



LE CHAINON MANQUANT: LE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le CHAINON MANQUANT
Association loi 1901
179 SERVIANTIN
38330-BIVIERS

Octobre 2009 : BULLETIN N°7

Rédaction: P.JAUSSAUD

EDITORIAL

Grenoble à l'heure des choix

Le SMTC a sur son bureau deux dossiers critiques: celui de la liaison par tram aérien entre Meylan et le Campus et celui, beaucoup plus sensible, de l'annulation du plan de déplacement urbain de Grenoble (PDU).

Pour le premier, le principe d'une liaison par tram aérien entre Meylan et Campus semble acquis. Mais il faut choisir entre deux types de projet: un projet opérationnel et pleinement intégré dans le réseau Grenoblois, ou un projet test destiné à vérifier les performances du tram aérien (coûts d'investissement et de fonctionnement, fiabilité, qualités écologiques et intégration paysagère. 3 options d'itinéraires ont été proposées. Le choix de l'accès au tram aérien coté Meylan est délicat en raison de l'interaction entre ce projet et celui de la rocade nord, dont on ne connaît pas le point de sortie coté Meylan. Le rejet par le Tribunal Administratif du PDU repose sur des raisons financières et de programmation de l'investissement. Le projet de PDU comportait entre autres deux éléments gourmands en financement: la rocade nord (dont le coût final sera d'environ un milliard d'euros et la ligne de tram de Grenoble au Fontanil, budgétisée pour 300 millions d'euros pour 10 km. Marc Baietto a hérité de ces cadeaux empoisonnés lorsqu'il a été élu président du SMTC. Nul doute qu'il soit conscient de la gravité de la situation. La ligne E de tram est un projet couteux, et il est regrettable que ce projet n'ait pas été mis en concurrence avec le tram aérien, car l'issue de cette concurrence n'aurait fait guère de doute: de 300 M€, le coût serait retombé à 70 ou 130 M€ selon la technique utilisée, mais avec tous les avantages du tram aérien. Mais du coup, la décision du TA offre une intéressante perspective: la possibilité de remettre à plat le dossier: rien n'a encore été engagé d'autre que

des études, dont certains éléments auraient de toute façon été nécessaires pour le tram aérien..

Annecy et les JO

La candidature d'Annecy pour les JO de 2018 ayant été retenue, beaucoup de projets naissent en Haute Savoie. Parmi ceux qui nous intéressent, le projet de tram aérien Magland/Arraches/Flaine paraît bien parti. Il est soutenu par les communes, la station de Flaine, le Conseil Général et le Conseil Régional. Mais un autre projet est apparu, proposé par une association locale (AGE 21) et soutenu par les élus locaux de la communauté de commune de la Balme. Ce projet est long de 14 km, dont 10 de plat et se terminerait à Annecy le Vieux après être passé par la gare SNCF de Pringy. Le soutien local de ce projet a incité le Conseil Général à demander une étude préliminaire.

Le seul problème de ces projets est que les services techniques du CG74 passent pour des inconditionnels de la route. Il va donc falloir faire preuve de persuasion. Mais les bons arguments ne manquent pas (voir ci-dessous)

Amendement 110 (suite)

Nos lecteurs se souviennent de cet amendement proposé par deux députés qui méritent qu'on leur tresse des couronnes de laurier (M.SADDIER et C.JACOB). Après passage par le Sénat, puis seconde lecture à l'Assemblée Nationale, le texte précise maintenant que *l'Etat encouragera ces projets*.

Cela signifie que l'Etat participera financièrement à ces projets. Enfin, au moins pour les premiers projets qui seront lancés.

EDF crie famine...

