



LE CHAÎNON MANQUANT: LE TRANSPORT PAR CÂBLE

LE CHAÎNON MANQUANT

Association loi 1901

179 SERVIANTIN

38330-BIVIERS

OCTOBRE 2007 : BULLETIN N°1

EDITORIAL

Le Chaînon Manquant, une association de plus diront certains. Peut-être, mais personne ne pourra dire que nous marchons sur les pieds d'une consœur. En effet, à notre connaissance personne n'avait à ce jour réclamé que les transports par câble soient pris en compte dans toutes les études, et que la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs soit ainsi appliquée complètement. Pour les uns, envisager un système de déplacements basé sur les bus suffit, et le tram est une folie. Pour d'autres, le trolley est le seul mode de déplacement viable. Pour d'autres enfin, il faut combiner les trois. Mais aucune n'a jamais songé au transport par câble, et l'attitude de certaines de nos consœurs relève souvent du fétichisme d'un mode donné ou de l'autisme. Pour nous, tous les modes de transport ont leur rôle à jouer, dans la complémentarité et non dans la concurrence. Donc la télécabine, que les anglo-saxons appellent le **TRAMWAY AERIEN**, a un rôle à jouer. Mais encore faut-il ne pas refuser à priori de prendre tous les modes en compte dans les études. Sinon, comment disposer d'une comparaison valable ? Ensuite, en ces temps d'effet de serre, d'énergie chère, de besoin de transports publics croissants et de finances publiques exsangues, le choix du mode retenu doit prendre en compte plusieurs critères :

- ❑ la consommation énergétique,
- ❑ le coût d'investissement et de fonctionnement,
- ❑ l'intérêt pour l'utilisateur
- ❑ le report modal qu'il permettra d'obtenir.

Est-ce notre faute si :

- ❑ Le câble consomme 4 à 5 fois moins d'énergie que le tram par passager*km ?
- ❑ le câble coûte au moins 5 fois moins cher en investissement et a un coût d'exploitation ridicule ?
- ❑ Avec un véhicule toutes les 10 à 30 secondes selon les techniques utilisées, le câble permet un transport fluide et d'éviter les attentes qui pénalisent les temps de transports ?
- ❑ Le câble a un effet attractif très élevé, comme le montrent toutes les installations en service public actuelles ?

Le bon sens, porté par nos finances et le nécessaire respect de l'environnement, exige donc de privilégier le câble chaque fois que cela est possible. N'en déplaise à ses opposants, qui sont de deux natures :

- ❑ Des fétichistes d'un mode donné (tram, tram-train etc..)
- ❑ Des clients potentiels auxquels on se garde bien d'en expliquer les avantages et que la « nouveauté » effraie.

Il est frappant de constater que les arguments opposés aujourd'hui au câble sont du même ordre que ceux qui étaient opposés au tram avant son retour, alors même que, comme pour le tram, ils sont contredits par l'expérience : la télécabine de Brides les Bains à Méribel est aujourd'hui saturée par son succès, au point que l'on a dû mettre des navettes bus temporaires pour répondre à la demande, en attendant son renforcement. A Medellin (Colombie), la télécabine urbaine

transporte un million de passagers par mois depuis sa mise en service il y a trois ans, et une seconde est en construction. Le succès des transports par câble Suisses ne se dément pas.

Les inconvénients supposés des télécabines sont du ressort du fantasme : peur du vide (depuis quand refuse-t-on un mode de transport qui convient à la majorité ?), peur de l'accident (le câble est plus sûr que le train !), coûts annoncés fantaisistes, arguments de paysages infondés et même déplacés quand la planète est au bord du gouffre etc...

Comme le porteur du projet urbain de Givors le constate chaque fois, la presse n'est pas en reste dans les fausses informations. Quand elle daigne en parler, et c'est très rarement le cas, elle sort des prix fantaisistes (par exemple 25 M€ quand les prévisions les plus pessimistes portent sur 15M€. Sans daigner rectifier ses infos. A quoi bon la vérité ? C'est le chiffre (de lecteurs) qui compte.

Comme comptera le nombre de nos adhérents !

Pierre JAUSSAUD

L'ACTION : LES RAISONS D'ESPERER

Ces raisons sont nombreuses. D'abord les services techniques des organismes avec lesquels nous travaillons régulièrement ont rapidement compris tout le parti que l'on peut tirer du câble (Départements, Régions ou Communautés de Communes) Ensuite, les élus, bien que toujours plus timides, ont eux aussi commencé à penser câble. L'aspect financier n'est pas le moindre pour inciter à la sagesse. Le tableau ci-dessous résume la situation sur les quelques réseaux qui ont été réalisés jusqu'ici. Même si les comparaisons sont rendues difficiles par la complexité des dossiers, on voit qu'il « n'y a pas photo »



GRENOBLE ? Non : CARACAS !

LIGNE	Aet B de (Grenoble)	MARECHAUX (PARIS)	C (GRENOBLE)	NICE
COÛT/KM	20M€	32 M€	39 M€	50 M€

A contrario, le coût d'une ligne de tramway aérien pour un débit de 4800p/h vérifié, varie de 5 à 7M€/km selon les installations, soit 25 à 30% du coût d'un réseau créé dans les années 80. A ce sujet il faut signaler l'incertitude qui pèse sur le débit réel d'une ligne de tram. Pour une rame de 300 personnes toutes les 2 minutes on peut théoriquement atteindre 9000 p/h. C'est la théorie. Plusieurs réseaux nous ont

assuré que le débit dans leur cas avait du mal à dépasser 3000 p/heure !

