



PLAN GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT DE LA COMMUNE DE PAPEETE

RAPPORT DE SYNTHÈSE

2 – VOIRIE

2.1. – Voirie prévue au plan de 1965 et non réalisée

2.1.1 – Trame entre rue des Remparts et cours de l'Union-Sacrée

Compte tenu des acquisitions déjà menées par la commune et en raison des besoins, l'ensemble de la trame prévue par le plan de 1965 doit être portée à son terme, avec les adaptations suivantes :

2.1.1.1 – Avenue Bougainville

Afin d'en faire une voie adaptée au quartier d'habitation, elle s'arrêtera à la rue Wallis et les véhicules venant du chemin vicinal de Patutoa ne pourront l'emprunter pour rejoindre le cours de l'Union-Sacrée : elle ne lui sera reliée que par l'aménagement de type piétonnier de l'une des servitudes actuelles (restant cependant utilisable par les véhicules de ses riverains).

2.1.1.2 – Prolongement de la rue Moerenhout

Traité de la même manière en desserte de quartier d'habitation à partir de l'avenue Bougainville, son raccordement au boulevard des Pomare ne sera que piétonnier.

2.1.1.3 – Prolongement de l'avenue Bambridge

Pour ne pas détruire un quartier correctement construit, le tronçon entre l'avenue Pomare V et le chemin vicinal de Patutoa sera abandonné.

2.1.2 – Quartier de Taunoa

Le plan de 1965 s'est trouvé totalement remis en cause par la modification du tracé de la Fautua lors de la canalisation de celle-ci.

Hors le réaménagement du chemin vicinal de Taunoa pour l'accès au collège et son bouclage le long de la rivière jusqu'au pont de l'avenue du Chef-Vairaaota, pour ne pas éventrer des quartiers d'habitation relativement denses, est proposé le parti du seul réaménagement partiel de deux ensembles de chemins dits de servitude orientés nord-sud.

2.1.3 - Voie V1

Le principe correspondant au projet initial d'une voie de contournement en pied de collines est abandonné, tout en conservant une partie du tracé correspondant (rue des Poilus-Tahitiens et rue Dumont-d'Urville) pour en faire un boulevard urbain jusqu'à la rue du Frère-Alain.

2.1.4 – Orovini

Le tronçon de voie nouvelle permettant de relier correctement le quartier de Orovini à la rue Dumont-d'Urville est maintenu.

2.1.5 – Rue dite de la cote 40

L'indication figurant au plan ne posait qu'un principe, le tracé tel que dessiné étant irréalisable en certains endroits du fait des conditions de pente.

En raison des nombreux équipements et constructions réalisés par la suite, son concept doit être abandonné. Nouveau tracé en option possible pour sa bretelle de liaison entre le quartier de Orovini à la rue Dumont-d'Urville.

2.2. – Voirie nouvelle projetée

2.2.1 – Patutoa

La rue Bernardino est prolongée jusqu'au chemin vicinal de Patutoa dont elle remplace alors le tronçon sud-ouest, un raccordement direct à l'actuelle zone industrielle étant prévu.

Ce prolongement s'accompagne du déclassement du tronçon ouest correspondant du chemin vicinal.

2.2.2 – Quartier Mamao

Le tracé d'une nouvelle voie sur les hauteurs à partir du site de l'école de Fariimata doit permettre d'assurer le désenclavement de la zone d'habitat précaire à rénover, en liaison avec la cité de transit prévue côté Titioro.

2.2.3 - Vallée de Tipaerui

2.2.3.1 – Liaison route de la vallée et boulevard des Pomare

Elément de liaison entre l'actuel carrefour de Tipaerui et le boulevard, notamment afin d'améliorer la liaison nécessaire avec le secteur portuaire.

2.2.3.2 – Voirie rive droite

Création d'une voie entre la rue des Poilus-Tahitiens et la route de la vallée à hauteur du pont au début de la zone industrielle, comme voie de quartier, dans le cadre d'une opération de rénovation urbaine.

2.2.3.3 – Voie rive gauche

Création d'une voie rive gauche à l'intérieur de la zone industrielle, avec bouclage sur la route de la vallée.

2.2.4 – Liaisons hautes

Aménagement d'un nouveau tronçon de voie entre la route du Faïere et le quartier de la Mission.

2.2.5 - Desserte hauteurs rive gauche de Tipaerui et Pamatai

Aménagement de voies à partir de l'entrée du cimetière et de la voie d'accès au service des archives pour désenclaver les terrains vers Pamatai.

2.2.6 – Voie d'interconnexion intervallées

Reprise du projet de voie de dégagement envisagé dans le schéma d'agglomération pour créer une interconnexion inter-vallées par tunnels en évitant le secteur du centre-ville, et permettant également une liaison au sud-ouest, vers la R.D.O.

2.2.7 – Voie touristique

Aménagement à partir de l'ensemble voirie du Pic Vert d'une piste carrossable touristique sur les hauteurs de la vallée de la Mission, pour rejoindre un aménagement de Belvédère sur la crête dominant la vallée de la Fautaua.

Une autre piste pourra en redescendre vers la ville en suivant sensiblement cette crête, côté vallée de la Mission.

2.3. – Liaisons spécialisées

Outre des aménagements ponctuels, établissement de cheminements pour piétons :

- . liaison entre les zones d'habitat des hauteurs et les rues des Poilus-Tahitiens et Dumont-d'Urville ;
- . le long de la Fautaua, depuis la route de ceinture jusqu'à l'embouchure ;
- . en limite haute de la zone UCb, de typer « parcours de santé » ;
- . en bord de mer à Patutoa.

2.4 – Equipements annexes

Choix de plusieurs sites pour réaménagement ou création de parkings.

Définition de dispositions relatives aux plantations et arbres d'alignement.

Réaménagements de carrefour en giratoires pour organiser une modération de la circulation.

Périmètre d'aménagement pour continuité de l'accessibilité aux personnes handicapées à mobilité ou visibilité réduite sur la plaine côtière et les basses vallées.