



LE CHAÎNON MANQUANT: LE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le CHAINON MANQUANT
Association loi 1901
179 SERVIANTIN
38330-BIVIERS

juin 2008 : BULLETIN N°4

Rédaction: P.JAUSSAUD

EDITORIAL

Concurrence ou intérêt général?

Une des objections que l'on nous a faites quant à la forme, plus que sur le fond, de notre action est qu'il ne faut pas mettre en concurrence Tram aérien et Tram au sol. La concurrence se situe entre des entreprises qui vendent des produits situés sur le même « segment de marché » En ce sens, les constructeurs de tram aériens sont concurrents des constructeurs de tram au sol. Mais si la concurrence est nécessaire pour stimuler l'innovation, les élus n'ont pas à entrer dans ce jeu. Leur rôle, comme celui de leurs services techniques ou des associations, doit plutôt être de défendre l'intérêt général contre les intérêts particuliers. Ils se doivent donc de faire le maximum avec le minimum de financement, comme tout un chacun d'ailleurs. Ils doivent donc juger en terme d'efficacité économique, d'efficacité énergétique (l'une et l'autre étant d'ailleurs sœurs jumelles), et de bien être des populations (pollutions). Le rôle des élus est donc de faire des choix: choix des besoins à satisfaire, choix des moyens d'y arriver. Ces choix sont révélateurs des priorités, conscientes ou non, de chacun. Ainsi, encore aujourd'hui, la priorité officielle est aux transports publics. Ce qui n'empêche pas de demander toujours plus de routes et d'autoroutes, et d'oublier le train. Il faut bien vivre avec ses contradictions!

Chaque époque a connu sa mode, mode qui n'est généralement que le reflet des capacités techniques du moment. D'abord, avec le plan Frecynet, qui lança le plan ferroviaire de desserte nationale. Ensuite, avec l'apparition du réseau secondaire à voie métrique, dans la construction duquel on se lança à corps perdu, avec quelques faillites au passage. Puis avec le tram. Vint ensuite la mode de l'automobile et l'élimination des réseaux de transport. A l'époque l'état (avec la bénédiction de nos constructeurs) souhaitait que chacun ait sa voiture et croyait dur comme

fer que ce serait le cas en l'an 2000, y compris sans doute pour les nouveaux-nés et les personnes âgées. On voit aujourd'hui le résultat de ces modes. Faute de mieux, le tram revint en force, à partir des années 85. La mode du tram est donc relancée. Plus personne ne discute aujourd'hui l'efficacité du tram pour transporter des passagers. Mais, mode oblige, on ne se pose pas la question de savoir si on peut faire mieux pour moins cher. Pourtant les chiffres parlent d'eux-mêmes à condition d'ouvrir les yeux pour les lire: on peut faire beaucoup mieux pour beaucoup moins cher avec le tram aérien. Pour les années qui viennent, et en attendant une meilleure technologie, le tram aérien est la technologie la plus efficace, la plus sûre et la moins chère dont nous disposons pour nous transporter sur des distances inférieures à 20-50 km. Jusqu'à ce qu'une belle invention nous apporte une autre solution. Mais attention: l'innovation coûte cher, et les collectivités locales n'ont pas à faire les frais d'une technique qui n'est pas au point. C'est à l'état de financer les recherches d'intérêt général. Pas aux villes. Le tram aérien, bien au point, est le garant de nos intérêts aujourd'hui. C'est la raison de notre engagement.

Pierre Jaussaud

LES RAISONS D'ESPERER

Nous recevons constamment de nouveaux soutiens. Très récemment, le GART (qui est un organisme qui regroupe les transporteurs publics) et le Conseil Général de l'Isère nous ont fait part de leur vif intérêt pour le tram aérien. Plusieurs villes ou agglos se sont adressées à nous pour les guider dans leurs premières études: c'est par exemple le cas de Grasse, de Rodez et de la ville Belge de Namur. La liaison Magland Flaine est en bonne voie. Les communes de l'Ouest Lyonnais auxquelles on promet depuis longtemps un tram ou un train tram qui n'arrive

pas, voient l'autoroute A45 arriver, elle, à à grands pas. Et le tram aérien leur paraît un excellent mode de déplacement plus facile à obtenir et apte à contrer les projets autoroutiers de l'Ouest Lyonnais. D'autant qu'elles se souviennent du tram au sol Ysis, abandonné en rase campagne pour son prix jugé trop élevé. Nous devons présenter un projet de 10km (20 minutes de trajet, 60M€) au conseil Général du Rhone le 8 juillet.

