



LE CHAINON MANQUANT: LE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le CHAINON MANQUANT
Association loi 1901
179 SERVIANTIN
38330-BIVIERS

JUN 2011 : BULLETTIN N°10

Rédaction: P.JAUSSAUD

EDITORIAL: La Charte du SMTC

Le tram coûte cher, très cher même aux dires du Président de la METRO. Aussi le SMTC souhaite-t-il que chaque ligne soit justifiée. Cela paraît logique. Pour cela, rien de tel que de rabattre les lignes de bus sur le tram, ce qui a été fait plus d'une fois, par exemple avec la ligne 9 que l'on rabat sur la station des Sablons. Si on compare les temps d'accès au centre ville depuis le terminus de la Détourbe, avec la ligne 9 + Tram ou avec la 6020, on mesure ainsi que le temps que l'on fait perdre aux utilisateurs n'est pas négligeable (5 minutes en moyenne, beaucoup plus sur la 6020), alors que la correspondance ne fait pas gagner un centime à la SEMITAG, sauf en terme de km parcourus, Cela est au détriment des clients, mais au moins on donne le sentiment que le tram est plein!

Autre solution, gagner en nombre de clients. La encore, rien de choquant. Mais comment faire si on ne réussit pas à convaincre une partie des automobilistes de laisser leur véhicule au garage et de prendre le tram? Euréka! Le SMTC a trouvé la solution: densifier l'urbanisation des zones desservies. Et il demande aux communes candidates de densifier leurs constructions, ainsi que de mettre la main au portefeuille. Si nous avons besoin de justifier l'adage « un problème mal posé est toujours mal résolu », nous aurions là un bel exemple. Car si on ne s'attaque pas au fond du problème qui est posé par les 80% de déplacements en automobile, le seul résultat que l'on va obtenir est une augmentation de la circulation (80% des déplacements des « densifiés »). Résultat auquel il faudra ajouter la pollution, l'effet de serre et autres poussières liées à ces « densifiés ». Le tram aérien permettrait de faire mieux sans exiger de densification! **Là encore le tram aérien est le mieux placé pour nous aider à sortir de la nasse!**

Pierre Jaussaud

LES BONNES NOUVELLES

Elles nous viennent de partout: la Suède, l'Algérie, le Brésil et même, oui, la France. L'un des plus gros cabinets mondiaux d'études de déplacements (WSP de Stockholm) vient de présenter nos documents aux services techniques de la ville et a déclenché leur intérêt pour le tram aérien. Du coup un projet est mis en réflexion avec appel d'offre pour les études détaillées pour 2011. Il faut dire que la Suède est une zone qui aura tout à gagner avec le tram aérien, du fait de ses nombreux bras de mer et cours d'eau qui charcutent sa géographie.

Koblenz (Allemagne) vient de mettre en service son téléphérique débrayable qui relie le centre ville à un quartier situé de l'autre côté du Rhin, où aura lieu la fête des fleurs de 2012. L'Algérie vient de mettre en route plusieurs télécabines urbaines, et Rio en a fait autant il y a peu peu.

La liaison entre les deux gares de Bolzano par un tram aérien construit par le groupe Poma Leitner est dorénavant et déjà un extraordinaire succès.

A côté de cela, la France fait encore pâle figure. Heureusement, le Conseil Général de l'Isère sauve l'honneur en ayant mis en service public, sous les ovations, la télécabine de Venosc aux 2-Alpes.

Après s'être vu refuser la rocade Nord par l'enquête publique, le même CG38 a lancé un appel à idées auprès des associations. Nous y avons évidemment répondu. Le 25/09, le Dauphiné Libéré publiait le compte rendu de ces présentations. La notre a été la seule jugée crédible. Les propositions des associations ont été examinées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon. Nous en rendons compte brièvement plus loin.

Enfin, les élus du Vercors et du voisinage sont de plus en plus nombreux à souhaiter une liaison aérienne avec Grenoble, et de nombreuses réunions ont déjà eu lieu pour faire avancer ce

projet. Nous avons proposé aux élus de les aider à mettre en place l'étude nécessaire.

L'ACTIVITE DU CHAINON MANQUANT

Elle s'accélère. Ainsi les conférences s'enchaînent les unes aux autres, comme les réunions.

22/9: MEYTHET, organisée par notre petite soeur AGE 21 et le Chaînon Manquant, pour élus et public.

