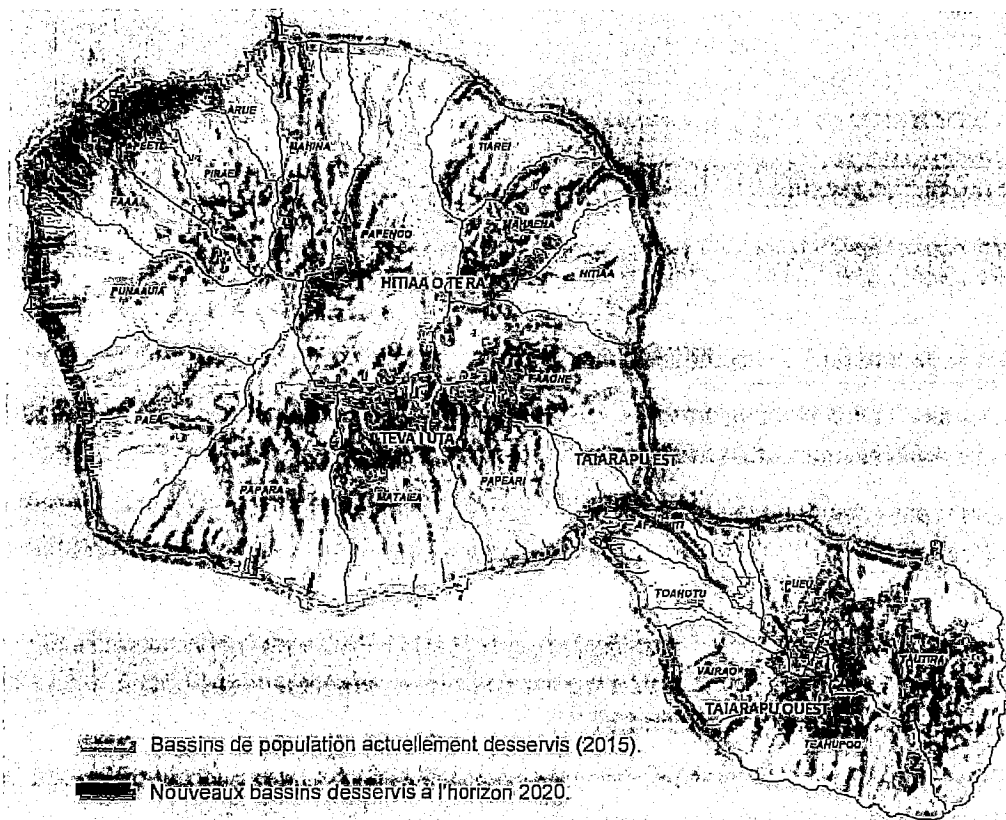
Pour ce faire, les projections de population ont été réalisées de la manière suivante :

- Projection en volume aux horizons 2020, 2025 et 2030 sur la base des projections de l'ISPF jusqu'à 2027.
- Répartition de la croissance de population en fonction des variations démographiques passées sur chaque commune, entre 2002 et 2012.



9.4.2 L'évolution de l'offre de transports collectifs en termes de population desservie

Le futur réseau dessert plusieurs nouveaux secteurs. Ces secteurs sont localisés sur la carte ci-dessous :



L'ensemble de ces secteurs représentent près de 15 000 habitants soit 8% de la population de Tahiti.

9.4.3 L'évolution de la lisibilité et de la qualité du réseau

L'évolution de la lisibilité et de la qualité du réseau améliore son attractivité. Elle est garantie par des itinéraires cartographiés, des arrêts matérialisés, des horaires respectés, des aménagements de priorité ou encore la création de parkings-relais...

L'ensemble de ces améliorations entraîne 2 dynamiques :

- Du report modal, de la voiture aux transports collectifs
- De l'induction de nouveaux déplacements qui n'existaient pas auparavant.

