



## PREETUDE DES DEUX LIGNES PROPOSEES

Le présent dossier est une pré-étude des deux lignes de tram aérien proposées par le groupe de réflexion formé d'élus et de citoyens

Ce document n'ambitionne pas de justifier le principe de l'Aérotram, dont les qualités et limites sont définies par divers documents complémentaires.

Les prix d'investissements sont basés sur les indications fournies par les constructeurs, et les coûts de fonctionnement sont issus de la comptabilité analytique de plusieurs grandes stations de ski, seule référence fiable dont on dispose aujourd'hui. Il est toutefois pris en compte une durée de fonctionnement de 6000h/an, contre 1500 en station. Ces prix s'entendent pour des gares architecturées standard. En cas d'insertion dans des bâtiments intégrant d'autres fonctions, il faut intégrer le surcoût associés à la modification des gares.

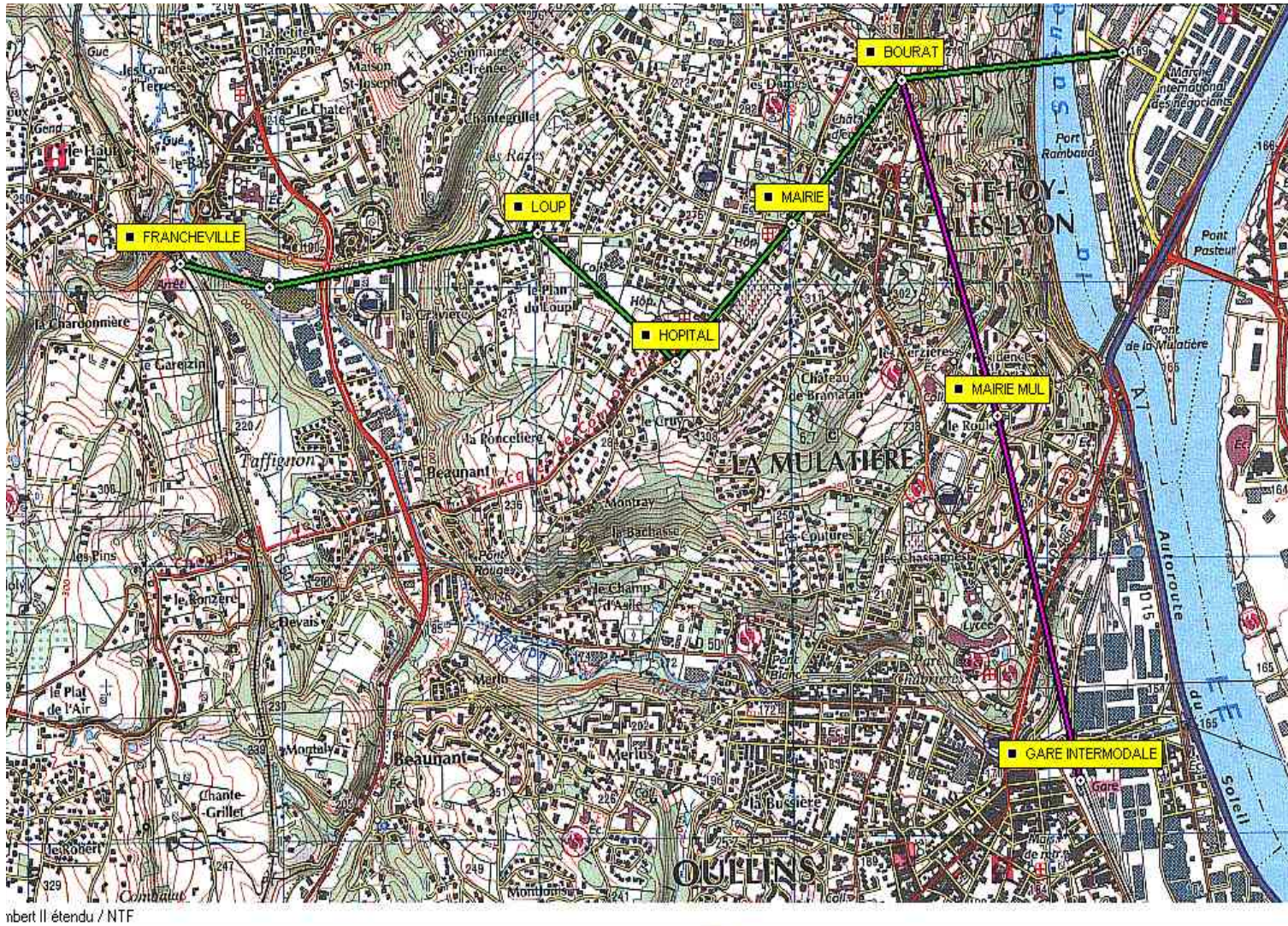
Les caractéristiques de ligne sont basées sur un débit de 3600p/h, avec une installation monocâble tournant à 6m/s (21,6km/h). Pour le fonctionnement annuel, on a pris une base de 17h/jour, 365 jours/an. Le salaire chargé des agents est pris à 15€/h. La consommation électrique et l'entretien sont inclus.

Ces coûts varient avec le nombre de gares intermédiaires, estimées à 3 M€ l'une. Dans ce document, on a mis une gare intermédiaire que là où un angle de ligne était nécessaire.

Un seul agent pour gérer les gares intermédiaires.

