



Poster à détacher

P. 30-31

**Le calendrier scolaire  
2014 - 2015**

Moorea

P. 17

**Une femme enceinte  
tabassée par son tane**

Heiva

P. 28-29

**Au cœur des répétitions  
avec Tahiti Ora**



Photo : Cyril Chauvazard

Demande de levée d'immunité P. 17

**Flosse : "Trop,  
c'est trop... L'objectif  
est de m'abattre"**

Îles

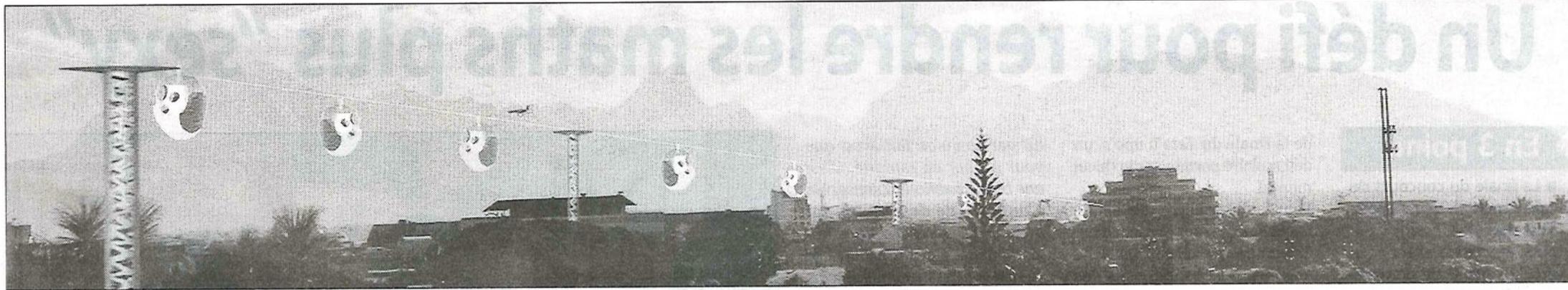
P. 35

**Maupiti privée  
de desserte maritime**

# Transports : le grand défi



**Nouvelle ligne de bus et projet de tramway aérien :  
le désengorgement du grand Papeete plus que jamais d'actualité.**



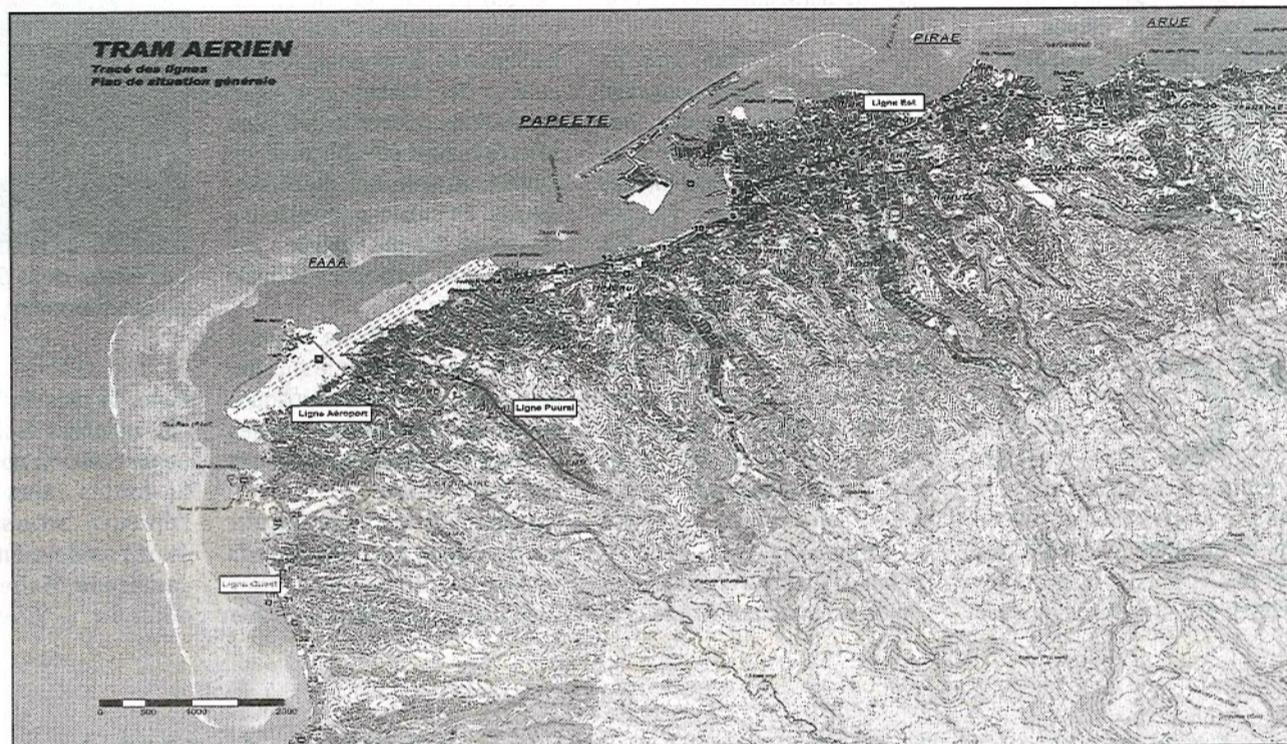
Survolerons-nous la ville un jour pour éviter les embouteillages. La décision appartient désormais aux pouvoirs publics.