EDF s'est récemment fait remarquer par son emprunt et par une demande d'augmentation de ses tarifs. Dans les deux cas, la justification annoncée est la même: la nécessité de construire de nouvelles centrales de production. Que celles-ci soient solaires ou nucléaires ne change rien à

l'affaire: nous nous préparons à augmenter nos consommations justifiée entre autres par l'arrivée des voitures électriques, dont les optimistes espèrent qu'elles leur assureront des transports radieux. Celle-ci va créer un appel d'énergie électrique important. Mais, comme toujours, on ne sait résoudre correctement un problème que si on l'a bien posé. Dans ce cas, le problème n'est pas de continuer à faire circuler des voitures: il est surtout de diminuer les besoins de déplacements individuels pour en diminuer les nuisances, qui ne se limitent pas à la consommation d'énergie: les accidents, la poussière brassée, la congestion automobile, le coût des infrastructures ne disparaîtront pas avec la voiture électrique! Le problème est aussi de faire les bons choix d'infra-structure de transport. Bien poser le problème signifie choisir chaque fois le mode qui répond intégralement au problème posé et qui est le moins gourmand en énergie, le moins accidentogène, le moins brasseur de poussière etc.. A ce jeu, la voiture n'est que très rarement la bonne réponse, alors que le tram aérien l'est généralement. Au lieu de subventionner les constructeurs à coups de prime à la casse et autres aides sans cesse recommencées, l'Etat serait mieux inspiré de les aider à se reconvertir vers d'autres modes de déplacement. Ils ont tous les moyens humains et techniques nécessaires pour réussir cette transformation que les actuels constructeurs de tram aérien n'ont pas à craindre: ils seront nécessairement au centre de cette reconversion.

Pierre Jaussaud

QUELQUES TITRES DANS LA PRESSE

-Transports et vacances: la galère

-Vive la liberté: à Berlin, toute une famille a fui la RDA en tendant un câble à partir des toilettes d'un bâtiment de Berlin Est (Le Bien Public 12/08/09)!

Bibliographie: le tram (au sol! NDLR) et le bruit à demander au CERTU¹.

Certains secteurs d'activité seront tant affectés par le réchauffement climatique que l'expérience risque d'y être moins utile que la capacité d'anticiper. Une idée au cœur de la Conférence mondiale sur le climat, qui s'ouvre lundi à Genève (**Le temps, 28/08/09**)

¹ servdoc.certu@equipement.gouv.fr

LES RAISONS D'ESPERER

Les informations ci-dessus nous laissent penser que le tram aérien est en train de convaincre une large majorité de ses bienfaits. Soutenus par la région, les départements, les projets de tram aérien apparaissent d'autant plus justifiés que la crise que nous connaissons aujourd'hui va entraîner pour les années qui viennent des besoins d'économie substantielles dans tous les domaines. Et le tram aérien est l'un des outils de base qui les permettront.

L'ACTIVITE DU CHAINON MANQUANT

Nous avons eu des contacts en quantité (Agen, Grenoble, La Rochelle, Nantes, Vallouise). Nous continuons d'apporter un soutien constant au service des modes doux du Conseil Régional Rhône Alpes: ce dernier organise fin novembre à destination des élus et techniciens une session de formation au transport par câble. Les Conseils Généraux de la région Rhône Alpes commencent à se sensibiliser au tram aérien. Ainsi, la Haute Savoie a décidé d'étudier une liaison Balme de Sillingy/Pringy/Annecy par câble. Le projet est porté sur place par l' association AGE 21, une association très dynamique que nous aidons. Le Conseil Régional suit de près ce dossier.

Avec la remise en question du PDU de Grenoble, l'occasion est belle de « rafraichir » la méthode de choix qui a intronisé le tram au sol comme l'outil idéal, sans comparaison aucune avec le tram aérien. Le SMTC saura-t-il saisir cette chance d'économiser plus de 200 millions d'euros sur un budget de 300? Ce n'est pas garanti tant la rigidité idéologique de certains leur fait perdre tout sens critique! Mais beaucoup de nos interlocuteurs se posent néanmoins la question: pour les 300 millions prévus, on pourrait desservir les deux rives de l'Isère jusqu'à la zone industrielle de Centralp à Moirans / Voreppe, avec en prime quelques liaisons transversales qui manquent cruellement!

