

Mod 1723-0037P PDeb Pierre DEBANO 19 rue des Champs de Linette F 51200 EPERNAY Gare SNCF + 1500 m Mobile : + 33 (0)6 60 93 72 66 Mél : pdebano@sfr.fr https://fr.linkedin.com/in/pierre-debano-a2b62a123		Note numéro : 24-1362V date : 05/10/2024		Classification
		Objet : Article de Novastan. Suppression des trolleybus de Bichkek, en DE avec traduction FR et EN		
Référence fichier	24-1362V PDeb Article Novastan. Suppression trolleybus Bichkek, DE FR EN	Distribution	Divers redaction@novastan.org Bishkek.smog@gmail.com	
Affaire				
Protection du fichier : Ce fichier est protégé par un mot de passe pour éviter toute modification ayant pour conséquence que des fichiers de même nom aient des contenus différents. Pour pouvoir modifier ce fichier : Faire "Enregistrer sous", aller dans Outils/Options de Sécurité en haut à droite de la fenêtre "Enregistrer sous" (en dessous pour Word 2010) et changer ou supprimer le mot de passe, et donner un autre nom au fichier pour l'enregistrer.				

Merci à Alexandra Scharzenberger de trolleyemotion.eu pour avoir publié cet article sur linkedin.

Une stupidité de plus dans le monde des transports urbains, stupidités dont la liste est longue et ancienne avec la suppression des tramways aux USA et France et ailleurs, de la ligne de train dans Newcastle en Australie, des trolleybus à Moscou, des lignes aériennes trolleybus à Nancy, etc., etc... On pensait qu'enfin la raison viendrait, eh bien non, aujourd'hui, c'est au tour de **Bichkek** au Kirghizstan.

Je ne connais pas Bichkek, mais de la taille et la pollution, elle me semble ressembler fort à Tbilisi, qui a aussi supprimé allègrement à l'époque tramways et trolleybus, et qui souffre de la même pollution. Mais Tbilisi met en place de nombreux couloirs bus, pas toujours les plus efficaces, mais ceux de l'avenue Chavchavadze sont remarquables et devraient bien inspirer Bichkek. Tbilisi a aussi des projets de téléphériques, discutables là où des bus assureraient sans doute une meilleure desserte, mais curieusement n'envisage pas le téléphérique là où ce pourrait être justifié.

Thanks to Alexandra Scharzenberger of trolleyemotion.eu for posting this article on linkedin.

Yet another stupidity in the world of urban transport, a long list of which includes the abolition of tramways in the USA and France and elsewhere, of the train line in Newcastle, Australia, of trolleybuses in Moscow, of overhead trolleybus lines in Nancy, etc., etc... We thought that we should finally see reason, but no, today it's the turn of Bishkek in Kyrgyzstan.

I don't know Bishkek, but in terms of size and pollution, it seems to me to bear a striking resemblance to Tbilisi, which also cheerfully did away with streetcars and trolleybuses back in the day, and suffers from the same pollution. However, Tbilisi has implemented numerous bus lanes, not always the most efficient, but those on Chavchavadze Avenue are remarkable and should inspire Bishkek. Tbilisi also has plans for cable cars, which are questionable where buses would perhaps provide better service, but curiously do not envisage cable cars where they might be justified.

Page PDF	Texte initial https://novastan.org/de/kirgistan/letzter-halt-bischkeks-trolleybusse-vor-dem-aus/	Français	English	Observations P Debano P Debano remarks
	Letzter Halt: Bischkeks Trolleybusse vor dem Aus Der Bürgermeister von Bischkek hat angekündigt, dass die Trolleybusse der Stadt ausgemustert und durch Elektrobusse ersetzt werden. Eine Entscheidung, die viele Bürger:innen kritisieren.	Dernier arrêt : les trolleybus de Bichkek sont sur le point de disparaître Le maire de Bichkek a annoncé que les trolleybus de la ville seraient retirés du service et remplacés par des bus électriques. Une décision critiquée par de nombreux citoyens.	Translation not precisely verified Last stop: Bishkek's trolleybuses on the brink of extinction The mayor of Bishkek has announced that the city's trolleybuses are to be phased out and replaced by electric buses. A decision that many citizens are criticizing.	
	 Bischkeks Trolleybusse stehen vor dem Aus, Photo: A. Savin / Wikimedia Commons.	Les trolleybus de Bichkek sont sur le point de disparaître, Photo : A. Savin / Wikimedia Commons.	Bishkek's trolleybuses are on the brink of extinction, Photo: A. Savin / Wikimedia Commons.	Effectivement, il y a urgence, ils semblent en très mauvais état (second degré) Indeed, it is urgent, they seem to be in very poorcondition (joke).

