



LE CHAINON MANQUANT: LE TRANSPORT PAR CÂBLE

EDITORIAL :

Le Chainon Manquant est bien lancé. Les adhésions arrivent d'un peu partout en France, dont certaines porteuses de projet. Nombre d'élus même soutiennent notre action et certains nous ont rejoint.

Il est vrai que, comme le dit le message publicitaire de l'ADEME, « Ca chauffe ! ». Les membres du GIEC qui prévoient une augmentation de la température moyenne de 2,5° à 4° d'ici la fin du siècle viennent de publier une note plus qu'alarmante, qui mentionne la possibilité d'atteindre 6°. Le Directeur de la Communication de Gap nous disait début décembre que GAP connaissait maintenant un climat méditerranéen, ce qu'on n'avait jamais envisagé à aussi brève échéance : pluviométrie en baisse, végétation en mutation, espèces animales en danger etc...

Dans ces conditions, il y a urgence de faire beaucoup de transports électriques avec aussi peu de création de centrales électriques que possible (elles sont chères et difficiles à intégrer). Utiliser les modes de transport les moins coûteux et les moins gourmands en énergie est donc aujourd'hui une « ardente obligation ». Le tramway aérien a donc une place importante à prendre dans nos chaînes de transport. La recherche en matière de modes de transports nouveaux est sans doute indispensable. Mais c'est dès aujourd'hui qu'il nous faut agir : il s'écoule toujours plusieurs années entre le moment où une idée est lancée et le moment où elle devient réalité. Les transports que nous mettons aujourd'hui à l'étude seront ceux opérationnels en 2011 si les élus choisissent le câble, en 2015 au mieux pour les autres modes. Si par miracle on trouve un ou plusieurs moyens de transports encore plus économiques d'ici quelques années, le temps qu'ils soient au point nous amènent au mieux en 2020. Et si

Le CHAINON MANQUANT

Association loi 1901

179 SERVIANTIN

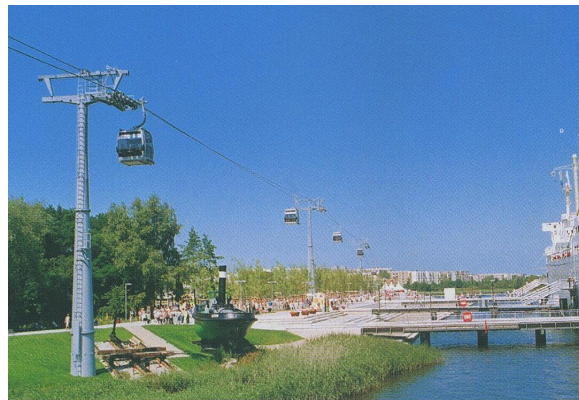
38330-BIVIERS

FEVRIER 2008 : BULLETIN N°2

Rédaction: P.JAUSSAUD

c'est la fusion qui sort du chapeau des physiciens, on sait qu'il n'y a rien à attendre avant 2040. Donc si nous ne prenons pas aujourd'hui les bonnes décisions, il y a fort à parier que nous serons condamnés à la marche forcée. Alors agissons vite !

Pierre Jausaud



TRAM AERIEN DE ROSTOCK

L'ACTION : LES RAISONS DE L'ESPOIR

En haute Savoie, l'étude du tramway aérien qui doit assurer la liaison MAGLAND FLAINE est lancée. Il était temps : les espaces possibles autour de la gare de Magland pour faire une gare inter modale Rail/Route/Tram se raréfiaient au point de rendre la réalisation de cette gare impossible, ce qui aurait limité la portée économique du projet, alors que la station de Flaine a obtenu l'autorisation de créer 5000 lits de plus.

A Givors, la situation n'est pas très claire : les porteurs du projet acceptés par la Région ont été (provisoirement ?) écartés par le SITRAL de la responsabilité de l'étude au profit d'une société dont la réputation en matière de transport par câble reste à faire.

