

Transport en commun: et si nous prenions un peu de hauteur...



Aussi surprenant que cela puisse paraître, le tramway aérien est un mode de transport économique, relativement simple à mettre en oeuvre, silencieux et confortable pour les usagers. Il est l'une des solutions préconisées pour améliorer les conditions de circulation en zone urbaine. Explications.

Certains diront que c'est révolutionnaire. D'autres, au contraire, n'y verront qu'un projet utopique susceptible de porter atteinte à la beauté de nos paysages... toujours est-il que la construction d'un tramway aérien dans la zone urbaine de Tahiti - entre Mahina et Punaauia - constitue une alternative intéressante pour *"vivre la ville autrement"*!

C'est en tous cas la conclusion à laquelle François Paul-Pont et Jean-Claude Foglia sont arrivés dans le cadre d'une démarche citoyenne. Une aventure qui a démarré voilà trois ans et qui a débouché sur un pré-rapport qui, reconnaissent ses rédacteurs, n'a aucunement valeur d'étude de faisabilité.

Objectifs recherchés au travers ce nouveau mode de transport en commun: satisfaire les besoins des usagers dans leurs déplacements quotidiens, économiser l'énergie dite "fossile" et réduire les nuisances (bruit, pollution) dans des conditions de sécurité optimum. Même si J.C Foglia en convient: *"Le tramway est une des solutions, combinées à d'autres, pour améliorer nos conditions de circulation dans le Grand Papeete"*. A l'instar d'autres grandes capitales

comme Médélin en Colombie, Barcelone en Espagne, Lisbonne au Portugal mais également Brest, Toulouse...sur le point de l'adopter.



Il faut dire que le tramway aérien ne manque pas d'atouts pour convaincre les décideurs.

Un tramway aérien se compose de trois éléments distincts: des télécabines (de 8 à 10 personnes généralement), des pylônes installés tous les 150 mètres, nécessitant de surcroît peu d'emprise foncière, ainsi que des gares intermédiaires ou d'arrivée pour accueillir les passagers. Voilà pourquoi le montant d'investissement est bien moindre que pour un autre mode de transport (tramway terrestre par exemple): 1 milliard de Fcfp au kilomètre contre 2,4 à 3,6 mds de Fcfp.

Compte tenu de la faible maîtrise d'oeuvre requise pour le faire fonctionner, le coût d'entretien en est d'autant réduit. Enfin, les promoteurs assurent que la pose d'un réseau aérien est relativement rapide: 1 an de travaux pour réaliser 8 km de ligne.

Et qu'en est-il pour les usagers ? Le tramway aérien offre convivialité, confort et un point de vue imprenable tout au long du trajet. Il a également un fort impact touristique pour celui ou celle qui souhaite parcourir Papeete et ses environs autrement. Finie l'attente interminable du bus: dans le cas présent, les cabines sont accessibles environ toutes les trente secondes, libre à chacun de monter ou d'attendre la suivante.

Compte tenu d'une vitesse de progression garantie de 18 km/h, il faudrait alors 16 minutes pour relier la piscine de Tipaerui à l'Université de la Polynésie française sise sur les hauteurs d'Outumaoro.

A ce stade de leurs investigations, François Paul-Pont et Jean-Claude Foglia ont déjà rencontré beaucoup de responsables, de l'Etat comme du Pays, ainsi que les organisations patronales, tous très intéressés par ce concept. Dernièrement, ce sont les représentants à l'assemblée, invités par le président de la commission législative "Equipement et Transport", qui se sont penchés sur la question. Il ne reste plus qu'à affiner l'étude, du point de vue économique. Et selon les promoteurs, l'Agence française de développement (l'AFD) serait prête à en financer la moitié. Le Pays sera t-il au rendez-vous ?