23/9: Avec les élus de Grenoble, sur le thème de l'accès PMR au tram aérien.

24/9 : Présentation publique de nos propositions au Conseil Général d'une alternative Rail/Câble à la rocade nord

12/11: A la suite de l'intérêt manifesté par le port du Havre pour le tram aérien, nous avons été invités à présenter nos idées à l'assemblée générale de l'AIVP (Association Internationale des Villes Portuaires) à Buenos Aires.

23/1/11: nous avons participé à l'organisation dans le Grand Stade de Grenoble, du congrès « Urbanisme, Environnement et Transports » qui s'y tient. Nous y avons tenu un stand et animé un débat.

A l'attention des décideurs locaux et nationaux, nous préparons avec la CCI de Grenoble un ou plusieurs voyage(s) en Suisse pour montrer l'intérêt des connexions rail/câble.

Le 14/01, nous avons présenté l'intérêt du tram aérien lors de la journée « modes doux » organisée à Villard de Lans.

Le 18/01, nous avons présenté aux élus de la Tronche l'intérêt du tram aérien.

Du 27 au 28/01, nous étions présents au forum organisé à Grenoble en alternance avec Dunkerque tous les deux ans . Nous avons participé à l'organisation de ce forum avec la Métro.

Nous avons aussi répondu à un appel à projet lancé par les Banques Populaires Rhone Alpes. Cet appel était destiné à primer un projet original et de service public favorable à l'environnement. Notre projet pour le Vercors fait partie des 8 projets primés par la BP. C'est bien la preuve que le tram aérien est crédible et doit être adopté par les élus.

Le 8/02, nous étions à la Mulatière pour présenter, à leur demande, le tram aérien aux élus.

Le 11/02 la chaîne de télévision Antenne 2 nous a invité pour réaliser une courte émission sur le tram aérien. Cette émission a été diffusée le 15 Avril.

Le 9/03 nous avons présenté, à leur demande, l'intérêt du tram aérien au groupe des élus UMP de la Métro.

Le 16/03, nous avons eu une réunion avec un gros fabricant de bus qui s'intéresse à une technique électrique qui remplace les batteries par des supercondensateurs. Le gros avantage de cette technique tient à la rapidité de charge des supercondensateurs (quelques secondes), à leur longévité (quelques millions de cycles de charge) et à leur facilité de recyclage (aluminium et silice). Le rapport avec notre action ? la complémentarité des modes.

Le 5 avril, nous avons présenté le tram aérien à l'ADEME, qui l'a découvert à cette occasion et a décidé de s'y intéresser et nous a demandé de répondre à un appel d'offre ADEME, ce que nous avons fait en proposant une assistance à Maître d'Ouvrage pour les projets de tram aérien. Le 13 avril, nous étions invité à La Mulatière (à coté de Lyon) pour aider un groupe d'élus à voir où le tram aérien serait pertinent. Depuis, un groupe de travail local se réunit régulièrement.

27-29 avril: salon Altipro à Chambéry avec remise d'un courrier à Bernadette Laclais Maire de Chambéry et vice-Présidente transports pour la Région

Le 4 mai, à la demande du nouvel exécutif de la CCI de Grenoble, nous lui avons présenté nos idées, et la réponse aux difficultés de transports de Grenoble est maintenant vue sous un nouveau jour par les élus de la CCI.

Nous avons proposé aux élus concernés par le projet de tram aérien Grenoble Vercors de prendre en charge l'organisation des réunions concernant ce projet. Premier résultat, une réunion publique a eu lieu à Sassenage le 16 juin.

D'abord le 3 juin , interview sur la ligne tram E avec Vincent Paulus pour le DL (l'article est sorti le jeudi suivant sur 3 pages)

- Lundi 6 juin , à Grenoble, Projet Esplanade puis le 7 juin , une autre réunion sur la portion du tram E cours Jean Jaurès en présence de Jacques Chiron et Philippe de Longevialle ,

- contact avec Vincent Paulus pour l'informer sur

Venon et Sassenage .

- Mercredi 8 juin , réunion à Grenoble organisée par l'ADTC sur le thème Urbanisme et déplacements en présence de V.Comparat , V. Fristot , E.Wolff , Michel Gilibert ... tous de l'Ades et Europe Ecologie .