En Oisans, les choses éclaircissent. L'étude du plan transport qui, à la demande des élus locaux doit intégrer les liaisons câbles, vient de faire l'objet d'un appel d'offre. Simultanément, la commune de Venosc a

demandé au Conseil Général une étude des conditions dans lesquelles la télécabine 6 places qui relie Venosc à l'Alpe de Venosc pourrait être utilisée pour une desserte de transport public, ce qui n'est pas le cas actuellement.

A Villard de Lans, on attendait avec intérêt le résultat des études comparatives train à crémaillère/tramway aérien qui a fait l'objet d'un marché dont nous avons parlé dans le précédent bulletin. Le résultat est sans surprise et sans appel: le tram aérien coûterait 32 M€ et la version train à crémaillère (voie unique et débit faible) 57M€. Nous ne savons pas si les consommations énergétiques et les frais d'entretien du matériel ont été examinés. Mais là encore il y a peu de doute sur le résultat en faveur du câble. Pour se sortir de cette situation prévisible, le maire de Villard de Lans veut faire un référendum.

A Chambéry, les élus semblent décidés à attendre le résultat des prochaines élections pour lancer l'opération. Quelques mois de perdus pour la planète....

Pas de nouvelle pour l'étude de la liaison Crolles Brignoud à laquelle s'opposent toujours les Verts locaux et une association dont le but était jusqu'ici de développer les infrastructures de transports sur la base d'un choix fait après mise en comparaison de tous les modes possibles. La dite association s'était d'ailleurs opposée à ce que l'étude de l'option câble soit faite. Cherchez l'erreur...

Enfin la meilleure nouvelle, mais pas chez nous: après avoir testé le succès de deux télécabines, la ville de Medellin (Colombie) vient de décider d'un plan câble portant sur SEPT télécabines. Notre pays qui se veut celui de l'innovation fait bien piètre figure...

UN PEU DE TECHNIQUE

Il nous arrive régulièrement de proposer à une assemblée d'élus et d'association d'examiner l'hypothèse câble pour le projet de transport qu'elle examine. Passé le premier moment de stupeur des membres de l'assemblée que cette hypothèse n'avait jamais effleurée, deux arguments nous sont souvent opposés:

- L'intrusion visuelle chez les riverains

- l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR)

Nous les avons analysés. La première pose les mêmes problèmes au tram aérien qu'au tram au sol ou au bus. Les utilisateurs de ces modes le savent bien : ce que on voit essentiellement depuis le tram ou un bus, c'est le reflet du tram dans les vitres du RDC. Deux exceptions à cette remarque: quand le tram ou le bus ralentit, on peut alors percevoir ce qui se passe derrière les carreaux, ainsi que quand les locaux sont éclairés de l'intérieur. Dans le cas du tram aérien les ralentissements ne se produisent qu'en gare, alors que dans le cas des véhicules au sol la circulation est régulièrement perturbée par le trafic. Par ailleurs les immeubles en verre sont de plus en plus fréquents. Les observateurs avisés noteront que l'on ne voit jamais ce qui se passe derrière les vitres de ces immeubles, alors que depuis les immeubles on voit fort bien ce qui se passe dans la rue. Un simple traitement des verres ou un revêtement superficiel suffit à régler le problème. On notera d'ailleurs que la plupart des riverains mettent des rideaux au fenêtres. Une autre façon de régler le problème et qui prouve en outre que les riverains n'ont pas attendu le tram aérien pour d'en soucier..

Le cas des PMR est évidemment à prendre en compte. On notera que pour les bus et pour bon nombre de trains le problème n'est pas toujours réglé. Et quand il l'est encore faut-il que le conducteur sache comment actionner le palier , ce qui n'est pas toujours le cas. Par ailleurs les PMR ne sont pas seulement en fauteuil. Qui parle le langage des signes dans les réseaux existants?

Ce qui gêne nos interlocuteurs est que le tram aérien est en l'air. Les problèmes d'accès dans ce cas ne sont pas différents de ceux connus quand il s'agit d'accéder au Métro ou à Météor à quelques dizaines de mètres sous la chaussée, ou aux différents niveaux d'une gare SNCF. A titre d'exemple, le téléphérique de Bettmeralp est intégré dans une gare intermodale de 3 niveaux, et il est parfaitement accessible à toute forme de PMR. Il nous semble donc que les deux arguments précités tombent d'eux mêmes.