Le secteur de Vizille se pose sérieusement la question, et trouve que le tram aérien serait une solution rapide et peu coûteuse à ses difficultés de liaison avec Grenoble.

A l'étranger, c'est au tour du Maroc de faire preuve d'imagination, pour la ville de FES, ville dont le maire est un proche de la famille royale.

RIONS UN PEU (Jaune)



Cet extrait du dessin de CABU du Canard Enchaîné du 26/08/09 illustre malheureusement nos comportements trop bien reflétés par celui de certains élus.....

DES REALISATIONS PARTOUT

(sauf en France)

Le téléphérique débrayable de Koblenz en Allemagne est en cours de réalisation. Comme les deux appareils de RIO. En Algérie, nombre de télécabines ont été ouvertes Alger, Bab el Oued, Constantine, Tizi Ouzou, Tlemcen etc...). La liste n'est pas exhaustive, et le journal Le Temps d'Algérie précise : « Le transport urbain par câble dans la capitale continue de bénéficier de tous les égards de la part des hautes autorités »

DES PROJETS PARTOUT

(Même en France)

Nous avons vu dans le précédent bulletin que les projets ne manquent pas en France comme à peu près partout dans le monde. Il ne manque que leur concrétisation. Cependant certains avancent raisonnablement, tel celui de la liaison Magland Flaine, pour laquelle un SIVU vient d'être créé par les communes de Magland et d'Araches. Ainsi également celui de la liaison CROLLES BRIGNOUD, indispensable complément de la gare TER de Brignoud. Plus récemment, et c'est un vrai retournement, le maire de Nantes s'est déclaré ouvert à une étude de la traversée de la Loire, avec desserte de l'île de Nantes. Les oppositions locales à ce projet s'estompent.

D'autres projets sont bien partis, à l'étranger: la ville de Namur a inscrit un projet de télécabine dans son plan à 5 ans. A Alger deux lignes de tram aérien sont en cours de réalisation. Idem à Rio. La ligne de KOBLENZ (Allemagne) est en cours de fabrication. MILAN s'y met avec une ligne de 17km et 5 gares intermédiaires. Agen travaille sur un projet. Le Havre, qui ne se résout pas (encore?) à abandonner l'idée de se ruiner avec ses deux lignes de tram, pense les compléter avec du tram aérien; s'il lui reste quelques euros! Néanmoins sur place, l'idée fait son chemin.

New-York est en train de modifier le téléphérique qui relie Manhattan à l'île Roosevelt et c'est Yves de Préval, un architecte Grenoblois bien connu qui dessine les gares que Poma construit.

Tous les contacts que nous avons en cours nous montrent que l'idée du tram aérien est bel et bien en train de progresser, y compris en France.

LE DICTON DU JOUR

"l'environnementalisme est à l'écologie politique ce que la charité est à la justice sociale: quelquefois respectable, souvent réactionnaire." (auteur inconnu)

Dossier: LES PPP

Sous ce vocable barbare se cache une technique de financements dont certains attendent beaucoup: c'est le Partenariat Public Privé. Un de nos adhérents, qui ne souhaite pas être cité a rédigé pour vous un dossier sur ce sujet. Difficile à insérer dans ce bulletin, il sera mis en ligne sur notre site.

Le site du mois

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html

UN NOUVEL OUTIL D'AIDE AU CHOIX

Votre association préférée a développé un petit programme d'aide au choix du matériel le mieux adapté à un problème de transport. Partant d'un certain nombre de critères techniques et financiers, affectés d'un coefficient de pondération, le programme compare les matériels en lice (bus, trolley, tram au sol, tram aérien, métro) et donne une note qui ne dépend

que de l'importance donnée à un critère, importance elle-même pondérée par l'utilisateur. L'avantage est de donner une réponse indépendante des a-priori que l'on peut avoir sur un mode ou un autre. Ce programme a été utilisé à plusieurs reprises pour aider diverses villes françaises ou étrangères, et a suscité beaucoup d'intérêt par sa simplicité et son efficacité.