	Sie sind ein vertrautes Bild in den Stadtlandschaften der Länder der ehemaligen Sowjetunion: Trolleybusse, auch Oberleitungsbusse genannt, die mithilfe von Oberleitungen nahezu geräuschlos Wohn- und Industriegebiete miteinander verbinden. In der kirgisischen Hauptstadt Bishkek sollen sie nun durch Elektrobusse ersetzt zu werden. Entsprechende Gerüchte kursierten seit dem Frühjahr. Im Juli hat sie Bishkeks Bürgermeister Aibek Dschunuschalijew bestätigt. „Wir tun alles, um komfortable Bedingungen für die Bürger zu schaffen. Wir entfernen nicht nur Werbetafeln, sondern auch Trolleybuslinien. [...] Trolleybusse können nur auf einer Strecke verkehren und wir können sie nicht vorübergehend auf andere Straßen umleiten. Elektrobusse sind mobiler, und um die Stauprobleme in der Stadt zu lösen, kann ihre Route geändert werden. Mit Trolleybussen ist das unmöglich“, erklärte der Bürgermeister gegenüber der staatlichen Agentur Kabar.	Ils sont une image familière dans les paysages urbains des pays de l'ex-Union soviétique : les trolleybus, qui relient presque silencieusement les zones résidentielles et industrielles à l'aide de lignes aériennes Dans la capitale kirghize, Bichkek, ils devraient être remplacés par des bus électriques. Des rumeurs à ce sujet circulaient depuis le printemps. En juillet, le maire de Bichkek, Aibek Djounouchaliev, les a confirmées. "Nous faisons tout pour créer des conditions confortables pour les citoyens. Nous ne supprimons pas seulement les panneaux publicitaires, mais aussi les lignes de trolleybus. [...] Les trolleybus ne peuvent circuler que sur une seule ligne et nous ne pouvons pas les dévier temporairement sur d'autres routes. Les bus électriques sont plus mobiles et pour résoudre les problèmes d'embouteillage en ville, leur itinéraire peut être modifié. Avec les trolleybus, c'est impossible", a expliqué le maire à l'agence publique Kabar.	They are a familiar sight in the urban landscapes of the countries of the former Soviet Union: trolleybuses, which connect residential and industrial areas almost silently with the help of overhead lines. In the Kyrgyz capital of Bishkek, they are now set to be replaced by electric buses. Rumors to this effect have been circulating since the spring. In July, Bishkek's mayor Aibek Dzhunushaliyev confirmed them. "We are doing everything we can to create comfortable conditions for citizens. We are not only removing billboards, but also trolleybus lines. [...] Trolleybuses can only run on one route and we cannot temporarily divert them to other roads. Electric buses are more mobile, and to solve congestion problems in the city, their route can be changed. This is impossible with trolleybuses," the mayor told the state agency Kabar.	« Avec les trolleybus, c'est impossible", a expliqué le maire à l'agence publique Kabar. » . Voilà un maire, qui comme beaucoup d'autres maires d'autres villes, a besoin de se renseigner sur le trolleybus IMC. Au fait, pour des questions d'esthétique, va-t-il supprimer aussi l'éclairage public, les feux de signalisation, les panneaux routiers ? "This is impossible with trolleybuses," the mayor told the state agency Kabar." Here's a mayor who, like many other mayors in other cities, needs to find out more about the IMC trolleybus. By the way, for aesthetic reasons, is he going to do away with street lighting, traffic lights and road signs?
--	--	---	---	---

	Bereits vor der Bestätigung durch das Rathaus initiierten einige die Kampagne „Rettet den Trolleybus“. Radio Azattyk, der kirgisische Dienst von Radio Free Europe, schrieb darüber im Mai dieses Jahres. Das Kollektiv startete eine Petition und schickte einen Brief an Kirgistans Präsidenten Sadyr Dschaparow. Doch vergeblich. Im August waren bereits 14 Kilometer des Netzes abgebaut, berichtet Kaktus Media. Das Rathaus hatte im Juni mit den Arbeiten begonnen.	Avant même la confirmation de la mairie, certains ont initié la campagne "Sauvons le trolleybus". Radio Azattyk, le service kirghize de Radio Free Europe, a écrit à ce sujet en mai de cette année. Le collectif a lancé une pétition et envoyé une lettre au président kirghize Sadyr Djaparov. Mais en vain. En août, 14 kilomètres du réseau avaient déjà été démontés, rapporte Kaktus Media. La mairie avait commencé les travaux en juin.	Even before the confirmation by the city hall, some initiated the campaign "Save the trolleybus". Radio Azattyk, the Kyrgyz service of Radio Free Europe, wrote about it in May this year. The collective started a petition and sent a letter to Kyrgyzstan's President Sadyr Japarov. But to no avail. By August, 14 kilometers of the network had already been dismantled, reports Kaktus Media. The town hall had started the work in June.	
	„Illegaler Abbau“ Als Begründung nennt der Bürgermeister den Rückgang der Fahrgastzahlen von acht Millionen im Jahr 2023 auf fünf Millionen im Jahr 2024. Doch die Aktivist:innen kritisieren, dass er diese Zahl bewusst zu klein schätze. Der Bürgermeister verweist ebenfalls auf die „exorbitanten“ Kosten für die Wartung der Busse, die sich auf umgerechnet 2,1 Millionen Euro belaufen würden. Außerdem weist er auf die Ästhetik der Hauptstadt hin, die künftig einen „offenen Himmel“, also frei von Kabeln, haben solle. Im August ging der Bürgermeister während einer Stadtratssitzung auf die Situation des öffentlichen Nahverkehrs in Bischkek ein. Wie Kaktus Media berichtete, bekräftigte er die Notwendigkeit eines öffentlichen Nahverkehrs und erinnert daran, dass die Stadt über ein Netz von 1.000 Bussen verfügt. <i>„Bei den Trolleybussen sprechen wir von der Schaffung eines „offenen Himmels“. Es war Teil unseres Programms. Wir dürfen die heutige Dynamik nicht stoppen. [...] Es ist die Politik des Staates, die Politik der Führer des Landes, es ist die Politik des Rathauses von Bischkek“,</i> so der Bürgermeister weiter.	"Dégradation illégale" Pour justifier cette décision, le maire évoque la baisse du nombre de passagers, qui passerait de huit millions en 2023 à cinq millions en 2024. Mais les militants critiquent le fait qu'il sous-estime délibérément ce chiffre. Le maire évoque également les coûts "exorbitants" de l'entretien des bus, qui s'élèveraient à l'équivalent de 2,1 millions d'euros. Il évoque en outre l'esthétique de la capitale, qui devrait à l'avenir avoir un "ciel ouvert", c'est-à-dire exempt de câbles. En août, lors d'une réunion du conseil municipal, le maire a évoqué la situation des transports publics à Bichkek. Comme l'a rapporté Kaktus Media, il a réaffirmé la nécessité des transports publics et a rappelé que la ville disposait d'un réseau de 1.000 bus. "A sujet des trolleybus, nous parlons de la création d'un "ciel ouvert". Cela faisait partie de notre programme. Nous ne devons pas arrêter la dynamique actuelle. [...] C'est la politique de l'Etat, la politique des dirigeants du pays, c'est la politique de la mairie de Bichkek", poursuit le maire.	"Illegal reduction" The mayor cites the decline in passenger numbers from eight million in 2023 to five million in 2024 as justification, but the activists criticize him for deliberately underestimating this figure. The mayor also points to the "exorbitant" costs of maintaining the buses, which would amount to the equivalent of 2.1 million euros. He also points to the aesthetics of the capital, which in future should have an "open sky", i.e. free of cables. In August, the mayor addressed the public transport situation in Bishkek during a city council meeting. As reported by Kaktus Media, he reiterated the need for local public transport and reminded everyone that the city has a network of 1,000 buses. "About trolleybuses, we are talking about creating an 'open sky'. It was part of our program. We must not stop today's momentum. [...] It is the policy of the state, the policy of the country's leaders, it is the policy of Bishkek City Hall," the mayor continued.	

