
Saisine Plan de déplacements urbains

6 avril 2010



Contribution d'Yvon BEZIE

Le transport par câble, un miroir aux alouettes ?

La présentation générale faite le 25 mars au Conseil de Développement montre des aspects séduisants de ce moyen de transport, mais il ne faut pas oublier qu'un outil de transport doit avant tout répondre à un besoin, et que les comparaisons entre différentes solutions de transport se sont valables que pour la satisfaction de ce besoin.

Comme toujours en matière d'investissement, qu'il soit privé ou public, il s'agit d'évaluer une « rentabilité » sur un horizon choisi. En matière de transport public, il ne suffit pas seulement de comparer les coûts initiaux d'installation complétés des coûts d'exploitation, puis de faire de savants calculs « d'actualisation », mais bien d'évaluer aussi l'utilité publique même si, sur ce point, les critères d'appréciation ne sont pas toujours « mesurables ».

Trois aspects sont donc essentiels à l'approche de ce sujet :

Le besoin : Si on se rapporte à l'objectif affiché par les porteurs du projet sur Nantes – relier les lignes de tram 1 et 3 entre deux zones approximativement situées Quai de la Fosse (L1) et Rezé-Diderot (L3), avec 2 gares (Ile de Nantes et Atout Sud) – il s'agirait donc de répondre à des besoins de flux de transport en mode doux entre ces différentes zones. Pour autant que ces flux existent, il faut les évaluer de manière pertinente aujourd'hui, demain (à 10 ans) et après-demain (à 20-30 ans) ? Mais les vrais besoins se trouvent-ils sur ces liaisons ?

La comparaison des coûts (investissements et exploitation) : Si l'on en croit la présentation « chiffrée » du transport par câble, des données (réelles ou estimées ?) existent pour ce mode de transport même si des (grandes ?) variations doivent probablement être constatées en fonction du « terrain ». Il s'agit donc avant tout de figer des données d'entrée (tracé, hauteur, position des gares, débit, fréquence ...) qui détermineront la ou les solutions techniques adaptées. Les estimations des coûts seront alors justifiées...

Mais, pour comparer des choses comparables, il faut aussi estimer les coûts des autres systèmes de transport satisfaisant aux mêmes objectifs, à savoir : renforcement de systèmes existants, création de nouveaux moyens...

Sachant qu'un « mélange » des solutions est toujours possible, le nb de solutions à comparer sera sans doute élevé, mais n'est-ce pas un passage obligé pour permettre l'émergence de « bons choix » ?

L'utilité publique : on aborde là des notions plus subjectives parmi lesquelles on trouvera

- la satisfaction des clients (accessibilité, fréquence, ponctualité, temps trajet, confort ...)
- la sécurité des usagers (et des non-usagers)
- la contribution au développement durable
- les nuisances (bruit, espaces visuels...)
- les impacts (tourisme, image, emploi...)
- etc...

Que ces critères soient quantifiables ou non, il est toujours possible d'établir des échelles d'appréciation permettant des comparaisons. Reste à établir la liste pertinente et hiérarchisée de ces critères...

Une sage réflexion me paraît préférable à la tentation d'un miroir aux alouettes...