Ces chiffres ont permis l'émergence de 4 projets qui sont maintenant portés par la Région, dont un à plat, deux en urbain de liaison ville basse ville haute, et un de liaison fond de vallée station. Ces situations sont suffisamment variées pour que l'on puisse en tirer des conclusions indiscutables. Autre projet, plus spécifique portés par la région et le Département, la

comparaison qui doit être faite à Villard de Lans entre une desserte par câble et la mise en place d'un train à crémaillère. Seule inquiétude, l'opération ne semble pas bénéficier de la transparence nécessaire.

Hors département, l'idée d'un transport par câble est lancée près de St Remy les Chevreuses, à Grasse et à Issy les Moulineaux. Au Havre, la communauté d'agglomération était partie sur deux lignes de tram, sans pouvoir y mettre le budget nécessaire. Nous avons rédigé une étude sommaire mis incontestable, qui montre



UN PEU DE TECHNIQUE

Nos interlocuteurs sont souvent surpris des chiffres de consommation, de prix d'investissement et de fonctionnement que nous annonçons. Mais il nous est facile de leur faire comprendre ces résultats.

Sur la consommation : une installation classique de transport au sol (bus, tram train..) nécessite pour chaque véhicule un pilote, un moteur, des freins, des feux de signalisation.... Tous ces éléments ne font

que la sagesse serait de remplacer une des deux lignes par une ligne de transport par câble. Sur place les esprits évoluent, en particulier grâce à la différence de prix qui permettrait de faire beaucoup plus et beaucoup mieux pour beaucoup moins cher. Enfin d'autres projets sont dans les esprits, mais je n'en parlerai pas ici.

Le sujet ne laisse plus indifférent comme cela était encore le cas il y a deux ans. Nous sommes ainsi invités à parler du câble lors de la deuxième biennale de la montagne dans les Vosges, le 18 octobre.

qu'augmenter la masse en mouvement totale nécessaire et diminuer le rapport masse transportée/masse en mouvement. Pour le tramway aérien, rien de tel : un seul pilote, un seul moteur, un seul frein. En outre, les transports au sol se doivent de pouvoir d'arrêter très vite. Pour les véhicules routiers, on parle de l'adhérence (frottements au sol) des pneus. Les frottements sont de 30 à 60% du poids du véhicule. Pour le câble, on peut au contraire les minimiser : ils ne sont que de 3% ! Pour les systèmes ferroviaires, le coefficient de frottement au sol est de 15%. Du coup, ils ont plus de mal à démarrer en côte (patinage), et à s'arrêter (risque de glissade). Pour compenser cette faiblesse, on ne lésine pas sur le poids des véhicules. Au prix de la consommation !

Cela explique que le câble sorte gagnant de la compétition énergétique.

Sur les prix : pour installer un tram, il faut commencer par déplacer les réseaux (eau, égout, chauffage urbain, électricité, téléphone etc...) afin qu'aucun réseau ne se trouve sous la voie.. Cette seule opération impose de multiples et longs travaux, sur plusieurs années. Cela coûte très cher et compte dans le prix du tram. Rien de tout cela pour le câble. On n'a que les pylônes à mettre en place, et les gares. Cela ne concerne que moins de 10% de la longueur de la ligne, et joint à la rusticité de l'équipement câble, le câble sort aussi gagnant de la compétition financière.

Sur l'entretien : sur les appareils modernes, les frais d'entretien sont également très réduits (0.5 à 2% du prix du matériel par an).

A ce jeu là, les collectivités et les contribuables qui les financent sortent forcément gagnant !

**LE TRANSPORT PAR CABLE, QUAND ON L'ATTEND, C'EST UN REVE.
QUAND ON L'UTILISE, C'EST LE REVE !**



Un rêve fou du rédacteur ?

Non ! La réalité quotidienne de BETTMERALP (Valais, Suisse) !

POUR SOUTENIR NOTRE ACTION : BULLETIN D'ADHESION

NOM

Prénom

Adresse

Téléphone (facultatif)

Mail (conseillé pour recevoir le bulletin)

Cotisation :

Membre simple : 10 € ou 50 € à votre convenance

Collectivité : subvention au gré des élus

Industriels : 1000 €

Règlement par chèque à l'ordre de Chaînon manquant,
à adresser à l'adresse suivante :

Chaînon Manquant

179 SERVIANTIN

38330-BIVIERS

DOCUMENTS SUR DEMANDE

Vous pouvez nous demander une version électronique au format pdf des dossiers suivants :

- ☐ Livre blanc du Transport par Câble
- ☐ Le Transport écologique
- ☐ Transport et Montagne
- ☐ Dossier de la liaison Crolles Brignoud

PRE-ETUDES SUR DEMANDE

Collectivités locales : si vous pensez que le câble peut être intéressant sur un site relevant de votre autorité, nous pouvons faire pour vous une pré-étude de faisabilité destinée à dégrossir votre projet. Seuls les frais de déplacement et une contribution forfaitaire de 100€ pour les cartouches d'encre et frais de téléphone vous seront facturés.