

Motion

Pour une étude cantonale sur l'opportunité et la faisabilité de développer un réseau péri-urbain de transport par câble couplé à du logement.

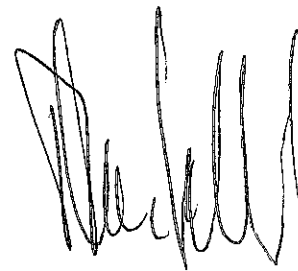
- Vu le besoin cantonal en logement tant actuel que celui prévu par le développement du Grand Genève,
- Vu la nécessité de développer des systèmes de transports publics performants pour répondre à l'accroissement de la population prévue sur le canton,
- Vu l'intérêt à penser autrement la mobilité et d'en assurer la diversité afin de favoriser le transfert modal,
- Vu l'engorgement actuel du réseau des voiries de circulation individuelle, appelé à empirer dans un avenir proche,
- Vu la radialité des axes de communication sur le canton de Genève et l'étroitesse du réseau viaire,
- vu la tradition urbanistique genevoise d'une ville verte (maillage vert),
- vu la volonté de préserver les espaces agricoles du canton,
- vu les exigences de développement durable et d'économie d'énergie,
- Vu les travaux et les réflexions menés par les conseillers municipaux Bernésiens autour du plan directeur de la commune et de son articulation avec le plan directeur cantonal,

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif

à transmettre au Conseil d'Etat et à l'ACG son intérêt à ce que le Canton mène une étude circonstanciée:

- a) sur la faisabilité pour le Grand Genève d'un réseau péri-urbain de transport par câble en lien avec les lignes de tram et le CEVA
- b) sur l'opportunité que les principaux pylônes d'un tel réseau puissent être des tours principalement d'habitations.

Après avoir accepté d'entrer en matière par 10 voix pour et 9 voix contre, le Conseil municipal, lors de sa séance du 18.12.2012, a REFUSE cette motion par 6 voix pour, 11 voix contre et 2 abstentions (19 votants).



Pour Les Verts,
Blaise Galland

10 Décembre 2012

Bref exposé des motifs

Autrefois réservé aux stations d'hivers et à leur forts dénivelés, le télécabine fait de plus en plus apparition dans l'espace urbain comme moyen de transport public complémentaire. Medellin, Brest, Koblenz, Portland, New York, Barcelone, Grenoble, Caracas, Constantine et d'autres sont des villes qui ont délibérément choisi le transport par câble aérien comme moyen de transport public complémentaire. De multiples projets se développent en ce sens partout dans le monde.

Pourquoi pas pour le Grand Genève? Une ligne droite reliant Bernex-Est à Palexpo-aéroport, desservant les stations de Cressy, les Evaux, Le lignon, Balaxert relierait ces deux points par les airs en 20 minutes (à une vitesse de 22km/h). Une deuxième ligne, se raccordant sur la première, reliant le Lignon aux Vernets (caserne) via le Bois de la Bâtie le ferait en 6 minutes alors qu'il se fait aujourd'hui en 27 minutes avec les TPG moyennant 2 ruptures de charge.

L'originalité de cette motion réside dans le fait de ne pas limiter cette technologie à un seul moyen de transport public supplémentaire, mais de coupler celui-ci avec les nécessités genevoises du logement : Les pylônes d'un tel système pourraient être des tours de logements.

LES POINTS FORTS DU TRAMWAY AERIEN

- A l'installation, le plus économique des modes de transport motorisés, à l'exception des vélos à assistance électrique.
 - Des travaux de mise en place beaucoup plus courts et plus simples à gérer (entre 6 et 8 mois pour la mise en place, dont seulement une fraction pour les travaux ayant une incidence sur le trafic urbain)
 - Des formalités administratives simplifiées (pas ou peu d'expropriation)
 - Des intérêts d'emprunts très limités du fait du coût d'investissement très faible.
 - La plus faible des consommations énergétiques et donc le plus écologique des modes de transports motorisés. En particulier, pas d'émission de CO2.
 - Une très faible charge de main d'œuvre
 - Le plus faible des coûts d'entretien annuels : entre 0.3 et 1.5% de l'investissement
 - Un système fluide, sans attente, confortable et silencieux
 - Un accueil humain en gare avec un effectif salarié très faible
 - Le plus sûr et le plus agréable des moyens de transport.
 - Une disponibilité de 99.8%; peut fonctionner 24h/24h
 - Une vitesse commerciale de 21 à 27km/h
 - Une place considérable dégagée au sol
- (Pierre JAUSSAUD, Professeur de Mécanique à l'Institut National Polytechnique de Grenoble.)

Références:

- Yves Heuillard, "Le téléphérique et la ville, une histoire d'amour", in *Urbanisme, Technologie*, 2008.
- STRMTG & CERTU, "Transport par câble aérien en milieu urbain", Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Paris, collection *Référence*, no 125, 2011
- Le blog d'Isabelle Loirat, conseillère municipale à Nantes (<http://isabelleloirat.over-blog.fr/>)
- Wikipedia: le transport urbain par câble (http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_urbain_par_c%C3%A2ble)