	Laut der Aktivistin Bermet Borubajewa, Gründerin der Initiative BishkekSmog, könne „<i>die unansehnliche Natur</i>“ von Trolleybus-Kabeln kein Argument sein. „<i>Solche Entscheidungen sollten in öffentlichen Anhörungen getroffen und in die Verkehrsstrategie einbezogen werden</i>“, betont sie. Die Aktivistin erinnert daran, dass die Rückbauarbeiten noch vor dem Ende der öffentlichen Anhörungen begonnen haben. Gesetzlich festgeschrieben ist eine Mindestfrist von einem Monat für öffentliche Debatten über Themen, die die Interessen der Bürger:innen berühren. Rechtlich gesehen hätte das Rathaus seine Arbeit frühestens am 6. Juli aufnehmen dürfen. Die Aktivist:innen haben deshalb rechtliche Schritte wegen „<i>illegaler Demontage von Infrastruktur</i>“ eingeleitet, berichtet Kaktus Media.	Selon l'activiste Bermet Borubayeva, fondatrice de l'initiative BishkekSmog, "la nature inesthétique" des câbles de trolleybus ne peut pas être un argument. "De telles décisions devraient être prises lors de consultations publiques et intégrées à la stratégie de transport", souligne-t-elle. La militante rappelle que les travaux de démantèlement ont commencé avant même la fin des consultations publiques. La loi prévoit un délai minimum d'un mois pour les débats publics sur des sujets touchant aux intérêts des citoyens. D'un point de vue juridique, la mairie aurait dû commencer ses travaux au plus tôt le 6 juillet. Les activistes ont donc entamé des démarches juridiques pour "démantèlement illégal d'infrastructures", rapporte Kaktus Media.	According to activist Bermet Borubayeva, founder of the BishkekSmog initiative, "the unsightly nature" of trolleybus cables cannot be an argument. "Such decisions should be made in public hearings and included in the transport strategy," she emphasizes. The activist points out that the dismantling work began before the end of the public hearings. The law stipulates a minimum period of one month for public debates on issues that affect citizens' interests. Legally, the town hall should not have started work until July 6 at the earliest. The activists have therefore taken legal action for "illegal dismantling of infrastructure", reports Kaktus Media.	
--	--	---	--	--