Jeudi 9 Juin participation à la Conférence SCOT :

[Quel développement économique et humain dans la région grenobloise prévu pour les 20 prochaines années ? \(Conférence à l'IGA organisée par l'union des ingénieurs Arts et Métiers \)](#)

Le 30/6 a eu lieu la remise du prix décerné par les Banques Populaires, dans lequel notre projet pour le Vercors a été primé.

Le 1/07, nous étions invité par la ville de Nantes pour participer à une réunion concernant la traversée de la Loire.

UN ESPOIR SUEDOIS

En collaboration avec un des plus gros bureaux d'études de transports mondiaux, nous avons répondu à un concours organisé par la Suède dans le domaine des économies d'énergie.

QUE FAIRE AVEC UN MILLIARD D'EUROS?

C'était le titre de notre intervention devant le Conseil Général le 24/09/10. L'objectif était de répondre à l'appel à idées du CG38, concernant des propositions pour débloquer les encombrements de l'agglomération Grenobloise. Un milliard d'Euros, c'est le montant officiel du projet de rocade nord (640M€). A cela nous rajoutons les 300M€ de la ligne E vers St Egrève qui est loin de faire l'unanimité des habitants du secteur, où une pétition contre a remporté plus de 2000 signatures. Nos concitoyens ne se laissent donc plus bernier par les mirifiques promesses de tram. Ils savent aujourd'hui que l'on peut faire mieux pour moins cher, et que ce n'est pas une idée en l'air, mais bien une idée dans l'air!

Notre proposition au CG38 regroupe 27 lignes de tram aérien, de 1.3km à 27km, toutes en appui sur des lignes SNCF ou de tram au sol. L'objectif est d'obtenir par une combinaison multi-modale des temps de transports équivalents à ceux en automobile, en condition de circulation normale. Le montant de l'investissement global est de 1,3Md€, pour un coût de fonctionnement annuel

de 73 M€. Pour mémoire, le déficit de fonctionnement du réseau TransIsère (donc comblé par le CG38) est de 78M€/an. Pour le comparer au chiffre ci-dessus, il faudrait y ajouter le montant des billets et abonnements venus, un chiffre dont nous ne disposons pas à ce jour. En outre la comparaison ne serait propre qu'avec le coût des lignes opérant sur le même secteur. Ce sera l'objet d'un prochain dossier.

Un exemple de coûts d'exploitation avec le câble est donné ci-dessous, basé sur une pré-étude de la liaison Tram C / Tram A / Sassenage. Comme le câble, par sa fréquence et son confort attirera spontanément plus de clientèle, il est très vraisemblable que le déficit global du CG38 sera plus faible, et restera essentiellement dû aux lignes de bus.

LES RAISONS D'ESPERER

Le message que nous portons est de plus en plus entendu. Les invitations se précipitent. Même l'administration des transports par câble cherche aujourd'hui à se placer sur ce domaine. Un combattant de la dernière heure qui est néanmoins un concurrent sérieux. Mais si elle s'y met proprement-ce n'est pas encore garanti-, nous aurons alors accompli la mission que nous nous sommes fixés: faire rentrer le tram aérien dans la danse des transports.

Les réalisations urbaines sont de plus en plus nombreuses. La plus marquante est celle de Poma à Taipei: 4km de ligne en pleine ville, avec 4 gares intermédiaires, installation en 18 mois.

Des associations qui étaient au départ plus que réservées vis à vis de notre action basculent progressivement: la prise de conscience est encore timide, mais nette.

UN DICTONS DEDIE A NOVEMBRE 2010

Le tram aérien marche même quand il y a de la neige! (rappelons que fin novembre 2010, les transports ont été largement perturbés par la neige.)

UN BUREAU RENFORCE

Le Chaînon Manquant a maintenant un nouveau bureau.

Président: Pierre Jaussaud, inchangé

Vice Président chargé des relations avec les

associations: Pierre-Yves Rouxel, inchangé
Secrétaire: Yves Lequin, juriste et économiste,
professeur à l'Ecole de Commerce de Grenoble
Trésorier: Daniel Nicolet, a été l'assureur des JO
d'Albertville et de nombreuses stations de ski.