Le Conseil Général de l'Isère vient de lancer un appel d'offre pour étudier les problèmes que ce département rencontrerait si il souhaitait renouer avec les compétitions internationales de sport d'hiver. Au menu : le transport par câble pour les liaisons vallée station.

DEGATS ELECTORAUX: suite

Le récent scrutin municipal a fait des heureux et des malheureux. Comme on pouvait s'y attendre, certains projets vont en faire les frais. Certains projets de tram aérien seront retardés, le temps que les élus prennent en main les dossiers. Il en va ainsi à Villard de Lans dont le Maire en est encore à rêver de route pour la liaison Villard de Lans / La cote 2000 . Sur Belledonne, les élus de St Martin d'Uriage se tâtent toujours, alors même que nombre d'habitants du secteur sont passés d'une opposition farouche à une acceptation parfois résignée, souvent intéressée. A Bourg d'Oisans, malgré l'urgence de la situation et le réel intérêt du Maire pour la liaison avec Huez, l'étude et la mise en place du plan transport prévu par le SIVOM de l'Oisans ne sont toujours pas engagées.

L'ACTIVITE DU CHAINON MANQUANT :

Suite à la remise au SYTRAL de Lyon du rapport EGISRAIL concernant le projet de Givors, le Conseil Régional nous a demandé d'analyser ce rapport dont l'introduction indiquait qu'il s'agissait « de trouver une alternative au tram aérien »! Nous nous sommes offert le plaisir de faire constater à nos interlocuteurs la profonde méconnaissance que les auteurs du rapport avaient du sujet. Parallèlement, le Conseil Général nous a demandé une seconde étude de document portant sur les coûts de la télécabine de Venosc si elle devait devenir transport public comme le

souhaite le maire de Venosc.

Nous avons eu de nombreuses réunions avec divers Maires, avec le Conseil Régional, le Conseil Général: le Maire de Revel, une petite commune de montagne proche de Grenoble souhaite que sa commune soit reliée à Grenoble par une interconnexion avec la future télécabine de Chamrousse; le 11 juillet, nous sommes attendus à Cagnes, dont le Maire souhaite désengorger la vieille ville, située sur les hauteurs; notre conférence au LION's Club est fixée au 20 octobre, celle devant la commission technique du GART attend la fixation de cette commission technique; la CCI de Grenoble souffre d'être montrée du doigt pour son soutien au tunnel sous la Bastille (contournement autoroutier nord de Grenoble), et nous a fait savoir qu'elle était intéressée par une liaison en tram aérien entre Centr'Alp et Grenoble. Rappelons que le projet de tram au sol Ysis sur ce même itinéraire avait été abandonné parce que trop cher.

Au Havre les réalistes progressent, et le tram aérien qui était une utopie au départ est devenu crédible dans la tête des élus. D'autant plus que les deux régions Normandes seraient en voie de fusionner et cherchent comment faire un lien rapide entre le Havre et Honfleur, séparées par 10 km de baie de Seine. Seul le câble peut résoudre, ce problème à un prix abordable, comme à Vinpearl (Vietnam) ou à Hongkong. Nous avons proposé à la communauté d'agglomération du Havre de remplacer les deux lignes de tram prévues pour desservir le seul centre du Havre par un plan câble complet qui desservirait toute l'agglo, banlieue comprise, et assurerait en prime la traversée de la baie. Pour le même prix. C'est dire si l'écart est grand entre tram au sol et tram aérien. Aucun élu ni contribuable ne devrait y être insensible....