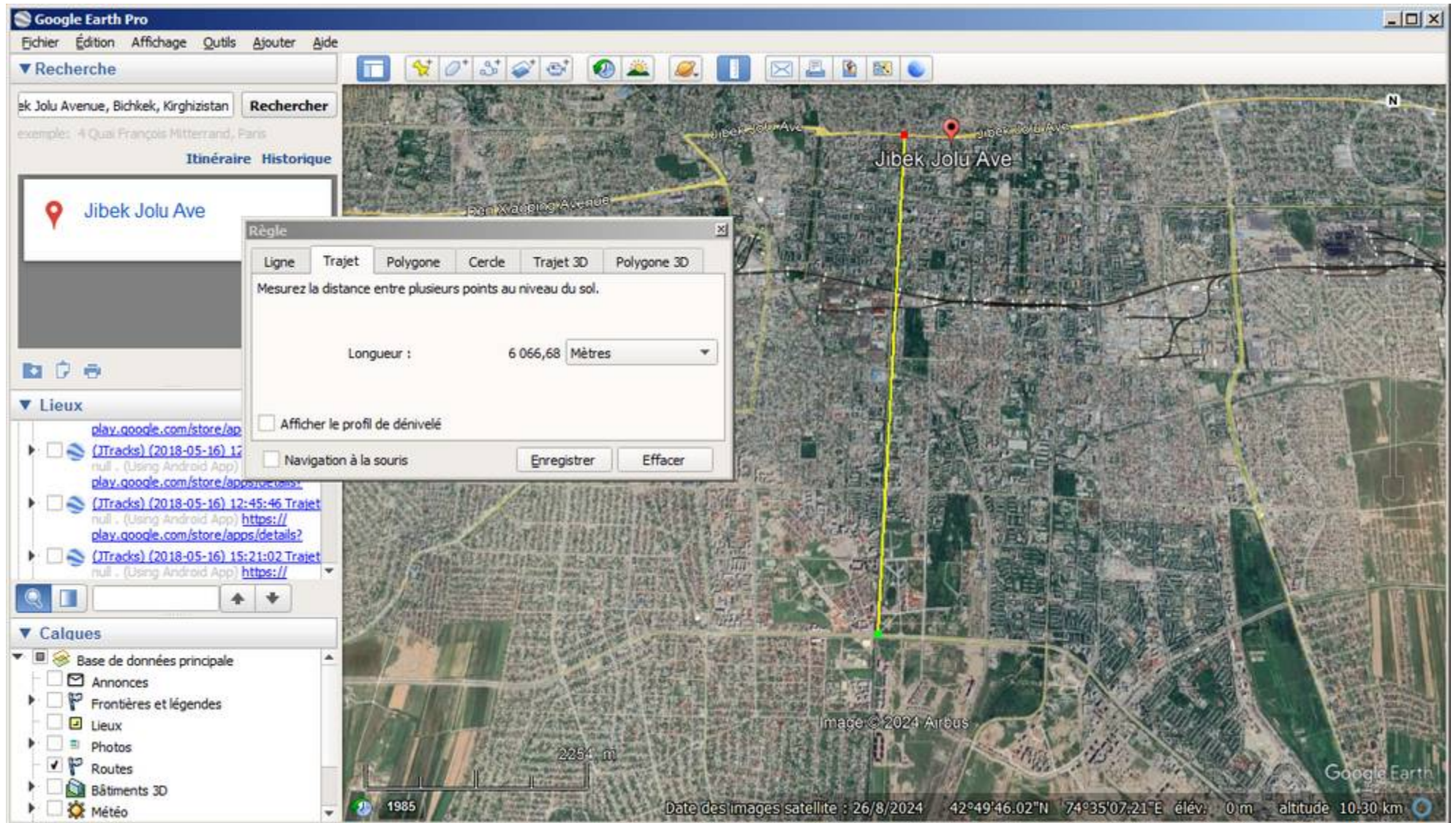
Grüne Darlehen in Frage Bermet Borubajewa erinnert auch daran, dass ein Darlehen der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) in Höhe von 23,5 Millionen Euro zwischen 2016 und 2018 den Kauf neuer Trolleybusse und Instandhaltungsarbeiten an einem großen Teil des Netzes ermöglichte. Ein Kredit, dessen Rückzahlung noch läuft, betont sie. Darüber hinaus stelle die Entscheidung des Bürgermeisters, die ausgemusterten Trolleybusse in andere Städte des Landes zu verlegen, ihrer Meinung nach einen „<i>eklatanten Verstoß</i>“ gegen das EBWE-Darlehen dar, das der Stadt Bischkek gewährt wurde. Nach Angaben des Kollektivs sei die Demontage der Trolleybusse von Bischkek eine Auflage der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) gewesen, von der die Stadt im Dezember 2021 ein weiteres Darlehen in Höhe von umgerechnet 45 Millionen Euro für den Kauf von 120 Elektrobussen sowie Ladestationen erhalten hatte. Diese Busse wurden bei einem chinesischen Unternehmen bestellt. Vertreter der ADB erklärten, dass die Bedingungen des Darlehens nicht den Ersatz eines Transportmittels durch ein anderes vorsähen, und dass die Bank sich von der Entscheidung des Rathauses distanzieren, berichtet das kirgisische Nachrichtenportal 24.kg.	Les prêts verts en question Bermet Boroubaïeva rappelle également qu'un prêt de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) de 23,5 millions d'euros entre 2016 et 2018 a permis l'achat de nouveaux trolleybus et des travaux de maintenance sur une grande partie du réseau. Un crédit dont le remboursement est toujours en cours, souligne-t-elle. De plus, la décision du maire de transférer les trolleybus réformés vers d'autres villes du pays constitue, selon elle, une "violation flagrante" du prêt de la BERD accordé à la ville de Bichkek. Selon le collectif, le démontage des trolleybus de Bichkek était une condition imposée par la Banque asiatique de développement (BAD), dont la ville avait reçu un autre prêt d'un montant équivalent à 45 millions d'euros en décembre 2021 pour l'achat de 120 bus électriques ainsi que des stations de recharge. Ces bus ont été commandés à une entreprise chinoise. Les représentants de la BAD ont expliqué que les conditions du prêt ne prévoyaient pas le remplacement d'un moyen de transport par un autre et que la banque se distançait de la décision de la mairie, rapporte le portail d'information kirghize 24.kg.	Green loans in question Bermet Borubayeva also recalls that a loan of 23.5 million euros from the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) between 2016 and 2018 enabled the purchase of new trolleybuses and maintenance work on a large part of the network. A loan that is still being repaid, she emphasizes. In addition, the mayor's decision to move the decommissioned trolleybuses to other cities in the country is, in her opinion, a "blatant violation" of the EBRD loan granted to the city of Bishkek. According to the collective, the dismantling of Bishkek's trolleybuses was a condition of the Asian Development Bank (ADB), from which the city had received a further loan of the equivalent of 45 million euros in December 2021 for the purchase of 120 electric buses and charging stations. These buses were ordered from a Chinese company. Representatives of the ADB explained that the terms of the loan did not provide for the replacement of one means of transport with another and that the bank distanced itself from the city hall's decision, reports the Kyrgyz news portal 24.kg.	Et en plus, il semblerait qu'ils aient achetés récemment des trolleybus neufs !! And more, they seem to have recently bought new trolleybuses!
---	---	---	--