L'ALTERNATIVE A LA ROCADE

L'enquête d'utilité publique concernant la rocade nord de Grenoble a conclu... à son inutilité, et même à sa dangerosité. Pour se sortir de ce pétrin, le CG38 a lancé un concours d'idées. Nombre d'associations ont présenté des contributions, avec des idées parfois très classiques (mettre tout le monde à vélo) ou saugrenues (construire un double pont métallique sur l'Isère, mais en long). Une seule proposition était chiffrée : la notre, ce qui lui a valu d'être jugée crédible par la presse. L'idée était de s'inspirer du modèle Suisse qui joue sur le couplage rail câble, avec -rien que ça!- 308 installations de tram aérien ou de funiculaires en service public au départ des gares CFF. Nous avons examiné ce que l'on pourrait faire avec 1 milliard d'euros, prix annoncé pour la rocade. On pourrait même aller à 1300 M€ *si le SMTC avait la bonne idée de respecter la loi de Grenelle I votée par son président, député de l'Isère* et de remplacer la ligne E de Tram au sol par un tram aérien. Ce serait d'autant plus justifié que tous les témoins sont au rouge, et qu'il n'est pas évident que l'enquête publique pour cette ligne soit validée.

Nos propositions concernent toute la zone de la Métro, le Voironnais, Belledonne, la Chartreuse. et le Vercors. Le dossier complet sera disponible sur notre site internet d'ici fin mars. Pour faire court, plus de 125km de tram aérien pour couvrir cette zone, avec bon nombre de ces lignes en terminus ou passant par les gares SNCF du secteur. Au total 27 lignes de tram aérien. Il sera nécessaire de rouvrir quelques gares que la SNCF a eu l'excellente initiative de fermer (Domène par exemple). Ce programme ambitieux mettrait fin aux embouteillages, à la pollution, aux accidents et aux innombrables frais de voiries que supportent les contribuables. Ce qui laisserait de la place et de l'argent pour aménager des pistes cyclables ou des jardins d'enfant par exemple.

La partie n'est pas gagnée, car les fées du CETE

(qui connaissent bien la route, et mais dont la connaissance des autres modes reste à prouver) n'ont pas bien compris ce que nous proposons. Il faut dire qu'ils n'ont pas vraiment cherché. Pour ce qui nous concerne, le document remis par le CETE au CG38 fourmille d'erreurs que même les moins bien informés de nos adhérents ont détectées. L'analyse de la partie « tram aérien » de ce document figurera bientôt sur notre site. Un bon morceau à ne pas rater car représentatif de la méconnaissance du tram aérien par des techniciens par ailleurs brillants.

L'ALTERNATIVE 3E

Le tram aérien est une alternative crédible au projet dispendieux de ligne E à Grenoble. La ligne 3E (Efficace, Economique et Ecologique) devrait être étudiée.....

SUGGESTION D'ECONOMIES

Au lieu de réaliser le prolongement de la ligne B jusqu'au polygone, on devrait étudier une liaison par câble Gare-Polygone-St Martin le Vinoux-St Egrève-Fontanil. Outre que le prix serait sensiblement moindre (investissement et fonctionnement), on relierait ainsi directement les communes de St Martin le Vinoux, St Egrève et Fontanil à la gare SNCF de Grenoble, et même avec celle de St Egrève et renforcerait la notion de réseau de transport. Pourquoi le SMTC s'y oppose-t-il? La réponse se fait attendre!

ALERTE ROUGE

Le GIEC a révisé ses prévisions: l'immobilisme des élus de la planète, joint aux égoïsmes nationaux fait monter la température: le GIEC prévoit maintenant +4,5° (au lieu de 2°!) d'ici la fin du siècle. Le niveau des mers devrait monter de près d'un mètre d'ici là. Les zones côtières et donc les zones portuaires sont menacées sauf si on en remonte le niveau.

Les spécialistes de l'Association Internationale des Villes Portuaires ont calculé que pour remonter le niveau des seuls ports de commerce, il fallait consommer en 50 ans la production mondiale de 200 ans de sable et ciment. Si cette information ne met pas le feu aux fesses de nos élus et de nos concitoyens, c'est à désespérer de l'intelligence humaine.

Si cette information ne met pas le feu aux fesses de nos élus et de nos concitoyens, c'est à désespérer de l'intelligence humaine.

Quelques photos:

Pour ceux qui pensent encore que le tram aérien ne marche qu'en montagne, ci-contre le tram aérien de Lisbonne, au bord de l'eau. Et ci-dessous une gare d'angle du tram aérien de TAIPEH. A gauche le garage, à la demande des clients. En général, on le met sous la gare.



N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE COTISATION! C'EST TOUJOURS 10€ POUR LES PARTICULIERS!