

Mr. Marc GUERRIER
ingénieur en retraite du CEA
2 Impasse Etienne Mulot
78000 Versailles
Tel: 01 39 51 10 26
Guerrier.Marc@gmail.com

Versailles le 7 décembre 2010

CPDP Réseau Grand Paris
Arc Express



Projet du Grand Paris

Monsieur,

Depuis plus d'un siècle, le monde des transports collectifs au niveau local n'a pas innové. C'est toujours le bus, le car dans les campagnes, les nouveaux tramways qui vont à peine plus vite que les anciens et les trains qui sont à repenser. Actuellement, il s'agit de réduire la circulation automobile pour consommer moins de combustible fossile, moins embarrasser les villes, et de disposer de moyens de transport très rapides, plus pratiques et plus proches des gens afin de dissuader les automobilistes de prendre leur voitures pour leurs trajets habituels.

Le projet de métro ou train rapide autour de Paris est d'un grand intérêt et comme vous êtes intéressé politiquement, je vous fait part d' idées nouvelles que Monsieur Estrosi a jugées importantes. **Le train seul n'est qu'un trait sur une carte, il ne couvre pas les régions alentour.** Son association avec un système de type **TUR (Transport Urbain Rapide)** lui permettrait de couvrir la ville et ses environs en allant chercher les usagers près de chez eux.

Il est d'actualité que le plateau de Saclay puisse devenir un territoire pour y développer la recherche et recevoir certaines grandes Ecoles. A l'évidence se pose un problème de transport collectif qui se doit de répondre aux besoins de ceux qui iront y travailler sans voiture.

Il est prévu que ce train autour de Paris ou Grand Paris traverse ce territoire. **Le train seul n'est qu'un trait sur la carte et ne dessert pas les régions traversées en emmenant les usagers près de leur lieu de travail, et près de chez eux.**

La prolongation jusqu'à à Nice du TGV Paris Marseille répond à une attente de toutes les communes de la Provence et de la Côte d'Azur. Un certain nombre de blocages empêche depuis des années sa réalisation. La principale difficulté est que la plupart des municipalités de la Côte veulent voir ce train rapide s'arrêter dans leur gare.

Et pourtant la solution existe qui permet à ce train d'être à la fois rapide et omnibus, c'est **l'association du TGV à un système TUR, comme l'envisage Monsieur Estrosi pour le TGV allant à Nice** La ligne à grande vitesse passe en arrière de la Côte où les terrains et les travaux sont moins chers.

Il faut séparer les fonctions, le rôle du train est d'aller vite avec peu d'arrêts, l'intérêt du TUR est de couvrir la région en amenant rapidement les usagers proches de leurs destinations par des trajets rapides sans arrêt intermédiaire. Le TGV n'est pas une

innovation, il n'est que la suite d'une idée simple "rouler plus vite". Cette coûteuse rapidité n'est pas exploitée rationnellement. Pourquoi perdre son temps en allant à pied ou en transport à petite vitesse prendre un train dont la grande vitesse coûte très chère? C'est localement qu'il faut se déplacer rapidement, sans polluer, ce que peut faire au mieux le TUR. Celui-ci, passant à petite hauteur, pourra même déposer les usagers avec bagages **sur le quai de la gare face au TGV en partance. C'est extraordinaire.**

Une cabine TUR de 10 à 15 places, discrète, transporte dans un temps donné autant de passagers qu'un autobus en allant au moins cinq fois plus vite.

PRESENTATION DU TUR (voir schéma)

Les petites cabines circulent **suspendues sous un rail** central à hauteur variable, le plus souvent de l'ordre de 7 m. Elles sont peu visibles par le fait qu'elles longent les rangées d'arbres des boulevards ou passent au-dessus des zones boisées. Le TUR ne change pas l'aspect des quartiers si ce n'est moins de circulation automobile, rien à voir avec les supports en béton du val d'Orly.

Ce système de transport collectif prend les clients à **la demande**. Ceux-ci profitent d'une station TUR près de chez eux pour être emmenés directement à une autre station proche de leur destination. Les trajets se font **sans arrêt intermédiaire**, en quelques minutes, sans horaire, sans attente notable. Une petite cabine TUR discrète d'une dizaine de places transporte dans un temps donné autant qu'un autobus plein en allant au moins cinq fois plus vite. Une station TUR de la taille d'un arrêt d'autobus prend les usagers au niveau du trottoir, (adaptation aux fauteuils roulants) en libérant la voie.

Une ligne TUR peut servir dans les deux sens, le débit peut atteindre 3000 personnes à l'heure. On rejoint les stations TUR à pied, près de chez soi, sauf à la campagne où on peut disposer d'un petit parking. Le nombre de stations peut être augmenté sans influence sur la durée des trajets.. Ce système écologique libère le niveau des rues au profit des piétons et préserve les centre-villes d'un excès de voitures.

Les lignes TUR sont démontables facilement et déplaçables à la demande n'ayant pas d'infrastructures en continu au sol. La voie étroite et très rigide est tenue par des supports métalliques, type gros réverbères très espacés (200 m et plus).