	Die vom Rathaus geplanten fünf Buslinien seien als Ersatz für die Trolleybusse nicht ausreichend, um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, sagen die Aktivist:innen. Sie schlagen vor, dass die Busse das bestehende Angebot ergänzen und in Stadtteilen verkehren sollten, die nicht von Trolleybussen bedient werden.	Les cinq lignes de bus prévues par la mairie pour remplacer les trolleybus ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins de la population, affirment les militants. Ils proposent que les bus complètent l'offre existante et circulent dans les quartiers qui ne sont pas desservis par les trolleybus.	The five bus routes planned by the town hall to replace the trolleybuses are not sufficient to meet the needs of the population, say the activists. They suggest that the buses should supplement the existing service and run in districts that are not served by trolleybuses.	
	Bischkek wächst Die erste Trolleybus-Linie der Stadt wurde am 13. Januar 1951 eingeweiht. Frunse, so der damalige Name der Stadt, hatte zu diesem Zeitpunkt rund 150.200 Einwohner:innen. Nach und nach kamen weitere 10 Linien hinzu. Gleichzeitig erlebte die Stadt eine spektakuläre demografische Entwicklung, die hauptsächlich auf die wachsende Landflucht zurückzuführen ist. Mittlerweile zählt sie rund eine Million Einwohner:innen. Aufgrund der großen Zahl informeller Siedlungen am Rande der Stadt ist die genaue Zahl jedoch unklar. In den Jahren nach der Unabhängigkeit waren Busse selten und hatten oft Pannen. Der Trolleybus war damals praktisch das einzige öffentliche Verkehrsmittel in der Hauptstadt. Die Stadt verfügt auch über ein ausgedehntes Netz von Kleinbussen, den Marschrutkas. Wie Radio Azattyk im April berichtete, sollen aber auch sie gemäß der Planung der Stadtverwaltung schrittweise aus dem Stadtzentrum verschwinden und durch Elektrobusse ersetzt werden. Pläne zum Bau einer U-Bahn wurden schnell aufgegeben, da das Projekt als zu teuer und zu komplex angesehen wurde.	Bichkek grandit La première ligne de trolleybus de la ville a été inaugurée le 13 janvier 1951. Frunzé, le nom de la ville à l'époque, comptait à l'époque environ 150.200 habitants. Peu à peu, dix autres lignes ont été ajoutées. Parallèlement, la ville a connu un développement démographique spectaculaire, principalement dû à l'exode rural croissant. Aujourd'hui, elle compte environ un million d'habitants. Cependant, en raison du grand nombre de quartiers informels en périphérie de la ville, le nombre exact n'est pas clair. Dans les années qui ont suivi l'indépendance, les bus étaient rares et tombaient souvent en panne. Le trolleybus était alors pratiquement le seul moyen de transport public dans la capitale. La ville dispose également d'un vaste réseau de minibus, les marchroutkas. Mais comme l'a rapporté Radio Azattyk en avril, ils devraient eux aussi disparaître progressivement du centre-ville, conformément au projet de la municipalité, et être remplacés par des bus électriques. Les plans de construction d'un métro ont été rapidement abandonnés, le projet étant jugé trop coûteux et trop complexe.	Bishkek is growing The city's first trolleybus line was inaugurated on January 13, 1951. Frunse, as the city was then called, had around 150,200 inhabitants at the time. A further 10 lines were gradually added. At the same time, the city experienced a spectacular demographic development, mainly due to the growing rural exodus. It now has around one million inhabitants. However, due to the large number of informal settlements on the outskirts of the city, the exact number is unclear. In the years after independence, buses were rare and often broke down. The trolleybus was practically the only means of public transport in the capital at the time. The city also has an extensive network of minibuses, the marshrutkas. However, as Radio Azattyk reported in April, the city administration plans to gradually remove them from the city center and replace them with electric buses. Plans to build a metro were quickly abandoned as the project was considered too expensive and too complex.	Marchroutkas : minibus exploités par des indépendants, transport plus ou moins informel

Der Bevölkerungszuwachs der Hauptstadt hat auch zu einer explosionsartigen Zunahme von Autos geführt. In Bischkek hat sich ihre Zahl seit 2005 vervierfacht und 90 Prozent der zugelassenen Autos sind über 15 Jahre alt, was zu einer Verdoppelung von Staus und Luftverschmutzung führt. Frunse war eine der grünsten Städten der Sowjetunion, erinnert das Nachrichtenportal Vesti.kg. Aber heute gehört Bischkek zu den Städten, die vor allem im Winter am stärksten von Luftverschmutzung betroffen sind. Da die kirgisische Hauptstadt am Fuße der Berge liegt, ist die Belüftung von Natur aus schlecht. Der Smog in Bischkek führt zu einem Anstieg von Atemwegserkrankungen, die zwischen 2011 und 2015 um 20 Prozent zugenommen haben. Die Zahl vorzeitiger Todesfälle aufgrund von Luftverschmutzung wird auf 400 geschätzt.	La croissance démographique de la capitale a également entraîné une explosion du nombre de voitures. A Bichkek, leur nombre a quadruplé depuis 2005 et 90% des voitures immatriculées ont plus de 15 ans, ce qui entraîne un doublement des embouteillages et de la pollution de l'air. Frunse était l'une des villes les plus vertes d'Union soviétique, rappelle le portail d'information Vesti.kg. Mais aujourd'hui, Bichkek fait partie des villes les plus touchées par la pollution de l'air, surtout en hiver. La capitale kirghize étant située au pied des montagnes, l'aération y est naturellement mauvaise. Le smog de Bichkek entraîne une augmentation des maladies respiratoires, qui ont progressé de 20 % entre 2011 et 2015. On estime à 400 le nombre de décès prématurés dus à la pollution de l'air.	The capital's population growth has also led to an explosion in the number of cars. In Bishkek, their number has quadrupled since 2005 and 90 percent of registered cars are over 15 years old, leading to a doubling of traffic jams and air pollution. Frunse was one of the greenest cities in the Soviet Union, recalls the news portal Vesti.kg. But today, Bishkek is one of the cities most affected by air pollution, especially in winter. As the Kyrgyz capital is located at the foot of the mountains, ventilation is naturally poor. The smog in Bishkek leads to an increase in respiratory diseases, which rose by 20 percent between 2011 and 2015. The number of premature deaths due to air pollution is estimated at 400.	
--	---	--	--

