

Et si on prenait l'air ?

TRANSPORTS. Un tram aérien à Tahiti pour, entre autres, en finir avec les embouteillages ? C'est l'idée de l'association 2D Attitude dont deux membres ont présenté un pré-projet de faisabilité d'un tram aérien entre Arue et Punaauia. Hier, François Paul-Pont et Jean-Claude Foglia ont exposé les grandes lignes de ce projet lors d'une conférence de presse. Économique, écologique, sécurisé, performant, efficace... tous les avantages semblent être du côté du tram aérien. Reste maintenant à trouver des financements pour faire de ce moyen de transport une réalité.

L'ESSENTIEL

► Deux lignes, l'une côté Est et l'autre côté Ouest, sont proposées dans la pré-étude. La première partirait du camp de Arue jusqu'à Auae, à Faa'a et la deuxième commencerait à la piscine de Tipaerui pour rejoindre Orohiti, à Punaauia

► La réalisation de ces deux lignes, pour la version monotraverse, coûterait 15,584 milliards de Fcfp. Les frais de fonctionnement sont estimés à plus d'un milliard de Fcfp pour les deux lignes

► L'association 2D Attitude a déjà saisi les autorités compétentes pour continuer, voire concrétiser ce projet. Une étude complète de faisabilité pour un tram aérien, estimée à 20 millions de Fcfp, devra enrichir la pré-étude qui vient d'être réalisée

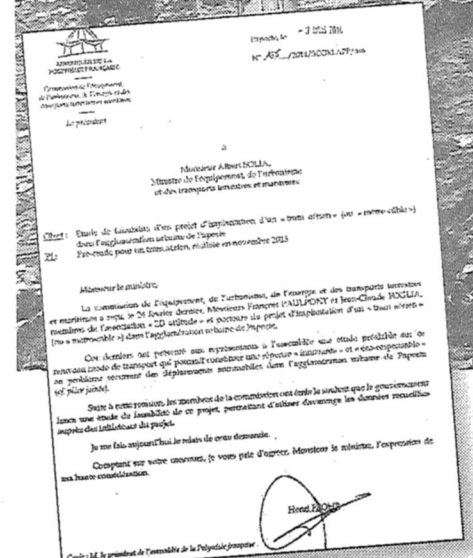
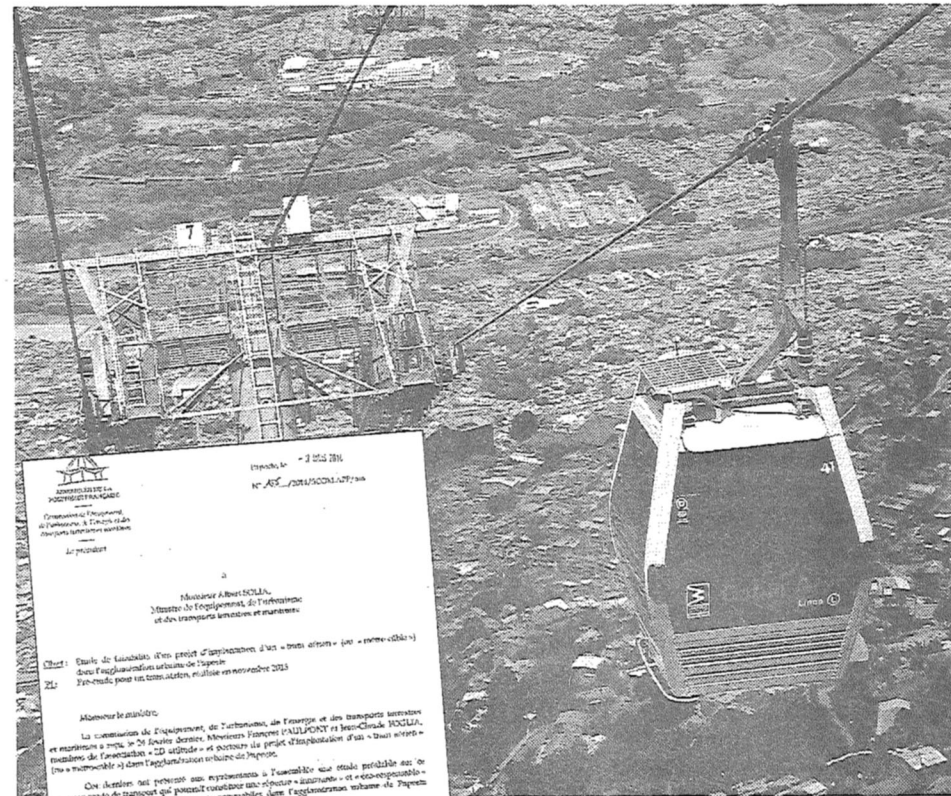
Hazard du calendrier. Alors que le ministre des Transports, Albert Solia, inaugurerait la nouvelle ligne de bus, la ligne 32 (lire en page 8), on parlait également de transports en commun au pôle entreprises de la CCISM. Hier, deux membres de l'association 2D Attitude, François Paul-Pont et Jean-Claude Foglia ont présenté un projet de tram aérien pour Tahiti. "C'est une démarche citoyenne que nous avons faite, a entamé François Paul-Pont. Nous ne sommes donc pas liés à un parti politique et le tram aérien est un moyen de transport qui n'a jamais été étudié par les services du Pays". Une démarche bénévole, donc, et qui a débuté en 2011. À cette époque, l'association 2D et Le Chañon manquant, association métropolitaine, commencent à entreprendre une démarche d'information et de dialogue avec les autorités publiques, du Pays et de l'État. Depuis, une pré-étude avec des propositions de tracés et une estimation de l'investissement et du fonctionnement a été réalisée avec, notamment, Pierre Jaussaud. Reconnu pour son expertise en matière de transports par câble, son travail de recherche a été aidé par une subvention de 11 000 euros (1,3 million de Fcfp) obtenu du Sénat par le biais de la réserve parlementaire du sénateur Richard Tuheiaava.

