

Téléphérique urbain: les villes se lancent

Les Echos - Laurence Albert / Journaliste | Le 22/02 à 13:43



Le futur tramway de Brest passera à 72 mètres au-dessus de la rivière. Un investissement de 19,1 million d'euros - brest.fr

Une loi présentée début février en conseil des ministres clarifie les incertitudes juridiques et n'oblige plus les municipalités à exproprier tout en instaurant des servitudes. Brest, Toulouse, Orléans, Grenoble et Créteil ont des projets sur la table qui ont l'avantage d'être moins cher que le tramway.

Les derniers verrous juridiques sont désormais levés. En présentant en conseil des ministres début février une loi assouplissant le régime des servitudes urbaines, la ministre de l'environnement Ségolène Royal vient de donner un sérieux coup de pouce aux promoteurs du téléphérique urbain. Contrairement à l'étranger, la France compte aujourd'hui peu de téléphériques à l'exception de quelques funiculaires à Grasse, Pau, Lyon, Grenoble... Mais de plus en plus d'élus locaux caressent cette idée, attirés par les coûts relativement modestes des équipements- plus faibles que le tramway -, les travaux plus légers, et le côté moins polluant de ces transports par câble. Selon le ministère des transports, une quinzaine de projets seraient en préparation dans les villes: à Toulouse, Orléans, Grenoble, Chamonix, mais aussi en Ile-de- France, où la densité de population et les nombreuses coupures urbaines en font une solution sérieusement envisagée (Créteil, Roissy..). Figure de proue du mouvement, Brest sera équipée dès septembre 2016. « *Ce sont souvent des villes qui ont déjà pris à bras le corps le dossier des transports collectifs, notamment dans le centre, et qui s'aperçoivent que pour un quartier donné,- un peu éloigné, ou difficile à franchir en raison d'une barrière naturelle-, le téléphérique peut-être une alternative au tramway ou au bus*» explique Gérard Chausset, adjoint au maire de Mérignac et chargé du dossier au GART.

Des servitudes très encadrées

Si le téléphérique est longtemps resté marginal en France, c'est que la contrainte juridique était jusqu'à présent trop forte pour les municipalités. En l'absence de texte de loi ad hoc, la seule solution consistait à transposer au téléphérique les règles en vigueur pour le tramway. Des textes datant des années 40 particulièrement drastiques, puisqu'ils supposent l'expropriation des habitations survolées. De quoi ulcérer tous les riverains. Un casse-tête politique doublé d'une incertitude juridique puisque les mairies n'étaient jamais vraiment assurées de gagner en cas de recours. « *Il y avait, une épée de Damoclès, un besoin de clarification.* » reconnaît Gérard Chausset. Seule Brest, dont le téléphérique survole une rivière, la Penfeld, et des zones militaires avait donc pu se lancer dans l'aventure. La nouvelle loi d'habilitation, transposition de la loi sur la transition énergétique, change la donne. Elle n'oblige plus à l'expropriation, mais crée des servitudes très encadrées, qui pourront s'appliquer aux habitations. Seront ils indemnisés du préjudice ? Difficile encore de le savoir, mais un vrai travail de concertation devra être mené. « *C'est un décret important ; il va donner un élan aux donneurs d'ordre publics ; Désormais l'urbain aura le même texte que le code du tourisme et pourra organiser des négociations avec les propriétaires et mettre en œuvre des déclarations d'utilité publique. Ça va ouvrir les villes au transport par câble et permettre aux décideurs d'y réfléchir sérieusement,* » se félicite Christian Bouvier, vice -président de Poma, l'une des entreprises les plus importantes du secteur. « *Les associations comme « Touche pas à mon ciel » à Issy les Moulineaux pourront désormais parler avec les porteurs de projets* ». Même son de cloche, évidemment du côté du cabinet de Ségolène Royal qui considère que les freins sont levés et les projets vont sans doute se développer. Et ce, d'autant « *que les finances des collectivités locales ne sont pas florissantes* »