	LIGNE 1	LIGNE 2
Nombre de gares intermédiaires	5	1
Longueur totale [m]	4373	2635
Dénivelée [m]	58	136
Temps de parcours total [minutes]	17	7
Coût d'investissement [M€]	32,21	13,8
Coût annuel de fonctionnement [M€]	1,45	0,65

Fait à Biviers, le 10/04/12  
Pierre Jaussaud

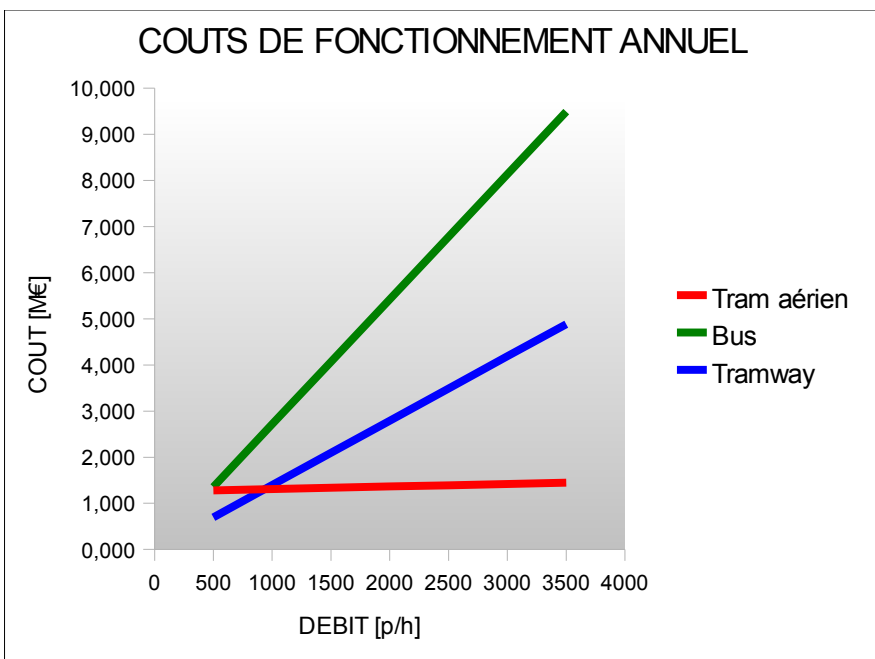
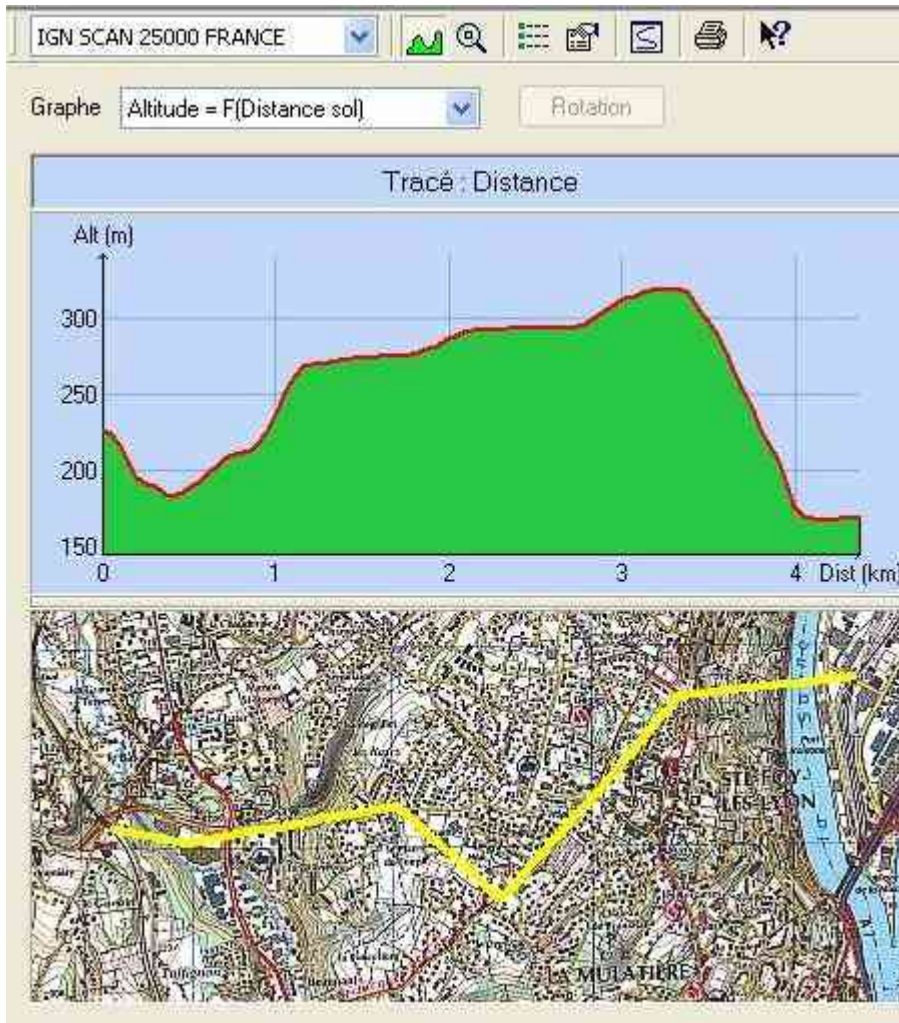


SCHEMA DES DEUX LIGNES

# PROFIL EN LONG LIGNE 1

FRANCHEVILLE

BOURAT



PROFIL EN LONG LIGNE 2  
 METRO ---> BOURAT