Ein Seilbahnprojekt Anfang September berichtete 24.kg, dass die Städte Osch und Naryn ihre ersten Trolleybusse aus der Hauptstadt erhalten hätten. Dies gehe aus Mitteilungen der jeweiligen regionalen Pressedienste von Osch und Naryn hervor. Das Rathaus von Bischkek hat zu diesen Transfers keine offizielle Mitteilung gemacht. Das Argument, den Himmel der Stadt von Kabeln zu befreien, erscheint den Einwohner:innen von Bischkek zweifelhaft, da der Vizebürgermeister der Hauptstadt, Dschyrgalbek Schamyralijew, im April 2023 den Bau einer Seilbahn ins Gespräch brachte. Geplant sei eine sechs Kilometer lange Strecke, hauptsächlich entlang des Manas- und des Tschingis-Aitmatow-Boulevards, auf der täglich bis zu 100.000 Fahrgäste befördert werden sollen. Die geschätzten Baukosten betragen umgerechnet zwischen 45 und 54 Millionen Euro.	Un projet de téléphérique Début septembre, 24.kg a rapporté que les villes d'Och et de Naryn avaient reçu leurs premiers trolleybus de la capitale. Cela résulterait de communiqués des services de presse régionaux respectifs d'Och et de Naryn. La mairie de Bichkek n'a fait aucune communication officielle sur ces transferts. L'argument de libérer le ciel de la ville des câbles semble douteux aux habitants de Bichkek, car le vice-maire de la capitale, Djyrgalbek Shamyraliyev, a évoqué en avril 2023 la construction d'un téléphérique. Il s'agirait d'une ligne de six kilomètres, principalement le long des boulevards Manas et Tchinguiz Aïtmatov, qui transporterait jusqu'à 100 000 passagers par jour. Les coûts de construction sont estimés entre 45 et 54 millions d'euros.	A cable car project At the beginning of September, 24.kg reported that the cities of Osh and Naryn had received their first trolleybuses from the capital. This is according to reports from the respective regional press services of Osh and Naryn. Bishkek City Hall has not made any official announcement about these transfers. The argument of freeing the city's sky from cables seems dubious to the residents of Bishkek, as the deputy mayor of the capital, Dzhyrgalbek Shamyraliyev, brought up the construction of a cable car in April 2023. A six-kilometre route is planned, mainly along Manas and Chingiz-Aitmatov Boulevards, which would carry up to 100,000 passengers a day. The estimated construction costs are between 45 and 54 million euros.	Un téléphérique avec des câbles de très bonne sections, des pylônes énormes, c'est sans doute pour enchanter le ciel !!. On a eu les mêmes élus à Nancy qui voulaient construire un téléphérique au-dessus d'un boulevard, mais eux sont revenus à la raison, et Nancy construit à cet endroit une ligne de trolleybus Quand on regarde l'axe prévu pour le téléphérique sur Google Earth (voir fichier 24-1361V PDeb Tracé Google Earth Bichkek projet téléphérique 6 km), quel magnifique site propre bus façon Chavchavadze av de Tbilisi pourrait être implanté, en trolleybus IMC bien évidemment. A cable car with very large cables and enormous pylons, no doubt to enchant the sky! We had the same elected officials in Nancy who wanted to build a cable car over a boulevard, but they came to their senses, and Nancy is building a trolleybus line at this location. When you look at the planned axis for the cable car on Google Earth (see file 24-1361V PDeb Google Earth Bichkek cable car project 6 km), what a magnificent bus exclusive right-of-way following the Tbilisi Chavchavadze av model could be set up, with IMC trolleybuses of course.
---	--	--	--

Tracé du projet de téléphérique. Way of the cable car project



Im Juli wies Kaktus Media darauf hin, dass bereits eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadtverwaltung von Bishkek und einem Schweizer Unternehmen unterzeichnet worden sei. Die Journalist:innen hatten auch Architekt:innen und Stadtplaner:innen interviewt, die über die Machbarkeit des Projekts mehr als ratlos schienen. Die Nationale Entwicklungsstrategie 2018–2040 legt den Schwerpunkt auf den Verkehr und zielt darauf ab, die kirgisische Hauptstadt an die Standards des modernen städtischen Lebens anzupassen. Bishkek trat 2019 dem „Green Cities“-Programm der EBWE bei. Angesichts des Umweltgebots erscheint die Abschaffung eines zuverlässigen und umweltfreundlichen Transportmittels, gelinde gesagt, paradox. Eléonore Darasse für Novastan Aus dem Französischen von Robin Roth	En juillet, Kaktus Media a signalé qu'un accord de coopération avait déjà été signé entre la municipalité de Bichkek et une entreprise suisse. Les journalistes avaient également interviewé des architectes et des urbanistes qui semblaient plus que perplexes quant à la faisabilité du projet. La stratégie de développement national 2018-2040 met l'accent sur les transports et vise à adapter la capitale kirghize aux normes de la vie urbaine moderne. Bichkek a rejoint le programme "Villes vertes" de la BERD en 2019. Face à l'impératif environnemental, la suppression d'un moyen de transport fiable et écologique semble pour le moins paradoxale. Eléonore Darasse pour Novastan Traduit du français par Robin Roth	In July, Kaktus Media pointed out that a cooperation agreement had already been signed between the city administration of Bishkek and a Swiss company. The journalists had also interviewed architects and urban planners, who seemed more than perplexed about the feasibility of the project. The National Development Strategy 2018-2040 focuses on transportation and aims to adapt the Kyrgyz capital to the standards of modern urban life. Bishkek joined the EBRD's "Green Cities" program in 2019. Given the environmental imperative, the abolition of a reliable and environmentally friendly means of transportation seems paradoxical, to say the least. Eléonore Darasse for Novastan Translated from the French by Robin Roth	
---	---	--	--