# Et si on passait au-dessus des bouchons...

En janvier 2013, l'association 2D attitude avait reçu une aide d'un peu plus d'un million de Fcfp du sénateur Tuheiava pour permettre la venue d'un expert en tram aérien. Ses études de tracé éventuel et de sa rentabilité ont été dévoilées hier. Au près des autorités, le projet divise, rien n'indique que le Pays souhaitera le mener à bien.

que des soutiens auprès des représentants de l'État, elle aurait suscité l'intérêt de Michel Paoletti, conseiller du président Gaston Flosse, mais également du ministre du Tourisme Geffry Salmon. En revanche, Michel Buillard n'a jamais reçu les responsables du projet, qui a "effrayé" l'ex-ministre de l'Équipement Bruno Marty et n'a pas réellement séduit Albert Solia, son successeur. Lui, préfère le bus, qui, hasard du calendrier, faisait son baptême hier (lire page 18).

"Le bus, une mauvaise solution", a commenté hier François Paul-Pont, économiste et initiateur de ce projet de tram aérien. En compagnie de l'ingénieur François Toglia, ils tentent de convaincre que le tramway aérien est la solution idéale pour résoudre une grande partie des problèmes de transport dans la zone urbaine. En juin dernier, ils avaient fait venir Pierre Janssaud, expert international en transport par câble pour adapter le projet à l'urbanisation de la capitale et son environnement escarpé. S'il n'est évidemment pas définitif, le tracé a été dévoilé et se décline en deux lignes pour éviter de s'approcher trop près de l'aéroport. Deux autres lignes supplémentaires sont également suggérées pour permettre aux touristes de rejoindre le tracé principal depuis l'aéroport, et une autre montant vers Oremu et son bassin de 5 000 habitants. Les porteurs du projet en sont convaincus, chiffres à l'appui (voir encadré), le tramway aérien serait la solution



Le tracé des deux lignes allant du camp de Arue à Auae, pour celle de l'Est, et de Tipaerui à Taapuna, pour celle de l'Ouest.

**"V**oici exactement le genre de projet que nous aimerions que la Polynésie nous soumette." La phrase est signée d'un responsable de l'Agence française de développement lors de la présentation du projet d'un tramway aérien tahitien, hier, à la Chambre de commerce, d'industrie, des services et des métiers (CCISM). Un enthousiasme partagé par l'ancien haut-commissaire Jean-Pierre Laflaquière : "Si ce projet est acté et que la Polynésie veut se lancer, il n'y aura pas de problème pour le financement". L'idée, qui peut paraître fantaisiste, a pourtant séduit de plus en plus de villes dans le monde. Et si elle ne trouve pas

idéale (économiquement et écologiquement), la plus rapide, la plus efficace, la plus sûre, mais aussi la plus confortable et la plus attractive. D'un coût d'un peu plus de 15 milliards de Fcfp, sans compter les emprises foncières, le tram aérien serait rentable s'il captait 10 % de la circulation urbaine avec un ticket à 150 Fcfp. Le projet intéresserait

