



L'actualité professionnelle du secteur de l'environnement

## Téléphérique urbain : les cinq projets les plus avancés

Brest, Orléans, Toulouse, Grenoble et Créteil s'avèrent les projets de téléphérique les plus avancés. Les dernières évolutions réglementaires ont permis d'instaurer le câble comme un mode de transport en commun et de l'adapter au contexte urbain.



© Métropole de Brest

Les deux télécabines du futur téléphérique urbain de Brest présentent la particularité de disposer d'une paroi vitrée côté nord qui peut s'occulter pour éviter les vues intrusives dans les jardins privés



Document réservé à l'usage exclusif de l'abonné AF000703

Laperche Dorothée -

Actu-Environnement adhère au Centre Français d'exploitation du droit de Copie (CFC).

*"Nous disposons désormais de l'arsenal réglementaire qui permet de gérer les projets de transport par câble, de faciliter leur inscription en ville, souligne Gaëtan Rioult, responsable de la division transports par câbles du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG). Avec ces nouveaux outils, la*

*concrétisation de ces projets dépend davantage d'éléments sur lesquels nous n'avons pas la main : l'acceptation sociale et leur adaptation aux besoins ".*

## **Un cadre réglementaire qui s'adapte**

Fin d'année dernière, le Gouvernement publiait une ordonnance et un décret en Conseil d'Etat qui instaurent notamment les servitudes d'utilité publique (SUP) de libre survol. *"Ces textes donnent la possibilité réglementaire d'imposer le survol des cabines, moyennant une indemnité, à la condition de passer à plus de 10 mètres du sol et des bâtiments, précise Yves Schneider, chargé de mission sûreté et développement durable au STRMTG. Il a été considéré qu'à moins de 10 mètres la contrainte sur le propriétaire est trop forte pour lui imposer une servitude"*.

Ce premier pas réglementaire a été complété par un arrêté en mars dernier qui adapte les règles techniques au contexte urbain. Auparavant, les prescriptions suivies étaient celles qui s'appliquaient pour les téléphériques en montagne. Ainsi, les cabines d'une capacité supérieure à 40 personnes nécessitaient un cabinier pour accompagner les passagers. *"Sous certaines conditions, le cabinier ne sera plus imposé : il pourra être remplacé par des caméras, de la phonie et la possibilité pour le personnel d'accéder à la cabine en cas de panne"*, développe Gaëtan Rioult.

Parmi les autres évolutions : la gestion du risque incendie pour éviter la propagation du bâtiment au téléphérique. *"Les valeurs forfaitaires que nous proposons n'étaient pas forcément adaptées à l'ensemble des infrastructures rencontrées en ville : bâtiments d'habitation, usines, stations essence, etc. Les mesures de recul nécessaires ne sont pas forcément les mêmes, explique-t-il. Nous avons réécrit l'arrêté de manière à avoir des dispositions par objectifs"*. Les règles de maintenance ont été également revues au regard des différences de cadence et de fonctionnement entre un usage urbain - annuel et quotidien - et montagnard, saisonnier.

Des outils de financements accompagnent également ces évolutions réglementaires. Le troisième appel à projets transports collectifs et mobilité durable a ainsi retenu les projets de téléphérique urbain de Brest (29), Orléans (45) et Boulogne-sur-Mer (62) (ce dernier est en attente aujourd'hui).

Dans le cadre du programme d'investissement d'avenir, l'action "Ville de demain" devrait accorder des financements au projet de Toulouse (31). Enfin, plusieurs projets de transport par câble sont en cours d'étude, notamment à Grenoble (38), Chambéry (73), Saint-Etienne (42) et Créteil (94) dans le cadre des contrats de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER).

Si plusieurs collectivités envisagent de lancer ce type de transport en commun sur leurs territoires, seuls cinq projets semblent réellement engagés dans la démarche : Brest, Orléans, Toulouse, Grenoble et Créteil. Ces collectivités ont notamment participé au groupe de travail transport par câble du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et du STRMTG (rattaché au ministère de l'Environnement). Elles ont été force de propositions pour les évolutions réglementaires réalisées. *"Notre premier objectif était de convaincre les collectivités que le câble pouvait être une solution de transport public urbain performante pour franchir les coupures urbaines, précise Victor Antonio, directeur mission tramway et téléphérique de Brest-métropole. Ensuite, le second axe était de construire un cadre réglementaire puis enfin de discuter les bonnes pratiques opérationnelles"*.

### **Mise en service du téléphérique de Brest fin 2016**

Dans la liste des projets qui émergent, le téléphérique urbain de Brest s'avère le plus avancé : sa mise en service est prévue pour fin octobre 2016. Il vise le franchissement d'un fleuve, la Penfeld, pour rejoindre le nouveau quartier des Capucins, également en cours de construction. Selon Victor Antonio, le tracé du téléphérique a nécessité l'accord du ministère de la Défense pour le survol d'une base navale. Sa cabine vitrée a la capacité de s'opacifier *"pour éviter les vues intrusives lors du survol de deux jardins privés"*, explique-t-il.