Ci dessus la télécabine de VINPEARL(3,3km), en partie construite pas des entreprises locale pour 4M€.

RIONS UN PEU

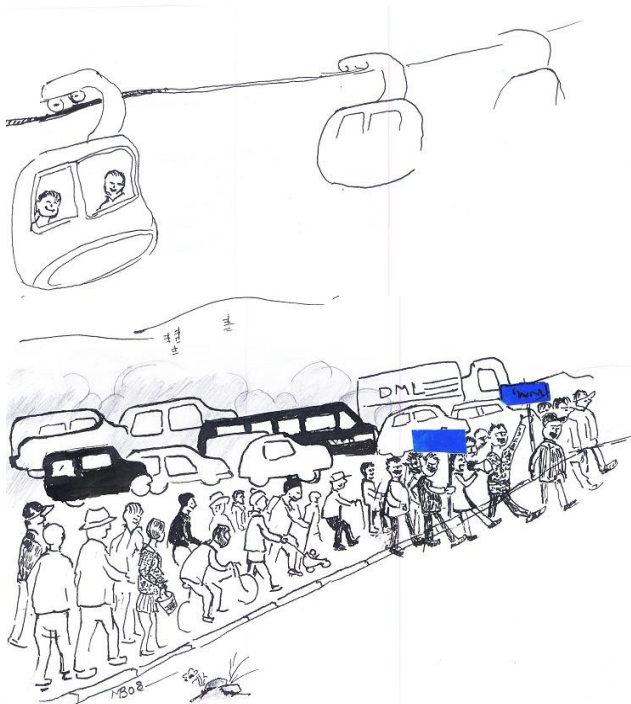
Le Chaînon Manquant a participé, à l'insu de son plein gré, à l'émission Carnets de Campagne sur France Inter le 5 mai à 12h30: sans doute suite à un communiqué de l'AFP de Grenoble, Philippe Bertrand, l'animateur de l'émission qui avait lieu en Isère ce jour là, a présenté notre action sans nous en avoir prévenu. D'après nos adhérents qui l'ont entendue, la présentation était très bien faite, ce qui nous a conduit à lui envoyer un message de remerciements et de félicitations.

LE RECORD DU JOUR

Aujourd'hui 30juin, le baril de pétrole a atteint 142 dollars, le litre de super SP98 se situe souvent autour de 1,6€. Rappelons que les augmentations récentes du super correspondent à des augmentations plus anciennes du baril. Il peut y avoir deux mois d'écart correspondant aux stocks.

AVANTAGE TECHNIQUE

Le tram aérien est insensible aux aléas de la circulation et donc aux manifestations sociales. C'est ce que notre ami M.BOSCHETTI a illustré par le dessin ci-dessous.



Dessin de M. BOSCHETTI. Merci l'Ami. Tu peux recommencer quand tu veux!

POUR LE PLAISIR

Un petit poème nous avons dédié au président du Conseil Général de l'Isère, André Vallini:

ISERE EN TÊTE, ISERE EN FÊTE!

Pour de l'Isère faire perdurer la marque
Il nous faut une Isère que l'on remarque,

Pour une Isère à tous attirante
Il nous faut une Isère Innovante,

Pour une Isère toute en amélioration
Des transports par câble ayons l'ambition

Pour une Isère au Développement Durable,
Mieux vaut un plan Transport par Câble

Pour à nos finances faire du bien,
Faisons vite des tramways aériens!

CONCLUSION

Nous avons de quoi être optimistes. Les signaux positifs arrivent les uns après les autres. Ils arrivent de partout: de la Réunion, de Belgique, et beaucoup de chez nous! Force est de constater que la montée des prix du pétrole aide à la percée du tram aérien. Nous aurions préféré que la prise de conscience de l'intérêt du tram aérien se fasse dans un contexte plus serein et plus responsable. Mais comme le dit un proverbe: « si tu ne peux pas changer les choses, change le regard que tu portes sur elles ». Une leçon de sagesse pour un monde qui n'est guère ni sage ni prévoyant.