Ce ratio est élaboré à partir de retours d'expérience sur la performance des réseaux optimisés ou restructurés. Pour le cas tahitien, il est élaboré en fonction de l'évolution du réseau en termes d'offre et d'aménagement :

Le tableau suivant résume les ratios classiquement utilisés pour l'évolution de la fréquentation des réseaux (hors évolution de la population) :

Evolution du réseau (hors population)	Evolution de la fréquentation	Hypothèses retenues sur Tahiti	Horizon de déploiement
Optimisations ponctuelles*	+0% à +5%	+2% tous les 5 ans	2020 et 2025
Restructuration du réseau	+5% à +10%	+10%	2020
Mise en service d'un BHNS	+15% à +20%	+18%	2030
Mise en service d'un tramway	+25% à +30%	-	-
Mise en service d'un métro	+35% à +40%	-	-

* Optimisations ponctuelles du réseau : Dans l'agglomération de Papeete, il s'agit des aménagements déjà réalisés sur l'axe préfigurant le TCSP durant la période avant sa mise en service complète.

Pour Tahiti, on retiendra les hypothèses suivantes (hors évolution de la population) :

- On estime que la restructuration du réseau apportera une forte amélioration du réseau étant donné les caractéristiques actuelles (fourchette haute de l'ordre de +10% à l'horizon 2020).
- Les premiers aménagements permettront au réseau d'accroître sa fréquentation notamment sur l'axe préfigurant le TCSP, soit une hypothèse modérée de +2% à l'horizon 2020 et une hypothèse de +4% à l'horizon 2025.
- En revanche, on propose de positionner l'impact du TCSP dans une fourchette basse de l'ordre de +15% à l'horizon 2030 du fait de l'existence d'un axe préfigurant déjà le TCSP et partiellement aménagé (mise en service complète).

En synthèse, aux horizons d'étude donnés, l'évolution de la lisibilité et de la qualité du réseau apportera les progressions suivantes en termes de fréquentation, hors évolution de la population :

- 2020 : +12% (optimisations ponctuelles TCSP + restructuration du réseau)
- 2025 : +14% (optimisations ponctuelles TCSP + restructuration du réseau)
- 2035 : +25% (Mise en service complète du TCSP + restructuration du réseau).

9.5 Méthode d'évaluation des impacts en termes d'émission de CO2

9.5.1 Hypothèses d'émissions retenues

Les facteurs d'émissions retenus sont les suivants :

- **0,2961 kg.eq.CO2 / véhicule-kilomètre (Voiture particulière - puissance fiscale moyenne, motorisation moyenne adapté à la Polynésie Française, 2015).** Pour les véhicules individuels, la majoration est de l'ordre de +39% par rapport à la Métropole. Ce taux intègre la typologie des routes et leur relief, le parc de véhicules essence en proportion plus élevé, l'utilisation de la climatisation pour une partie des véhicules.
- **1,1385 kg.eq. CO2 / véhicule-kilomètre (Autobus - agglomérations de moins de 150 000 habitants adapté à la Polynésie Française, 2015).** Pour ce dernier cas, les facteurs d'émission sont même légèrement minorés (-1% par rapport à la Métropole) pouvant s'expliquer par la taille réduite des véhicules ou l'âge moyen du parc relativement peu élevé (9 ans).

Les données d'entrées de la situation actuelle sont issues du modèle des déplacements établi pour l'île de Tahiti. Elles se décomposent comme suit :

- **2 336 000 véhicule.km par jour ouvré de base sur l'île en voiture particulière** pour une part modale Véhicules motorisés VP de 87,5% intégrant un taux de remplissage de 1,3 passagers environ par véhicule
- **15 200 véhicule.km par jour ouvré de base sur l'île en transports collectifs terrestres** pour une part modale Véhicules motorisés TC de 12,5% intégrant un taux de remplissage de 28 passagers environ par véhicule.

Afin d'obtenir les émissions annuelles, les coefficients retenus pour établir les trafics par type de jour en fonction d'un jour ouvré de base sont les suivantes :

Type de jour	Coefficient
167 jours ouvrés de base	1
52 samedis	0,85
52 dimanches	0,75
80 jours en période de vacances	0,85
14 jours fériés	0,75

Sur l'année en retenant les hypothèses de flux de déplacements par type de jour détaillés ci-dessus, les émissions annuelles de CO2 directes sont les suivantes :

- **227 300 t CO2 émis par les voitures particulières par an**
- **5 700 t CO2 émis par les transports collectifs terrestres par an**

Soit au global 233 000 t CO2 pour l'ensemble des transports terrestres de l'île.