De Arue à Punaauia. Comme indiqué dans le rapport de la pré-étude, les porteurs du projet ont reporté les sites qu'il paraissait vital de desservir : les services publics, les établissements d'enseignement (col-

lèges, lycée et universités), les grandes surfaces commerciales, les zones touristiques, etc. Puis ont été définies les lignes de transport par câble qui répondaient aux besoins. Par la suite, les distances entre les sites retenus et les gares de chaque ligne ont été examinées afin de vérifier si la ligne était implantée de manière à simplifier la vie du plus grand nombre. Ainsi, deux lignes, l'une côté Est et l'autre côté Ouest, sont d'ores et déjà proposées, "mais rien n'est figé" pour Jean-Claude Foglia. La première partirait du camp de Arue jusqu'à Auae, à Faa'a et la deuxième commencerait à la piscine de Tipaerui pour rejoindre Orohiti, à Punaauia. Au total, pour chaque ligne, 14 "gares" ou arrêts seront desservis. Enfin, deux autres lignes, plus petites, pourraient faire partie du projet et desserviraient Puurai et l'aéroport.

L'investissement pour la version monotraverse des deux lignes Est et Ouest est, selon la pré-étude, de 15,584 milliards de Fcfp. Les frais de fonctionnement sont estimés à plus d'un milliard de Fcfp pour les deux lignes. Une somme à rapporter à ce qu'occasionnent aujourd'hui les transports terrestres à Papeete. Toujours selon la pré-étude, "on peut estimer à environ 10 milliards de Fcfp la dépense annuelle occasionnée par les encombrements routiers à Tahiti : 70 % en coûts directs (carburant et temps de travail) et 30 % en coûts indirects liés à la hausse des prix de fourniture de produits et de services pratiqués par les entreprises. Ou encore 120 000 Fcfp/véhicule/an". À ce constat s'ajoute l'insécurité routière, les derniers chiffres font état de 27 tués et 282 accidents de la route en 2013. Des raisons suffisantes pour creuser l'idée et prendre de la hauteur sur le problème des embouteillages avec un tram aérien.

Avec cette pré-étude, les membres de l'association ont déjà saisi les autorités. "Les politiques sont au courant, explique Jean-Claude Foglia, nous avons fait le tour au niveau de l'État et du gouvernement. Certains ont bien réagi, donc, il y a possibilité que ça se fasse dans les mois à venir". Reste tout de même qu'"aucune décision définitive ne saurait être prise sur la base de cette seule pré-étude qui



Une étude complète de faisabilité pour un tram aérien, estimée à 20 millions de Fcfp, devra enrichir la pré-étude qui vient d'être réalisée. À ce propos, Jean-Claude Foglia est confiant : "Nous avons eu tout récemment un appui de l'assemblée de la Polynésie française qui, à travers sa commission Transports, a demandé au gouvernement de lancer une étude complète de faisabilité de ce type de projet".

devrait être nécessairement prolongée et affinée par une étude complète de faisabilité dont le coût peut être estimé aux alentours de 20 millions de Fcfp". L'assemblée de la Polynésie française, par le biais de sa commission des Transports terrestres, a adressé un courrier au ministre de tutelle, Albert Solia, pour que "le gouvernement lance une étude de faisabilité de ce projet, permettant d'affiner davantage les données recueillies auprès des initiateurs du projet". Affaire à suivre...