PRISE EN MAIN INFORMATIQUE.

L'innovation essentielle est l'emploi de l'informatique, à partir d'un poste central. Chaque client est pris en main, à la demande. Les trajets se font directement à plus de 100 km/h de la station de départ à celle d'arrivée. **Les cabines à l'arrêt libèrent la voie verticalement pour permettre le passage des autres cabines allant plus loin.** Le TUR pourrait servir aux transports des petites marchandises en disposant de stations adaptées.

L'existence d'une première ligne TUR pourrait se faire en deux à trois ans, sans difficultés techniques. Pourquoi attendre? Bien des villes moyennes sont candidates.

LE GRAND PARIS.

Toutes ces considérations sont valables pour le Grand Paris surtout si on le prolonge jusqu'au Havre. Un train seul ou un métro seul n'a pas de sens. Ils ne couvrent pas la région. Les 40 stations envisagées correspondent à 2 heures de trajet. Pour aller à son travail un client moyen devra subir 15 stations, soit 45 minutes, c'est trop long. Avec le

TUR, trois stations suffisent pour ce même parcours et ce temps sera ramené à 15 mn. Cette ligne et ses gares peu nombreuses devront recevoir les TGV qui n'ont plus lieu d'aller dans les gares parisiennes en impasse.

Le prolongement par TGV jusqu'au Havre n'est aussi qu'un trait sur la carte. Il faut l'associer au TUR pour couvrir toutes les régions concernées. Deux ou trois arrêts TGV suffisent. La Seine ne gêne plus, le TUR n'a pas besoin de pont. Ce sera tous les **habitants Nord et Sud de la Seine qui seront, à partir de chez eux, à une heure de Paris ou du Havre. C'est exceptionnel.**

ASSOCIATION TRAIN ET TUR.

Ainsi chaque municipalité concernée disposera de plusieurs stations TUR mettant les usagers des villes, banlieues ou campagnes à égalité pour se déplacer rapidement, commerces, écoles, et pour prendre le TGV. Pourquoi ne pas faire gare commune entre Aix et Marseille (le grand Marseille), de même pour Nice et toute sa région, Menton Monaco et Cannes compris.

Monaco demande une gare TGV. Au prix du terrain, c'est abérrant. Pourquoi ne pas disposer de quelques discrètes stations TUR pour emmener en moins de 15 mn les Monégasques à une gare commune avec Nice et Cannes à situer hors des villes.

Les Chinois viennent de nous surprendre par leur TGV et ils continueront à le faire si nous ne réagissons pas. Ils agissent pour aboutir à moins de voitures et moins de CO2 (voir fiche montrant le nouveau bus Chinois)

Comment répondre à cette réussite Chinoise ? Surement pas en roulant plus vite, car les TGV deviendraient des gouffres à énergie. Pourquoi pas le TUR ? Que propose la SNCF ? Rien. **La SNCF, monde bloqué, forteresse d'une autre époque, ne répond pas.**

Le système TUR proposé se présente comme la seule bonne réponse à toutes les critiques concernant les façons de se déplacer localement. C'est, par sa rapidité, le chaînon manquant nécessaire pour rendre harmonieux le monde des transports, et en particulier **pour rendre les voitures personnelles acceptables en ville en étant moins nombreuses.** Rien de tangible n'empêche de croire à l'intérêt du TUR. Une industrie est à développer qui correspond à un besoin énorme via l'électricité nucléaire. L'exemple même vient de l'entreprise **Pomagalski qui vient d'installer un système de télécabines au coeur d'une ville.** Plus d'un million de passagers par mois sont ainsi transportés. Une deuxième ligne est demandée. Le TUR n'est qu'une modernisation de ce système en plus discret et plus rapide. Que faire ? Une première ligne TUR est à lancer, d'autres suivront. L'adoption du TUR paraît plus psychologique que technique.

L'automobile a atteint un sommet technique, on bute sur les 5 l/100km, les 130 km/h, et les embarras en ville. Elle tient du gachis, c'est 1,5 tonne de matières pour transporter le plus souvent une seule personne, et qui fonctionne en moyenne moins d'une heure par jour **pour embarrasser pendant les 23 autres heures. Jamais les centre-villes n'ont été aussi embouteillés, on ne s'y gare plus. Le TUR peut libérer les rues au profit des piétons.**

Quant à défendre l'industrie automobile, cela n'a pas de sens, nos voitures étant pour la plupart fabriquées hors de France, ce qui augmente notre chômage

On veut réformer les retraites, c'est une bonne chose. On s'aperçoit qu'il faut tenir compte de la **pénibilité** et l'on arrive à cette conclusion que pour beaucoup de travailleurs, ce n'est pas le travail qui est fatiguant mais les transports trop longs qu'il faut subir matin et soir. Là encore c'est la généralisation du TUR qui pourra soulager bien des gens. Le TUR a toutes les qualités pour répondre à cet énorme besoin. Pourquoi attendre ?

Pourquoi pas un Grenelle des transports où l'idée TUR pourrait être prise en considération.! Le système de bus pour relier les banlieues ne convient pas, seul le TUR par sa rapidité peut répondre à ce besoin en libérant le niveau des rues. Comment le faire savoir?