Mince, j'ai tout traduit en FR et EN et il faut que j'arrive à la fin pour constater que l'article existe en français ! Voir l'article en français ci-dessous

[Accueil](#) > Dernier arrêt pour le trolleybus de Bichkek



Dernier arrêt pour le trolleybus de Bichkek

Au printemps dernier, le maire de Bichkek a annoncé la suppression des trolleybus de la capitale et leur remplacement par des bus électriques. Une décision qui interroge nombre d'habitants.

- [Kirghizstan](#)
- 8 minutes

20 septembre 2024

Rédigé par :

[Eléonore Darasse](#)



Un trolleybus avenue Tchouï, à Bichkek (illustration). Photo : A. Savin / Wikimedia Commons.

Au printemps dernier, le maire de Bichkek a annoncé la suppression des trolleybus de la capitale et leur remplacement par des bus électriques. Une décision qui interroge nombre d'habitants.

Familier du paysage urbain des pays de l'ex-Union soviétique, où il assurait sans bruit et au moyen de câbles aériens les liaisons entre les zones résidentielles et les zones industrielles, le trolleybus est en passe de disparaître des rues de la capitale kirghize pour être remplacé par des bus électriques. Des rumeurs l'évoquaient au printemps, et le maire de Bichkek, Aïbek Djounouchaliev, l'a confirmé en juillet dernier.

« Nous faisons tout pour créer des conditions confortables pour les citoyens. Nous supprimons non seulement les panneaux d'affichage, mais aussi les lignes de trolleybus. Tous les câbles seront enlevés. Les trolleybus ne peuvent circuler que sur un seul itinéraire et nous ne pouvons les rediriger temporairement vers d'autres rues. Les bus électriques sont plus mobiles, et pour résoudre les problèmes d'embouteillages dans la ville, leur itinéraire peut être modifié. Avec les trolleybus, cela est impossible », a déclaré le maire dans une [interview](#) auprès de l'agence d'Etat Kabar.

Une décision unilatérale qui suscite l'incompréhension de nombreux habitants. Et qui les a conduit à organiser, avant même la confirmation par la mairie en juillet, la campagne « Sauvez le trolleybus », dans le but d'empêcher sa suppression, comme le [rapportait](#) en mai dernier Radio Azattyk, la branche kirghize du média américain Radio Free Europe.

Le collectif a notamment lancé une pétition et adressé une [lettre](#) au président de la République kirghize, [Sadyr Japarov](#). En vain. En août, la mairie avait déjà démantelée 14 kilomètres du réseau, comme le [rapporte](#) le média kirghiz Kaktus. Qui précise que la mairie avait entamé les travaux dès le mois de juin.

Une « suppression illégale », dénonce un collectif

Pour justifier cette suppression, le maire met en avant la diminution du nombre de passagers, passé de huit millions en 2023 à cinq millions en 2024. Mais les activistes lui reprochent de sous-estimer volontairement ce nombre. Le maire évoque également le coût « *exorbitant* » pour la ville que représente l'entretien des trolleybus, plus de 200 millions de soms (soit plus de 2,1 millions d'euros). Le maire fait également référence à l'esthétique de la capitale, qui doit à l'avenir être à « *ciel ouvert* », c'est-à-dire dégagée des câbles.

Plus tard, en août, lors d'une réunion du conseil municipal, le maire revient sur la situation des transports publics à Bichkek, [rapporte](#) Kaktus. « *Nous avons répété à plusieurs reprises qu'aujourd'hui la ville avait besoin de transports publics* », évoque le maire, qui rappelle que la ville dispose parallèlement d'un réseau de 1 000 bus. « *Concernant les trolleybus, nous parlons de la création d'un « ciel ouvert ».* Cela faisait partie de notre programme. Nous ne devons pas arrêter la dynamique qui existe aujourd'hui. » Et d'insister : « *C'est la politique de l'Etat, la politique des dirigeants du pays, c'est la politique de la mairie de Bichkek.* »

Pour la militante Bermet Boroubaïeva, par ailleurs fondatrice de l'initiative [#BishkekSmog](#), « *le caractère inesthétique des câbles de trolleybus n'est pas un argument. De telles décisions devraient être prises lors d'audiences publiques et devraient être incluses dans la stratégie des transports* », insiste-t-elle, rappelant que les travaux de démantèlement ont commencé avant la fin des audiences publiques. La [loi](#) kirghize impose un délai d'un mois minimum concernant les débats publics sur les sujets affectant les intérêts des citoyens. Légalement, la mairie ne pouvait donc commencer les travaux avant le 6 juillet, au plus tôt. Les militants ont donc engagé une action en justice pour « *démantèlement illégal de l'infrastructure* », [rapporte](#) Kaktus.