Heiura Itae-Tetaa

JEAN-CLAUDE FOGLIA, membre de l'association 2D attitude

"Il y a possibilité que ça se fasse dans les mois à venir"

Quels sont les avantages des télécabines ?
"Plusieurs. Tout d'abord, on peut très rapidement le construire. Ensuite, il prend très peu d'emprise foncière, il est très écologique parce qu'il n'y a pas de dégagements de CO₂, pas d'utilisation d'énergies fossiles parce qu'il travaille à l'électricité et même là, il est très peu consommateur d'électricité. Il fait très peu de bruit. Donc, vous avez un équipement tout à fait intéressant y compris au niveau du tourisme. C'est un attrait touristique important dans toutes villes où il y a ce type d'installation."

Quels sont les coûts de ce projet ?
"C'est de l'ordre d'un milliard de Fcfp du kilomètre, tout compris : la pose, l'équipement, la gare, les télécabines, etc. Le coût de fonctionnement aussi, parce qu'il faut regarder globalement

la rentabilité du projet, il est de l'ordre de 500 millions de Fcfp pour une ligne, c'est un coût qui est faible par rapport à d'autres, que ce soit le bus ou le tramway terrestre, par exemple."

D'où pourraient venir les financements ?
"Au niveau des finances, il y a plusieurs sources possibles. Il y a l'État, le Pays, les communes, des partenaires privés ou l'Europe qui est très intéressée, notamment du point de vue environnemental du projet."

Vous avez cité un exemple, celui du tram aérien à Medellín, en Colombie, où l'Agence française de développement (l'AFD) a financé trois trams aériens sur quatre. Est-ce qu'il en serait de même pour la Polynésie ?
"L'AFD suit avec nous le dossier de très près. Actuellement, ils sont en train d'étudier à Paris le rapport

qu'on leur a transmis. On attend leur avis technique mais ils sont favorables, a priori, au projet dans la mesure où le territoire décide d'engendrer des études complémentaires."

Vous attendez une décision du Pays ?
"Oui, on attend la décision du politique."

Ce matin, il y a eu l'inauguration de la ligne de bus numéro 32. Qu'en pensez-vous ?
"Il faut combiner le transport par bus et d'autres moyens avec un système central qui serait celui du tram aérien et encore pas sur toutes les deux côtes, c'est à étudier. Le système de bus n'est pas incompatible, au contraire, il faudra alimenter les gares et réorganiser le système de transport. Le ministre actuel (Albert Solia, NDLR) fait des efforts pour



améliorer le système de transports par bus et il a tout à fait raison. Malheureusement pour lui, il part de très loin. Mais on n'est pas à la même échelle. Là, c'est un petit transport avec une fréquence faible et une quantité faible de passagers transportés quand on prend la ligne principale que l'on propose, c'est 3 600 passagers par heure et par sens, et une cabine qui arrive toutes les 30 secondes, il n'y a pas d'attente. On n'est pas sur le même registre, mais c'est complémentaire."

Propos recueillis par Heiura Itae-Tetaa

- ### Décryptage
- ✓ Pour la ligne Est
 - Durée totale du voyage du camp de Arue à Auae, Faa'a (14 gares) : 22 minutes
 - Coût de l'investissement : 7,518 milliards de Fcfp
 - ✓ Pour la ligne Ouest
 - Durée totale du voyage de la piscine de Tipaerui à Orohiti, Punaauia (14 gares) : 26 minutes
 - Coût de l'investissement : 8,067 milliards de Fcfp
 - ✓ Plus d'1 milliard de Fcfp de fonctionnement par an pour les deux lignes
 - ✓ Possibilité de faire voyager 3 600 personnes par heure
 - ✓ Coût par voyage estimé à 150 Fcfp par voyageur
 - ✓ Pas d'horaires nécessaires puisque les rotations se font toutes les 30 secondes