C'est dès maintenant qu'il faut envisager une nouvelle façon d'organiser nos villes avec moins de voitures, et surtout les villes futures qu'il faut rendre plus intimes, en évitant les chaussées trop larges au profit excessif de l'automobile. Il n'y a plus besoin de parkings souterrains qu'on construit encore à grand frais. L'exemple vient de New York où le quartier de Manhattan est sans voitures sauf les taxis. On ne s'y gare pas. Quant aux tramways, un maillage TUR ferait souvent mieux en étant plus proche des gens et en redonnant aux quartiers cette intimité à l'ancienne qui fait qu'on aime y vivre et s'y promener.

L'envie actuelle de reverdir les villes passe par le TUR. Moins de circulation au niveau du sol permet d'y planter des arbres. Des quartiers plus resserrés donneraient la possibilité d'avoir des coins de campagne en ville (écoulement de l'eau de pluie vers les nappes phréatiques).

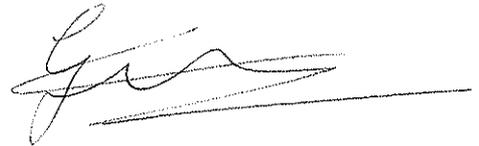
Pourquoi ne vouloir se déplacer qu'au niveau du sol quand on peut le faire à petite hauteur, sans embarrasser au niveau des rues, grâce au TUR ? Des milliards d'Euros sont envisagés par la SNCF pour remettre en état des gares en pleine ville quand elles sont à reporter hors des zones urbanisées et à simplifier. Une gare ce n'est que quelques quais pour prendre le train sans attendre alimentés par des cabines TUR. C'est toute une réflexion sur les transports que la société actuelle doit faire. Cette évolution est inévitable pour rendre les transports proches des usagers. On ne peut aller que vers des trains rapides avec peu d'arrêts alimentés par des système de type TUR. C'est valable aussi bien pour les TGV que pour le Grand Paris.

Des pays comme l'Inde, la Chine et bien d'autres étant en pleine transformation de leur façon de vivre, une nouvelle vision du monde des déplacements s'impose. Etant donné le réchauffement de la planète, le pétrole rare et cher, les embarras en ville, il faut aller au-delà de l'automobile telle qu'elle est aujourd'hui, pour inventer de nouveaux moyens de transport. Peut-on accepter l'idée que dans quelques années il y aura de un à deux milliards de voitures supplémentaires dans le monde et plus d'un million de kilomètres de routes et autoroutes à construire au détriment de la nature. Ce n'est pas pensable. C'est dès maintenant qu'il faut agir en innovant, les système de type **TUR ne pourront que s'imposer.**

Le TUR se doit d'être pris en considération en étant mieux connu.

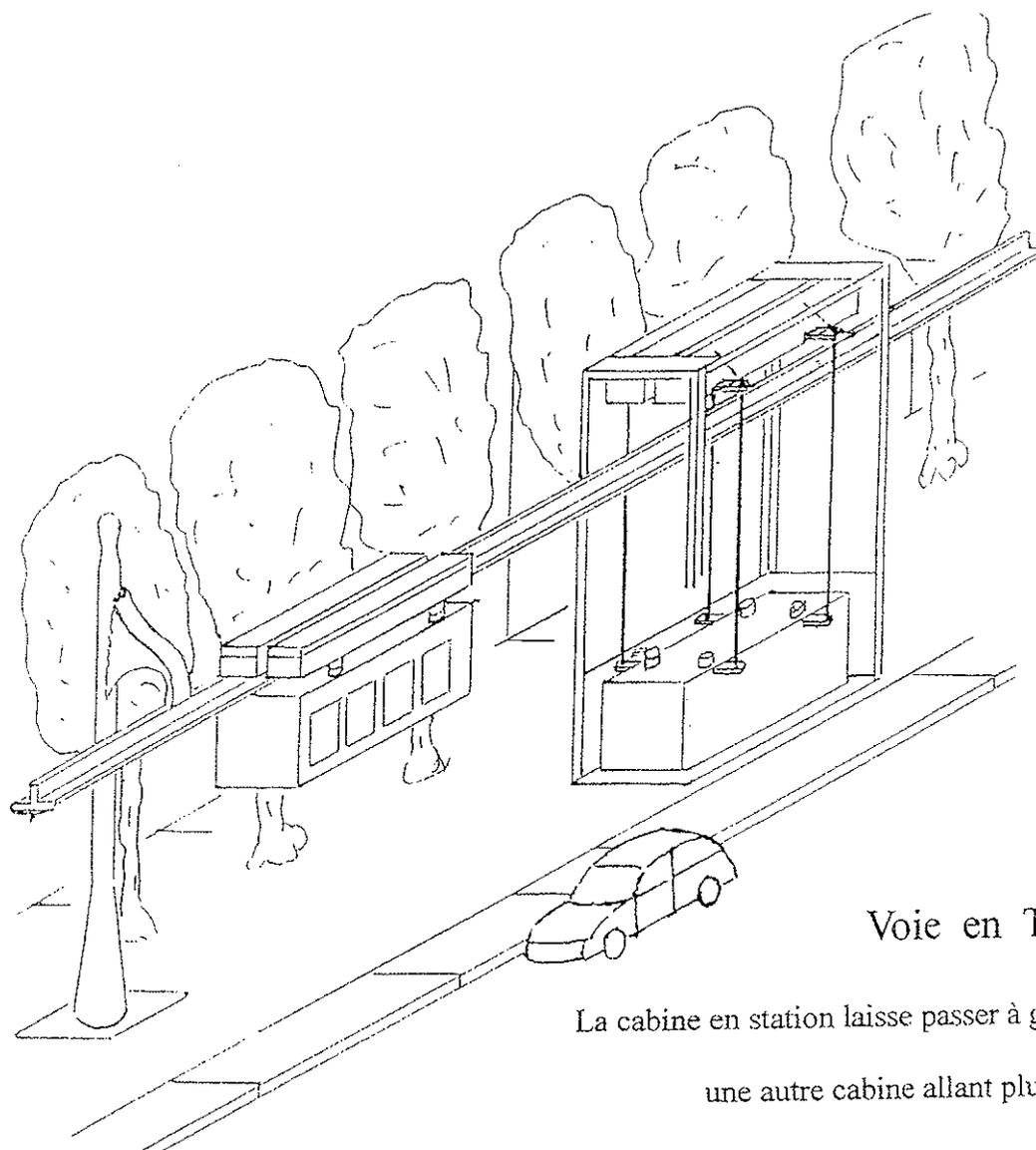
Une documentation peut vous être envoyée. L'existence d'une première ligne TUR pourrait se faire en deux à trois ans, sans difficultés techniques. On sait faire. Pourquoi attendre? Des villes moyennes m'ont fait savoir qu'elles étaient intéressées.