Dans la pratique également, ce nouveau moyen de transport nécessitera des évolutions. Pour maîtriser les coûts d'exploitation du téléphérique, Brest-métropole a choisi de mutualiser son personnel sur plusieurs systèmes de transport : bus, tram, téléphérique. Les opérateurs et exploitants disposent déjà d'une partie des connaissances nécessaires et bénéficieront de formations complémentaires dans des stations de ski. *"Nous nous sommes rendus compte que la loi dite Mop, que nous pratiquons de façon assez régulière pour des lignes de bus et de métro, n'était pas la procédure la plus adaptée pour ces nouveaux outils. Le recours à des marchés de conception réalisation serait plus adéquat, estime-t-il également. Je milite pour dire aux maîtres d'ouvrages, de ne pas être trop prescriptif sur la technologie, de se concentrer sur les besoins et les performances attendus du système pour éviter de louper les réponses de certains constructeurs"*.

Second projet qui pourrait sortir de terre : celui d'Orléans. Il table quant à lui sur un démarrage du service à l'automne 2018. Le téléphérique urbain doit permettre lui aussi de relier, un quartier en devenir, Interives (réhabilitation d'une friche industrielle sur 110 ha) à la gare de Fleury, en franchissant un réseau ferré. *"Nous travaillons avec SNCF réseau sur le survol des 400 mètres de voies ferrées existantes"*, note Charles-

Eric Lemaigen, président de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire. *Notre difficulté est que nous devons nous caler sur les quelques week-ends d'entretien des voies ferrées pour réaliser les travaux".*

## **Des projets qui complètent le réseau de transport existant**

Le projet de Toulouse vise quant à lui une inauguration courant 2020. Le tracé du téléphérique urbain projette le développement du réseau de transport en commun. Il prévoit de relier l'Oncopole à l'Université Paul Sabatier en franchissant la Garonne, une zone Natura 2000 et les hauteurs de la colline de Pech David. Il ambitionne dans un second temps d'étendre le projet à l'est et à l'ouest pour continuer à améliorer le maillage. *"Sur les déclarations d'utilité publique, les choses vont aller plus vite,* souligne Jean-Michel Lattes, adjoint au maire de Toulouse en charge des déplacements, également président du syndicat mixte de transports en commun (Tisséo SMTC) de l'agglomération toulousaine. *Nous rencontrons désormais les mêmes difficultés que lorsque nous créons une ligne de bus en site propre".*

Dans le Val de Marne, un projet de téléphérique urbain prévoit de relier Créteil à Villeneuve Saint George en passant par Limeil Brévannes. Il permettrait le survol de différents obstacles (grande ceinture ferroviaire, gare de triage, RN 406 et RD 60, entrepôts logistiques, lignes à haute tension, etc.). Sa mise en service, aujourd'hui prévue en 2020, pourrait être toutefois retardée : un dialogue est en cours avec la brigade des sapeurs pompiers de Paris qui refuse le passage des cabines au dessus de son centre de formation. *"Les négociations se passent bien, assure Yoann Rispal, conseiller transport. Le préfet de police nous a confirmé qu'il n'y avait pas de problème. Nous avançons aujourd'hui sur un tracé consensuel faisable qui survole l'emprise de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris (BSPP). Depuis le lancement du projet, nous dialoguons avec la BSPP, nous continuerons".*

Enfin, Grenoble souhaite voir la mise en service de son transport par câble à horizon 2021- 2022. Le projet du téléphérique urbain desservira Grenoble et trois villes proches (Sassenage, Saint-Martin-le-Vinoux et Fontaine) grâce à un survol de la rivière Isère et l'un de ses affluents (le Drac) ainsi que des infrastructures routières (A480, N481) et ferroviaires. Il répond également à un objectif de connexion aux trois lignes de tramway A, B et E. *"Le projet est très en amont. Cela peut être perçu comme très positif pour la population mais également comme une source d'inquiétude : comment penser un mode de transport alors que la zone va évoluer d'ici 30 ans",* soulève Christophe Ferrari, président de Grenoble Alpes Métropole.

D'autres projets sont à l'état d'idées, comme par exemple, le projet de Roissy en France (95) pour désenclaver la zone de l'aéroport (franchissement d'un faisceau

routier) ou encore ceux de l'île de La Réunion.

*"Le câble ne doit pas devenir une nouvelle marotte mais c'est un élément important pour faire le chaînon manquant dans un réseau ou rejoindre un quartier lorsqu'il y a des coupures, obstacles",* pointe Gérard Chausset, élu référent pour les TCSP (métro, tramway, BHNS, câble) au Gart, adjoint au maire de Mérignac (33) et président de la Commission Transport de Bordeaux Métropole.

*"Désormais, ce qui va jouer ce sont des questions de financement : des prévisions de projet, implanter la station au bon endroit, réaliser des conceptions raisonnables, etc.",* assure Gaëtan Rioult.

Article publié le 03 mai 2016



**Dorothee Laperche** , journaliste  
Rédactrice spécialisée

---

Actu-Environnement

© 2003 - 2016 COGITERRA - ISSN N°2107-6677

Actu-Environnement adhère au Centre Français d'exploitation du droit de Copie (CFC).