Les prêts verts en question

Bermet Boroubaïeva rappelle également qu'un [prêt](#) de la [Banque européenne pour la reconstruction et le développement \(BERD\)](#) à la République kirghize rétrocédé à la ville de Bichkek, à hauteur de 23,5 millions d'euros, a permis entre 2016 et 2018 l'achat de nouveaux trolleybus et la rénovation d'une grande portion du réseau. Un prêt dont le remboursement est toujours en cours, insiste-t-elle. En outre, la décision du maire de transférer les trolleybus retirés vers d'autres villes du pays représente selon elle une « *violation flagrante* » du prêt de la BERD, celui-ci ayant été accordé à la ville de Bichkek.

Selon le collectif, le démantèlement des trolleybus de Bichkek serait une condition fixée par la [Banque asiatique de développement \(BAD\)](#), auprès de laquelle la ville a [obtenu](#) en décembre 2021 un autre prêt de 51 millions de dollars (soit 45 millions d'euros) pour l'achat de 120 bus électriques et les bornes de recharge. Ces bus ont été commandés à une entreprise chinoise, la Ankai Automobile & Co. Les représentants de la BAD ont répondu que les conditions du prêt n'incluaient pas la substitution d'un moyen de transport par un autre, et la banque se distancie de toute décision de la mairie concernant le réseau de trolleybus, [relève](#) le média kirghiz 24.kg.

Envie de participer à Novastan ? Nous sommes toujours à la recherche de personnes motivées pour nous aider à la rédaction, l'organisation d'événements ou pour notre association. [Et si c'était toi ?](#)

Les cinq lignes de bus prévues par la mairie pour remplacer les trolleybus sont insuffisantes pour répondre aux besoins de la population, selon les militants, qui proposent que les bus viennent compléter l'offre existante, et soient répartis dans les quartiers non desservis par les trolleybus.

Bichkek, une capitale en expansion

La première ligne de trolleybus de la ville est inaugurée le [13 janvier 1951](#). Bichkek, qui s'appelle encore Frounzé, compte alors [environ](#) 150 200 habitants. Progressivement, 11 lignes parcourent la capitale. La ville a parallèlement connu un développement démographique spectaculaire, abritant aujourd'hui environ un million d'habitants. Ce chiffre demeure imprécis, en raison du grand nombre d'[habitats illégaux](#) formés en périphérie de la ville et conséquence, principalement, de l'exode rural.

Dans les années qui suivent l'indépendance, les bus étaient rares et souvent en panne. Le trolleybus était alors pour ainsi dire le seul moyen de transport collectif de la capitale. La ville dispose également d'un vaste réseau de minibus, les [marchroutkas](#), encore que la mairie a récemment annoncé son intention de les retirer progressivement du centre-ville, comme le [rapportait](#) en avril dernier Radio Azattyk, pour les remplacer progressivement par des bus électriques. Un temps envisagée, la construction d'un métro avait été rapidement abandonnée, le projet étant estimé trop coûteux et trop complexe.

La hausse de la population dans la capitale a par ailleurs entraîné une explosion du nombre de voitures. A Bichkek, leur nombre a été [multiplié par quatre](#) depuis 2005 et 90 % des voitures immatriculées ont plus de 15 ans, ce qui entraîne une double augmentation des embouteillages et de la pollution de l'air.

Frounzé comptait parmi les villes les plus vertes de l'Union soviétique, [rappelle](#) le média kirghiz Vesti.kg. Bichkek figure aujourd'hui parmi les villes les plus [concernées](#) par la pollution de l'air, [surtout l'hiver](#). La capitale kirghize étant située au pied des montagnes, elle est naturellement peu ventilée. Le [smog de Bichkek](#) entraîne une hausse des maladies respiratoires, qui ont augmenté de 20 % entre 2011 et 2015. Et le nombre de décès prématurés dû à la pollution de l'air est estimé à 400.

Un projet de téléphérique

Au début du mois de septembre, le média kirghiz 24.kg [rapportait](#) que les villes d'[Och](#) et de [Naryn](#) avaient toutes deux réceptionné leur premier lot de trolleybus en provenance de la capitale. Ces transferts ont été annoncés par les services de presse régionaux respectifs d'Och et de Naryn, la mairie de Bichkek n'ayant pas communiqué officiellement sur ces transferts.

L'argument avancé par le maire de Bichkek de dégager le ciel de la ville des câbles laisse les habitants d'autant plus dubitatifs qu'en avril 2023, le vice-maire de la capitale, Jyrgalbek Chamyrallyev, avait évoqué la construction d'un téléphérique, comme l'avait alors [rapporté](#) Kaktus. Prévu sur six kilomètres, principalement le long de l'avenue Manas – Tchinguiz Aïtmatov, pour un montant estimé entre 50 et 60 millions de dollars (entre 45 et 54 millions d'euros), le projet ambitionne de transporter quotidiennement jusqu'à 100 000 personnes.

[Kaktus](#) avait fait savoir en juillet dernier qu'un accord de coopération avait déjà été signé entre la mairie de Bichkek et une société suisse. Le média avait également interrogé des architectes et des urbanistes, qui s'étaient révélés plus que perplexes sur la faisabilité du projet.

La [Stratégie nationale de développement 2018-2040](#) met l'accent sur les transports, et ambitionne d'aligner la capitale kirghize sur les standards de la vie urbaine moderne. Bichkek avait rejoint en 2019 le [programme « Villes vertes »](#) de la BERD. Au regard de l'impératif environnemental, la suppression d'un mode de transport fiable et parmi les plus respectueux de l'environnement semble pour le moins paradoxale.

Eléonore Darasse

Rédactrice pour Novastan

Merci d'avoir lu cet article jusqu'au bout ! Si vous avez un peu de temps, nous aimerions avoir votre avis pour nous améliorer. Pour ce faire, vous pouvez [répondre anonymement à ce questionnaire](#) ou nous envoyer un email à redaction@novastan.org. Merci beaucoup !

FIN