En espérant connaître votre opinion sur ce vaste et passionnant sujet qu'est l'avenir du monde des transports et donner une suite à ces idées, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned above a horizontal line that extends to the right.

NOUVEAUX TRANSPORTS COLLECTIFS

LE SYSTEME TUR *Transport Urbain Rapide.*



Voie en T inversé.

La cabine en station laisse passer à grande vitesse

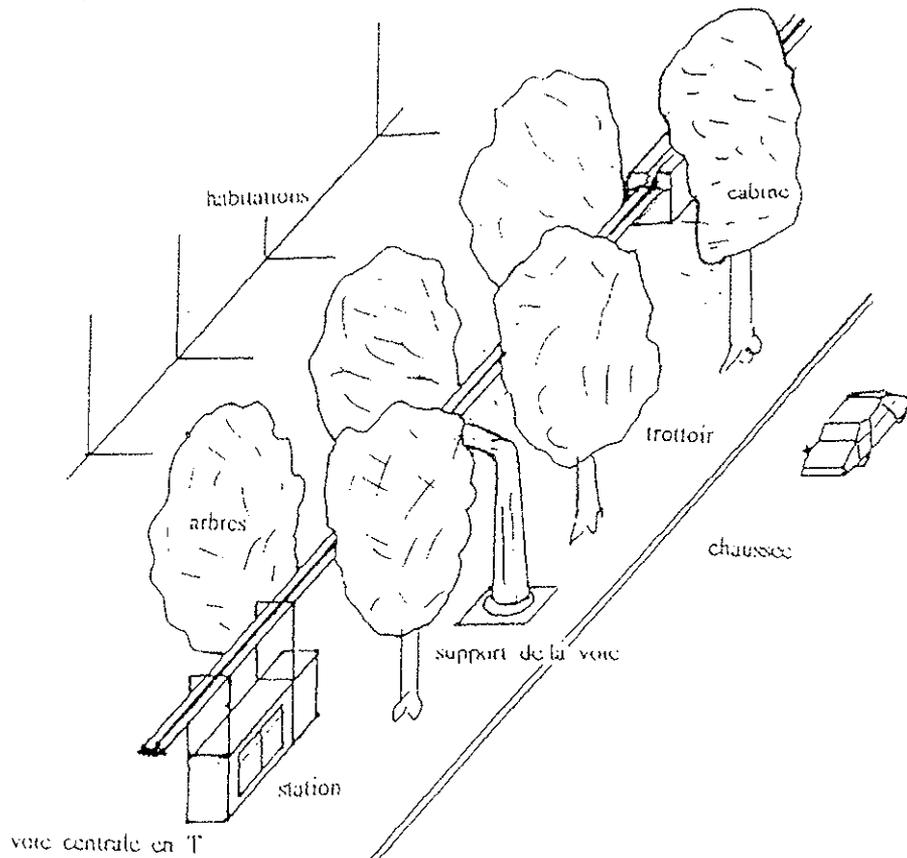
une autre cabine allant plus loin.

