



LE CABLE AU SERVICE DE L'INTERMODALITE DOUCE

Objet : Tramway aérien¹

Biviers, le 22/8/11

Mesdames Messieurs les Elus,
Mesdames Messieurs les Techniciens Transports,

Le Transport est une de nos inquiétudes communes, en ville comme à la campagne et en montagne. Nous n'avons pas à l'heure actuelle de solution de remplacement au pétrole, mises à part les économies d'énergie et l'électricité. Les premières sont une nécessité impérieuse. Mais la généralisation de l'électricité comme énergie dans les transports va nous contraindre à augmenter considérablement le nombre ou la puissance de nos centrales de production et de nos centres de distribution sans pour autant faire diminuer les travers du système routier. C'est d'autant plus vrai que nous n'utiliserons pas chaque fois le mode de transport motorisé le plus économique en énergie. Or ce mode est le tramway aérien, nom international des télécabines. Moins cher, plus rapide et moins perturbant que tous ses concurrents à l'installation, moins cher en fonctionnement et en consommation d'énergie, il est pourtant complètement absent des discours des élus et donc de la pensée des citoyens. Beaucoup de nos concitoyens considèrent comme une évidence qu'il est bien adapté à la montagne. Et par méconnaissance du sujet, on ne l'imagine qu'en montagne, ce qui ne repose sur aucune base technique. Nos voisins Suisses, Italiens et Autrichiens etc... l'utilisent déjà de manière intensive pour relier les fonds de vallée aux stations, dont certaines des plus prestigieuses ne sont même pas accessibles par la route. L'absence du câble dans le discours des élus et des techniciens, que la presse relaie sans le moindre recul, est saisissante.

Les qualités du tram aérien sont intrinsèques à sa conception et sont donc également valables en terrain plat : par exemple, l'économie d'énergie apportée par le tram aérien est en réalité liée à deux facteurs: la simplicité mécanique (un seul moteur, une seule boîte de vitesse fixes en gare motrice et absence de nombre d'équipement présents sur les systèmes au sol), et coefficient de frottement minimisable à souhait, ce qui ne serait pas acceptable pour les systèmes au sol qui doivent pouvoir s'arrêter rapidement et prendre les virages sans risque de dérapage.

L'efficacité énergétique est couramment citée sans qu'une définition appropriée en soit donnée. En matière de transport, on peut néanmoins en donner une définition scientifique précise: nous avons proposé de définir l'efficacité énergétique comme le rapport entre les deux principaux paramètres qui conditionnent la consommation d'un véhicule :

- au numérateur: la fraction de masse utile transportée par rapport à la masse totale en mouvement (en %)
- au dénominateur le coefficient de frottement

MODE	CONSO	EFFICACITE	CONSOMMATION	EMISSION CO2	INVEST/KM	Coût total par place/km	VITESSE COMMERC
	KWH	ENERGETIQUE	KWH PAR PASSAGER	Non renouvelable Kg/km/passager	M€/KM ²	€/KM	km/h
PIETON	0.12	infinie	0.12	0	0	0	4-6 km/h
TELECABINE 8p ²	2.24	1333	0.28	0	5 à 7M€	0.017 €	20-27 km/h

¹ Le Chaînon Manquant, 179 Serviantin, 38330-BIVIERS. Tel: 0681475967

² Selon plusieurs devis de plusieurs constructeurs

TRAM 320Places	320	105-175	1.	0	20-50M€	0.06 €	15-17 km/h
BUS 60 PLACES	81.2	83-166	1.35	0.016	16.5 M€	0.1€	8-15 km/h
AUTO + 4P(CLIO)	17.3	80-160	4.7	0.04	15.4M€	0.125 €	0-50 km/h
AUTO +1P(CLIO)	13.1	26-52	13.1	0.15	15.4M€	0.5 €	0-50 km/h

L'intérêt de cette définition est qu'elle est liée aux seules caractéristiques intrinsèques des modes de transport et donc indépendante par exemple du relief, de la nervosité du conducteur ou de la densité du trafic.

Ce tableau fait nettement apparaître les avantages du tram aérien: sécurité intrinsèque (40 blessés/an en moyenne sur le réseau mondial selon les statistiques de Domaine Skiable de France, et un taux d'accidents du tram aérien près de 30 fois inférieur à celui du tram au sol, selon le ministère des Transports). Sans oublier la rapidité d'installation et la faiblesse des perturbations de la vie en ville, l'absence de brassage de poussières, l'insensibilité aux encombrements etc... Il est donc évident que le tram aérien doit impérativement être pris en compte dans tous les projets de transports. C'est du reste une exigence de l'esprit de la LOTI telle que revue en 2005, et surtout de la loi de Grenelle I qui ne laisse pas la moindre ambiguïté. Dans un article de cette loi, les députés ont même écrit qu'il y avait urgence. Dans le contexte actuel, il faut faire beaucoup et vite. Le tram aérien, par ses faibles coûts d'investissement et de fonctionnement est le seul à le permettre.

Pour l'instant, et malgré ses avantages évidents, le tram aérien a du mal à passer dans l'esprit des décideurs. A cela plusieurs raisons difficiles à accepter:

- la peur de nouveauté chez nous. De fait, les arguments que nous entendons aujourd'hui contre le tram aérien n'ont pas plus de valeur que ceux qui étaient opposés au tram au sol dans les années 70.
- la difficulté qu'ont les élus à prendre conscience de l'intérêt du tram aérien malgré les 308 appareils de liaison par câble installés non loin d'ici, en Suisse (et figurant à l'horaire officiel des Transports Suisses) et bien que les chiffres annoncés ci-dessus soient largement recoupsés. Nous observons néanmoins lors de nos interventions publiques que, bien expliquées, les performances du tram aérien suscitent l'enthousiasme de nos concitoyens.
- des bureaux de conseil qui ne connaissent pas ce mode de transport

Pourtant, le Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon a lancé un cri d'alarme et annoncé des difficultés financières pour les collectivités investissant aujourd'hui dans le tram au sol.

Nous n'hésitons donc pas à l'écrire: les projets de tram au sol aujourd'hui sont une hérésie ruineuse et ceux qui continuent à les promouvoir contre toute logique porteront une très lourde responsabilité devant les générations futures.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments dévoués.

Pierre Jaussaud

Président du Chaînon Manquant