UN OUTIL POUR LES CYCLISTES

La société SKIRAIL, filiale de POMA vient de racheter un brevet qui intéresse directement les cyclistes qui ne veulent pas (ou qui ne peuvent pas se permettre de) transpirer dans une cote: c'est le **CYCLOCABLE™**. Ce système entraîne par un câble un cycliste qui pose son pied dessus. Dès que le cycliste enlève son pied, le système se rétracte et disparaît sous la chaussée. Il a été mis en place avec succès à Trondheim (Norvège) et Bruxelles s'y prépare.



Voir le site :

<http://www.funimag.com/photoblog/index.php/20090515/the-cyclocable-by-skirail-poma-group/>

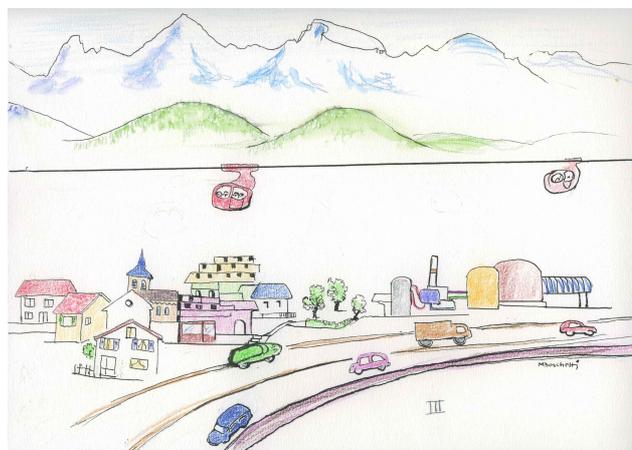
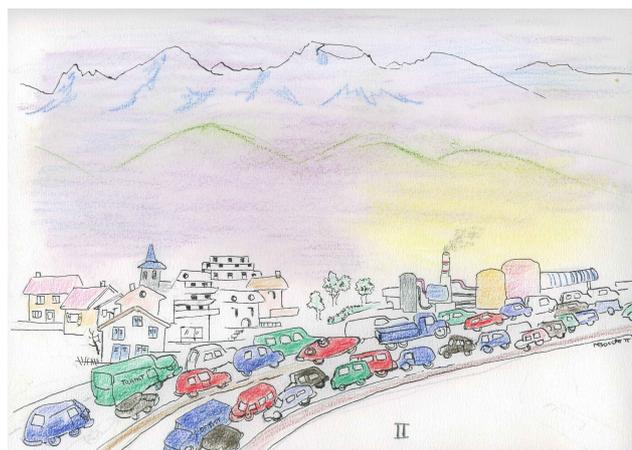
TRANSPORT ET INNOVATION

La recherche en transport est indispensable. Mais l'innovation est parfois risquée. On se souvient du POMA 2000 qui a été très long à mettre au point. On se souvient aussi du SK de SOULE qui a dû être abandonné, et du TVR de Nancy qui coûte encore très cher à la ville. Reste à savoir qui doit porter la charge financière de ce risque. En cas d'échec, dans le cadre d'un contrat standard, la collectivité qui a acheté un système à problème doit en supporter la charge, alors que s'il marche, c'est le pays tout entier qui en tirera profit. Il est donc normal que ces projets à risque soient financés par l'Etat et annoncés comme des expérimentations. Cela n'est jamais fait. Tout à leur plaisir d'annoncer

une nouveauté, les élus locaux oublient généralement ce détail. Et cet oubli a déjà coûté cher à plus d'une collectivité.

C'est pour cette raison que nous ne proposons aux élus que des systèmes fiables qui ont largement fait leurs preuves dans les conditions les plus variées.

LA BD DU MOIS



Un clin d'oeil aux routiers de tout poil et des dessins signés BOSCHETTI. Merci l'Ami!