Marc Guerrier
2 Impasse Etienne Mulot
78000 VERSAILLES
01 39 51 10 26

bafmax@club-internet.fr

NOUVEAUX TRANSPORTS COLLECTIFS

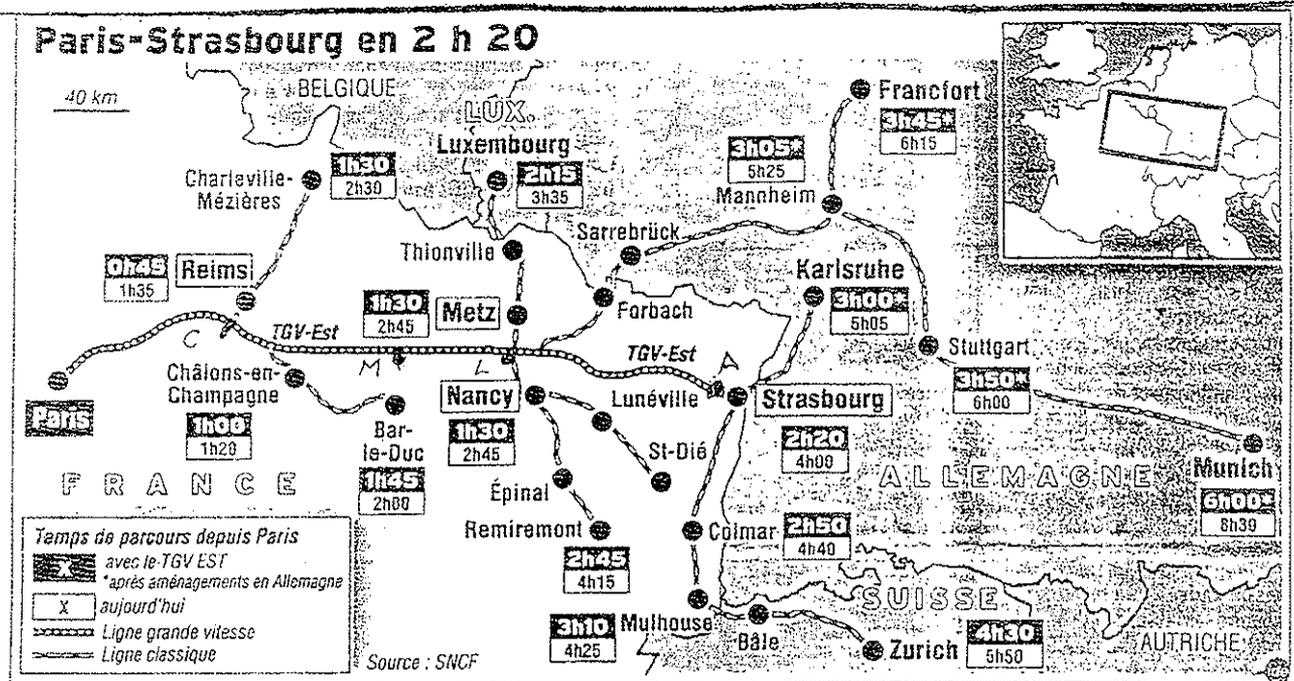
LE SYSTEME TUR *Transport Urbain Rapide*



Marc Guerrier
2 Impasse Etienne Mulot
78000 VERSAILLES
01 39 51 10 26

bafmax@club-internet.fr

FICHE 1 TGV EST



C gare de Champagne-Ardennes desservant Reims et la région au Nord et au Sud de la ligne de TGV.

M gare de Meuse pour desservir Verdun et Bar-le-Duc et leur région.

L gare de Lorraine pour desservir Metz et Nancy et leur région.

A gare hors la ville pour desservir Strasbourg et sa région.

TGV Est.

Le train n'est que la partie centrale d'un trajet. C'est avant et après qu'il faut le rendre plus rapide, et la façon la meilleure est de l'associer au système TUR, les voyages en seront plus courts quelle que soit l'heure de départ et beaucoup plus confortables.

Les TGV ne circuleraient que sur la partie rapide de la ligne en s'arrêtant aux quatre gares hors des villes envisagées : Champagne-Ardenne, Meuse, Lorraine, gare proche de Strasbourg.

Les fréquences seraient maximales, de l'ordre de 30 minutes, 20 mn aux heures d'affluence, sorte de métro.

Du quai même de ces gares, le TUR prendrait les voyageurs à la descente du TGV et les emmènerait sans attente vers les points demandés (pas d'arrêt intermédiaire). Ces points, proches des endroits où chaque voyageur veut aller, seraient atteints en moins de 20 minutes dans un rayon de 30 km, sans avoir à perdre de temps à passer par les gares centrales, situées le plus souvent dans les centre-ville très encombrés.

Pourquoi vouloir deux TGV en même temps, l'un allant à Metz, l'autre à Nancy, quand un seul suffit s'arrêtant à Lorraine tout en desservant toute la ligne. La fréquence en est plus élevée au bénéfice de tous.

Ainsi tous les habitants d'une région sont à égalité, où qu'ils habitent, devant le TGV. Les trajets entiers seraient plus courts, quelle que soit l'heure de départ à 30 mn près à partir de chez soi. Par exemple Bar le Duc serait à 1 h 20 de Paris au lieu de 1 h 45 envisagé. Quant à la campagne environnante c'est plus d'heure de gagnée. Le train devient une alternative à la voiture en étant associé au TUR.