d'ailleurs des investisseurs privés, et la marque française Poma, spécialiste des téléphériques, serait prête à financer le projet en se remboursant sur son exploitation. Reste à convaincre le plus haut cercle du pouvoir. La commission des transports de l'assemblée a voté une résolution à l'unanimité demandant au Pays de financer une étude de fai-

sabilité estimée à 20 millions de Fcfp. "Nous sommes arrivés au bout de notre processus. Nous ne pouvons pas aller plus loin", a conclu François Paul-Pont. Le projet est désormais entre les mains des autorités. ■

## Le projet en chiffres

**Coût total de l'investissement des lignes Est et Ouest (hors acquisition d'emprises foncières) :** 15,58 milliards de Fcfp, soit un coût moyen de 1,05 milliard de Fcfp par km  
**Fonctionnement annuel des lignes Est et Ouest :** 1,01 milliard de Fcfp / par an

**Ligne Est :** 6,7 km, 14 gares (soit une tous les 515 mètres)  
**Ligne Ouest :** 8,1 km, 14 gares (soit une tous les 625 mètres)

**Débit maximal :** 3 600 passagers/sens/heure  
Vitesse commerciale garantie de 18 km/h (arrêt compris)

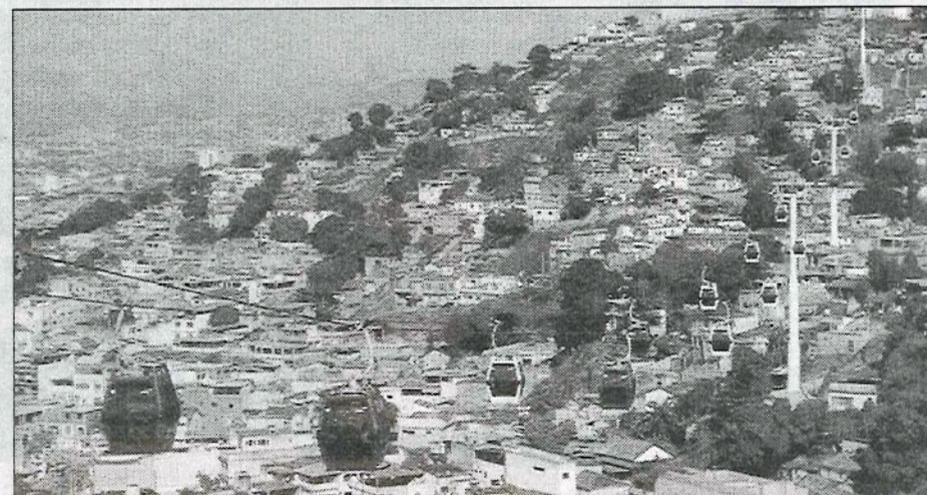
**Exemples de durée de parcours :**  
**Camp de Arue/Bas av. Prince Hinoi :** 12 mn  
**Stade Tipaerui/UPF :** 16 mn  
**Ligne entière Est (camp Arue/Auae) :** 22 mn  
**Ligne entière Ouest (Tipaerui/Orohiti) :** 26 mn

## Le tram comparé aux autres moyens de transport

Alors que le tram aérien revient entre 900 millions de Fcfp à 1,8 milliard de Fcfp du km avec une emprise foncière minimale qui peut se superposer au réseau routier existant sans le perturber, le tram terrestre revient au moins entre 2,4 à 3,6 milliards de Fcfp du km, avec de lourds travaux sur les réseaux existants et/ou la nécessité d'importants espaces à acquérir.

Le tram aérien a la plus faible consommation énergétique, 15 fois moins que la voiture, quatre fois moins que le tram terrestre et cinq fois moins que le bus.

Il a également un coût de fonctionnement moindre que les autres moyens de transport. Pour 300 personnes transportées, il coûte de 180 à 385 de Fcfp/km, le tram terrestre 840 Fcfp/km et le bus 1 800 Fcfp/km.



À Medellin, en Colombie, l'installation du tram aérien a permis de pacifier des quartiers et de faciliter l'intégration sociale des habitants les plus enclavés.