Brest prêt en septembre prochain

En septembre prochain, un téléphérique urbain va relier le secteur du château - bas de la célèbre rue de Siam- à celui des Capucins, un tout nouveau quartier résidentiel et d'affaires créé sur une ancienne emprise militaire en surplomb de la ville. Pour effectuer les 420 mètres qui les séparent, François Cuillande, le maire de Brest, a opté pour un téléphérique. Il passera à 72 mètres au-dessus de la rivière la Penfeld et n'empêchera donc pas le va-et-vient des bateaux militaires qui y naviguent. L'autre option aurait été de construire un nouveau pont, « il aurait coûté deux fois plus cher », indique-t-on à Brest métropole. 19,1 millions d'euros sont investis dans la réalisation de cet équipement aérien confiée sur appel d'offre au groupement composé de Bouygues Construction pour la partie structure et au Suisse BMF-Bartholet constructeur de téléphériques et spécialiste des remontées mécaniques. « *Le financement, explique-t-on encore à Brest métropole, est partagé entre le versement transport et des subventions publiques territoriales, d'Etat et de l'Europe* ». Le téléphérique pourra transporter 1.200 passagers par heure pour un trajet d'une courte durée de trois minutes et une fréquence de départs toutes les cinq minutes. Brest est souvent balayée par les intempéries venues de l'ouest, chacune des deux vaste cabines largement vitrées et à la forme rappelant celle des bastingages de navires, est faite pour circuler par des vents jusqu'à 108 km/heure ! Ce téléphérique va compléter le réseau des transports urbains de l'agglomération et sera donc accessible au prix d'un ticket d'autobus ou de tramway.

Aérotram à Toulouse

Toulouse va construire un téléphérique pour relier deux hôpitaux et l'université en franchissant une colline. Lancé en 2013 par l'ancien maire socialiste, le projet sera réalisé par son successeur Jean-Luc Moudenc (LR). Le nouveau président de Toulouse Métropole a été convaincu de l'utilité de l'« aérotram » car il compte l'allonger dans un deuxième temps pour en tripler la fréquentation. Dans l'immédiat, le projet prévoit de construire d'ici à 2020 une ligne de 2,6 kilomètres reliant l'université de sciences et de médecine Paul Sabatier (30.000 étudiants), le CHU de Rangueil (230.000 consultations par an), et le campus de l'Oncopôle qui réunit l'hôpital universitaire du cancer et les centres de recherche de l'Inserm, de Pierre Fabre et d'Evotec. En franchissant un dénivelé de 100 mètres et la Garonne, le téléphérique reliera les trois stations en 10 minutes, contre trois-quarts d'heure en autobus. Le Syndicat mixte des transports en commun (STMC) prévoit d'étendre plus tard le téléphérique aux zones d'activités de Basso Cambo au sud-ouest et de Montaudran au sud-est, où travaillent 50.000 personnes. Ainsi allongé, le téléphérique transportera 20.000 passagers par jour, comme un tramway. Le STMC a ouvert une première consultation des entreprises pour la conception, la construction et la maintenance pendant 20 ans. Il retiendra le 15 mars 4 candidats, et le lauréat sera sélectionné avant le 7 décembre pour une mise en service en 2020. Le coût de la construction et de la maintenance est estimé entre 44 et 63 millions d'euros selon qu'il s'agit d'un téléphérique monocâble ou d'un système à trois câbles plus confortable, transportant 2.000 personnes à l'heure. « Les deux systèmes sont étudiés et présentent la même capacité de transport, soit l'équivalent d'un tramway, pour un coût d'exploitation inférieur à celui d'un bus », se félicite Francis Grass, PDG de la Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine chargée de la maîtrise d'ouvrage. Une fois rallongé, l'« aérotram » désengorgera le sud de la ville. Il y a urgence car l'agglomération gagne 15.000 personnes par an et connaîtra 250.000 déplacements journaliers supplémentaires entre 2015 et 2020.