Il devient d'actualité de définir ce que sera le TGV méditerranée. Chaque municipalité veut voir le TGV s'arrêter dans sa gare. La solution est le TUR qui pourra alimenter en moins de 20 mn toute la côte depuis les gares TGV au nombre de deux entre Marseille et Nice.

FICHE N° 2 TGV MEDITERRANEE:

LE TUR PERMET SON EXISTENCE

Actuellement se discute le prolongement Méditerranée du TGV Paris - Marseille jusqu'à Nice. Chaque municipalité dont Marseille et Nice veut le voir s'arrêter dans sa gare. Ce n'est plus un TGV mais un omnibus. Quant à Nice, cette ville veut une liaison directe avec Paris ignorant Marseille et la Côte d'Azur. D'après le journal, les désaccords sont tels que faute de consensus, cette ligne à grande vitesse ne se fera pas.

Seul le TUR est à même de satisfaire toutes les parties et de permettre l'existence de ce TGV. Pour cela, il faut faire passer la LGV Paca en arrière de la Côte, hors des agglomérations comme pour le TGV EST, le tracé se fait au moindre coût, au plus court, au moins gênant. Deux arrêts TGV suffisent entre Marseille et Nice. De ces arrêts, sur le quai même, partent des maillages TUR qui alimentent tout point de la Côte en moins de 20 minutes pour 30 km.

Mieux encore serait que le TGV n'aille pas en centre ville de Marseille et de Nice. De la gare TGV au Nord de Marseille, le TUR desservirait cette ville, et la région comprenant Aix-en-Provence et l'aéroport. De la gare TGV proche de Nice, le TUR alimenterait la ville en la contournant et irait au-delà desservir la côte vers Monaco et Menton. Ce serait St Tropez à 20 minutes du TGV même en été.

Sans cette liberté de tracé et d'action donnée par le TUR, ce TGV ne pourra exister. C'est impossible près de la Côte. Pourquoi continuer à ignorer le TUR ? Il finira bien par s'imposer et le plus tôt sera le mieux.

Un débat public est ouvert, selon le journal et 30 réunions sont prévues jusqu'en juin 2005 et le Réseau Ferré de France, maître d'œuvre, dira en octobre s'il construit la ligne et selon quel scénario. L'idée TUR se doit d'être connue et commentée car elle s'impose dès le départ des discussions. **Le TUR rend tout simple, évident et tellement moins coûteux.**

L'autre grand avantage du TUR sera, par ses maillages, de limiter la circulation automobile, de rapprocher les communes entre elles par ces déplacements rapides, de rendre piétonnier des centre-ville et tout cela, sans être vu ni entendu. La Côte d'Azur en serait tellement plus agréable, tout en étant au plus près de Paris.

Je suis disponible pour toutes discussions et documentations à ce sujet.

Les idées préconisées pour renouveler le monde des transports sont essentiellement:

- la prise en main informatique de chaque voyageur et de son trajet au moyens des TUR et TSC. (Taxis sans Conducteur)
- le TUR est le seul système permettant des trajets rapides sans arrêts intermédiaires, sur une simple voie étroite et discrète à petite hauteur, assurant les allers et les retours,
- le déclin des voitures personnelles qui embarrassent les villes 23 heures sur 24 au profit des TSC mis au service de tous. Ceux-ci sont appelés par portables. Il y aura toujours des TSC disponibles pour répondre à la demande. Le rechargement des batteries se fera automatiquement sans intervention humaine.
- grâce au TUR les voyages en TGV peuvent être encore plus rapides tout en couvrant toutes les régions de France, jusqu'aux petits villages. Les villes et les campagnes sont mises à égalité de temps pour prendre le train.
- les capacités technologiques actuelles sont suffisantes pour développer ces nouveaux moyens. aussi bien en mécanique, qu'en informatique et commande à distance.

En résumé: le pétrole cher, les nécessités écologiques et l'envie de mieux vivre nous conduiront à nous déplacer différemment:

1) le TGV ne doit plus passer en ville, les nouvelles gares hors des zones urbaines alimentées par le TUR reçoivent les voyageurs sur le quai face aux trains en partance.

2) les lignes déficitaires de la SNCF sont à remplacer par des TUR, qui prennent les usagers près de chez eux.

3) en ville il faut développer les systèmes TUR et TSC pour compenser les bus et même les tramways lents et encombrants,

4) pourquoi ne pas développer le camion rendu électrique sur autoroutes par un caténaire et un pantographe et devenant diesel-électrique ailleurs. Des importantes économies de carburant sont à faire à partir de l'électricité nucléaire,

5) moins de voitures, les villes sont à repenser, trottoirs plus larges et quartiers de centre ville rendus piétonniers, moins de parkings, parkings souterrains inutiles.