Ce résultat est à rapprocher des données de 2010 issues du Plan Climat Stratégique de la Polynésie Française où 53,2% des émissions liées aux transports sont d'origine terrestre soit environ 208 000 t CO2 émis par an. L'écart est contenu au regard de la forte proportion des déplacements terrestres sur l'île de Tahiti par rapport à l'ensemble de la Polynésie Française et de l'évolution de la motorisation des ménages entre 2010 et 2015.

En tenant compte des valeurs monétarisées de la tonne de CO2 issue de l'instruction gouvernementale métropolitaine de 2014 relative aux projets de transport, soit 32 Euros la tonne de CO2 en 2010, le coût des émissions des transports terrestres de Tahiti est estimé à 7 456 000 Euros environ, soit près de 887 millions de francs pacifiques (XPF).

9.5.2 Etablissement des situations de référence aux horizons 2020, 2025 et 2030.

La situation de référence a été élaborée à partir de l'évolution de la population, réalisée sur la base des dernières projections de population de l'ISPF à l'horizon 2027 datant de juillet 2015 ainsi que les évolutions passées pour chaque commune de l'île. Cette double approche permet d'établir des projections tenant compte des dynamiques démographiques en cours. En effet, si Papeete concentre une grande partie de la population, l'évolution démographique de sa périphérie a été beaucoup plus forte en termes de variation de sa population. Ce constat est pris en compte dans la future fréquentation du réseau.

Pour ce faire, les projections de population ont été réalisées de la manière suivante :

- Projection en volume aux horizons 2020, 2025 et 2030 sur la base des projections de l'ISPF jusqu'à 2027.
- Répartition de la croissance de population en fonction des variations démographiques passées sur chaque commune, entre 2002 et 2012.

Il en ressort une évolution globale de la population tahitienne modérée de l'ordre de +2,8% en 2020, +5,6% en 2025 (hypothèses ISPF) puis une stabilité au-delà (hypothèse Egis). Ces évolutions ont été traduites en flux de déplacements avec le modèle de trafic de l'île de Tahiti.

Ainsi, sur la base des évolutions retenues, les kilomètres générés par l'ensemble des véhicules tous modes confondus sur une journée et sans projet sont les suivants :

- Pour rappel en 2015 : 3 469 000 véhicule.km/jour,
- A l'horizon 2020 : 3 565 000 véhicule.km/jour,
- A l'horizon 2025 et 2030 : 3 664 000 véhicule.km/jour.

9.5.3 Etablissement des situations projet aux horizons 2020, 2025 et 2030.

La situation projet tient compte de l'impact l'amélioration de l'offre de transports collectifs. Deux dynamiques sont prises en compte avec un déploiement des actions étalé sur les 3 horizons étudiés :

- L'évolution de la fréquentation liée au report modal, de la voiture aux transports collectifs,
- L'évolution de la fréquentation liée à l'induction de nouveaux déplacements qui n'existaient pas auparavant.

Au global, la fréquentation sur les lignes régulières de TC avec la mise en place du programme d'actions, passerait de 4,4 millions de voyageurs à 5,8 millions en 2030, se stabilisant par la suite.

	2015	2020	2025	2030
Fréquentation journalière Services réguliers	15 000	17 000	18 000	20 000
<i>Evolution / 2015</i>		13,3%	20,0%	33,3%
Fréquentation annuelle Services réguliers	4 400 000	5 000 000	5 300 000	5 800 000
Production Km TC Services réguliers	4 000 000	4 092 700	4 733 900	4 530 300

Pour rappel, aux horizons d'étude donnés, l'induction liée à l'amélioration du réseau apportera les progressions suivantes en termes de fréquentation par rapport à la fréquentation 2015 :

- 2020 : +12% (restructuration du réseau)
- 2025 : +14% (optimisations ponctuelles TCSP + restructuration du réseau)
- 2035 : +25% (Mise en service complète du TCSP + restructuration du réseau)

La part de l'induction est forte au regard de l'évolution de la fréquentation globale (+13,3% en 2020, +20% en 2025 et +33,3% en 2030). Le delta correspond au report modal.

Ainsi, dans le cas de Tahiti, la croissance de la fréquentation tient majoritairement de l'induction liée à l'amélioration de l'offre de transport collectif. Cela s'explique à la fois par l'évolution modérée de la population et par un réseau de transports collectifs qui va évoluer fortement au regard de la situation actuelle.

* * *

*