UN PEU DE PSYCHO-SOCIOLOGIE

Brides les Bains est une petite ville de la Savoie située à l'aval de Méribel. Historiquement elle s'est construite autour du thermalisme, et elle ne vivait que de 3 mois de thermalisme d'été. Quelques années avant les JO d'Albertville (1992), le Maire de Brides les Bains a eu l'idée de relier la commune à la station de Méribel. L'idée a déclenché aussitôt une levée de boucliers. Farfelue, insensée, ruineuse, le nombre de qualificatifs que l'on a entendu à l'époque est un bel exemple des réactions que les projets de câble suscitent. De plus Méribel et Brides craignaient toutes les deux de voir leur chiffre d'affaire grignoté par l'autre. Le Maire a tenu bon, et la télécabine a été mise en service. Résultat: Brides qui ne vivait que du thermalisme et seulement 3 mois par an, a connu un extraordinaire développement. Le thermalisme s'étale maintenant sur 12 mois. Nombre de salariés de Méribel qui vivaient séparés de leur famille dans des conditions précaires à Méribel vivent maintenant avec leur famille à Brides dans des conditions normales (Rappelons que construire en montagne coûte environ 40% de plus qu'en vallée). Ces salariés utilisent la télécabine pour leurs trajets domicile-travail et notre planète n'en souffre pas.

Le même constat a été fait par la commune d'Orelle qui a construit sa télécabine d'accès à Val Thorens, station dont l'accès est tout de même plus facile par la vallée de la Maurienne que par celle de la Tarentaise. Là encore, une opération Gagnant Gagnant.

Deux résultats que les opposants au projet Gières Chamrousse feraient bien de méditer.

La station de Chamrousse comme l'urbanisation en dessous sont des réalités incontournables. Alors que faire pour diminuer les nuisances que l'on subit et crée dans le secteur tout en offrant à tous des conditions de déplacement efficaces et sans nuisance? Quelle solution pour les salariés de Chamrousse, souvent payés au SMIC et contraints de se déplacer avec une voiture qui leur coûte de plus en plus cher? Quel moyen de transport leur offrir, à un coût abordable par la collectivité, fréquent, confortable, sur et

sans nuisance? Qui peut croire qu'un bus qui consomme 70 litres au 100km (2kg de CO2 par km!) est un mode de déplacement sans nuisance? Qui peut croire qu'on mettra un bus toutes les 10 minutes sur cette liaison?

Si les opposants à la télécabine trouvent une alternative acceptable et crédible, qu'ils la suggèrent. Mais quelques bouts de bande réservée dans la seule vallée du Sonnant ne régleront pas leurs difficultés: Uriage et St Martin d'Uriage sont aussi concernées, comme tout le balcon de Belledonne l'est.

TEMOIGNAGE



Notre ami François Louchet nous a fait parvenir ce message et la photo ci-dessus que nous reproduisons avec son autorisation:

« J'ai expérimenté la télécabine de Telluride (Colorado) il y a 1 an: Elle relie la petite ville de Telluride (2700m) ou j'ai habité une semaine, à la station (3000m) où je me rendais tous les jours pour un colloque sur les avalanches, en passant par un col à 3200m. Une cabine 8 places toutes les 10 ou 15 secondes, durée du trajet 7 min, prix: gratuit car finance par la TVA des magasins de la ville (mais on est aux USA!). Alternative: 20 min par la route, en général enneigée, plus parking payant à l'arrivée. Je peux dire qu'en abandonnant ma voiture de location, je ne me suis pas privé de m'en mettre plein les yeux 2 fois par jour à survoler le paysage, tout en étant sûr d'arriver à l'heure! Il y a bien des saignées en forêt, mais les pylônes étant bas, cela permet aux arbres de pas mal cacher les cabines qui ne déparent pas du tout dans le paysage. »