Le monde des transports est actuellement bloqué. Pour répondre aux besoins écologiques les gens de la politique n'y voient dans leurs discours que l'innovation. Des moteurs plus sobres et des voitures électriques ne sont que le prolongement d'idées anciennes, sans nouveautés. Ce sont toujours des voitures personnelles trop nombreuses qui embarrassent les villes. La traduction des innovations en faits réels est rejetée, ce sont le système TUR, les Taxis sans Conducteurs, les Camions semi-électriques, et bien d'autres. Les idées sont là et même incontournables. Pourquoi refuser, pourquoi attendre? Sinon le dire pour qu'on en discute et non le refus dans un silence honteux.

Le système TUR proposé se présente comme la seule bonne réponse à toutes les critiques concernant les transports. C'est le chaînon manquant nécessaire pour rendre harmonieux le monde des transports, et en particulier **pour rendre les voitures personnelles acceptables en ville en étant moins nombreuses et le TGV plus proche des gens, qui sont déposés sur le quai face au train en partance..** Rien de tangible n'empêche de croire à l'intérêt du TUR. Une industrie est à développer qui correspond à un besoin énorme via l'électricité nucléaire. L'exemple même vient de l'entreprise **Poma qui vient d'installer un système de télécabines au coeur d'une ville.** Plus d'un million de passagers par mois sont ainsi transportés. Une deuxième ligne est demandée. Le TUR n'est qu'une modernisation de ce système en plus discret.. Que faire ? Une première ligne TUR est à lancer, d'autres suivront.

Rêver sa ville avec des télécabines, ce serait tellement mieux avec le TUR : liberté de trajet, station où l'on veut au niveau du sol (handicapés), trajets rapides sans arrêts intermédiaires, discrétion et respect des perspectives, centre-ville piétonnier, gare SNCF et parkings reportés hors de la ville.

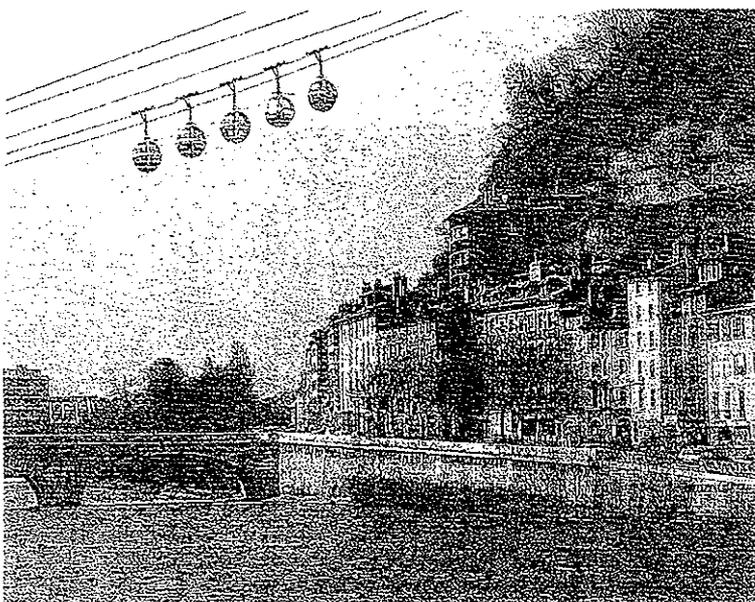
FICHE 3 REVER SA VILLE

Partenaires

Sociologie

Rêver sa ville, en 2020

La communauté d'agglomération de Grenoble a convié ses habitants à réfléchir sur ce que serait la cité idéale. Une démarche originale et créative orchestrée par les chercheurs de la Maison des sciences de l'homme.



Vue de l'Isère, à Grenoble. Quelque 300 habitants de l'agglomération ont été consultés par la «Métro».

« **B**ien que sa voiture électrique filoguidée soit silencieuse et non polluante, E-metrox.gr préfère ce matin utiliser le transport en commun à sustentation magnétique... Trois minutes suffiront à parcourir le trajet de 40 km qui le sépare de Grenoble... » Voici un court extrait de l'un des trente-six textes écrits par un groupe de trois cents habitants de l'agglomération grenobloise, consultés par la Métro, la communauté d'agglomération grenobloise, pour donner leur vision d'une cité idéale en 2020. Un travail qui servira de « base à l'élaboration d'un projet d'agglomération », précise Philippe Mallein, l'un des huit chercheurs de la Maison des sciences de l'homme de Grenoble chargés d'orchestrer et d'analyser cet échange d'idées. Ce projet d'agglomération s'appuiera au final sur un conseil de développement composé de six

collèges de représentants des forces vives de l'agglomération, dont un collège d'habitants. » Sociologue et fondateur de la méthode Cautic pour la Conception assistée par l'usage, Philippe Mallein est familier de ce type de projet de recherche appliquée.

Mettre 300 habitants en situation de créativité

« Je n'avais pas encore eu l'occasion de tester sur un groupe aussi large les outils de la méthode Cautic pour impulser une démarche créative. J'intervenais plutôt après, une fois que l'idée nouvelle était née... C'est aujourd'hui chose faite », explique-t-il. Les trois cents habitants ont été tirés au sort sur un échantillon représentatif de la population de plus de 15 ans vivant dans l'agglomération grenobloise (300 000 personnes). Lors d'une première réunion organisée en novembre 2000, un

économiste et un journaliste ont présenté les principales données – environnement, déplacements, chiffres clés... – relatives à l'agglomération. Les trois cents personnes de tous âges et de toutes catégories socioprofessionnelles ont ensuite été réparties en trente-six sous-groupes. Avec l'aide d'un chercheur et d'un assistant (thésard en sciences politiques) chacun de ces sous-groupes devait imaginer et rédiger un texte décrivant ce que pourrait être idéalement, dans vingt ans, la journée ordinaire d'un habitant ou d'une famille de l'agglomération grenobloise. « Chaque sous-groupe était chargé de mettre en avant les thèmes qui lui paraissaient fondamentaux pour bien vivre ainsi que les moyens jugés indispensables », raconte le sociologue.

Après analyse des idées et des textes, les sociologues ont pu déterminer huit thèmes communs et neuf « cités idéales ». Parmi les priorités communes, on trouve : plus de temps pour soi, de meilleures relations avec les autres habitants, des services très développés et accessibles à tous, la nature dans la ville et la ville dans la nature, des transports harmonieux et respectueux de l'environnement, des techniques de communication intégrées dans la vie quotidienne, une démocratie locale très participative, une éducation ouverte, créative et individualisée... Autant de vœux que les participants vont aujourd'hui pouvoir défendre au sein du conseil de développement. Huit personnes ayant participé au groupe des trois cents ont en effet été tirées au sort pour participer à cet organe consultatif et porter, au plan politique, leurs rêves d'habitants.

MURIEL JAKOŠIUK

Contact : Philippe Mallein,
ingénieur de recherche,
Centre de recherche sur le politique,
l'administration, la ville et le territoire (Cerat),
UMR 5606, Grenoble.
Tel. : 04 76 82 73 16.
philippe.mallein@upmf-grenoble.fr

REVER SA VILLE.

Je vous joins **la fiche n° 3 dont le titre est explicite " Rêver sa ville"**. Les Grenoblois consultés expriment l'idée qu'au-delà des voitures électriques filoguidées, la préférence va à l'utilisation de transports en commun suspendus, genre télécabines mais en étant beaucoup plus rapides. En fait ce rêve est à portée de main, c'est le TUR ou mieux les maillages TUR qui pourraient desservir discrètement la ville et ses environs sur un rayon de 50 km, ce que ne peut pas assurer les télécabines dépendantes d'un câble (lenteur et obligation à la ligne droite entre deux terminus). Quant à rêver parcourir 40 km en 3 mn, une cabine TUR pourra le faire en 25 mn (100 km/h) sans arrêt intermédiaire.

Monsieur Christian ESTROSI, dans un article paru récemment, affirme que les ruraux se sentent perçus comme les Indiens de la République. Une des raisons fortes de cet état d'esprit est que la ville les rejette, trop de temps pour aller en ville, carburant trop cher, peu de place pour garer la voiture. Avec une station TUR accessible à courte distance de chez eux, où ils y laisseraient leurs voitures, les ruraux profiteraient de la ville comme s'ils y habitaient. Ce serait les restaurants et les spectacles du soir, en rentrant chez eux tard dans la nuit. Ce serait l'école et le lycée en ville d'accès rapide, une autre façon de vivre plus agréable **qu'on a pas le droit de refuser aux ruraux**. On met les villes à la campagne.

EMPLOIS AVANTAGEUX DU TUR.

LeTUR n'a pas besoin de pont. La rigidité du rail suffit sur des distances d'au moins 150 mètres. Les traversées de larges espaces comme les estuaires, les vallées, les fjords peuvent se faire à la façon des ponts suspendus. Cela convient aux liaisons en bord de mer, parallèles à la côte.

Il peut se positionner sur la partie milieu d'une autoroute, au-dessus des lignes de chemins de fer. En campagne, en montagne, il peut profiter du relief, des zones boisées, pour se dissimuler.

En stations de sport d'hiver, il peut prendre les skieurs devant leurs hôtels et même au-dessus pour les emmener aux points d'altitude demandés. Il peut même aller au plus court à la gare SNCF dans la vallée quelle que soit l'état des routes.

Il peut changer complètement la façon de vivre dans les espaces du grand Nord (Scandinavie, Canada). Grâce au TUR, la neige, le verglas, le froid ne seront plus une gêne pour se déplacer en hiver. Il n'y aura plus urgence à déneiger les routes (moins de sel). Les habitants isolés pourront profiter en permanence des villes voisines .

Le TUR par sa discrétion peut permettre l'accès des visiteurs aux Châteaux et à leurs parcs, aux zones de loisirs, aux fêtes temporaires et événements sportifs (ligne provisoire).Les voitures et cars se garent dans des parkings éloignés.

Le TUR s'impose dans certaines situations: villes à forte pollution, villes construites sur des collines à forte pente. Il est le moyen idéal pour relier des îles entre elles et avec le continent.

C'est le moyen qui convient le mieux aux grands espaces naturels à protéger. L'exemple type est la Corse. On pense également à l'Afrique qui manque de routes et à ses parcs animaliers à aborder avec discrétion.