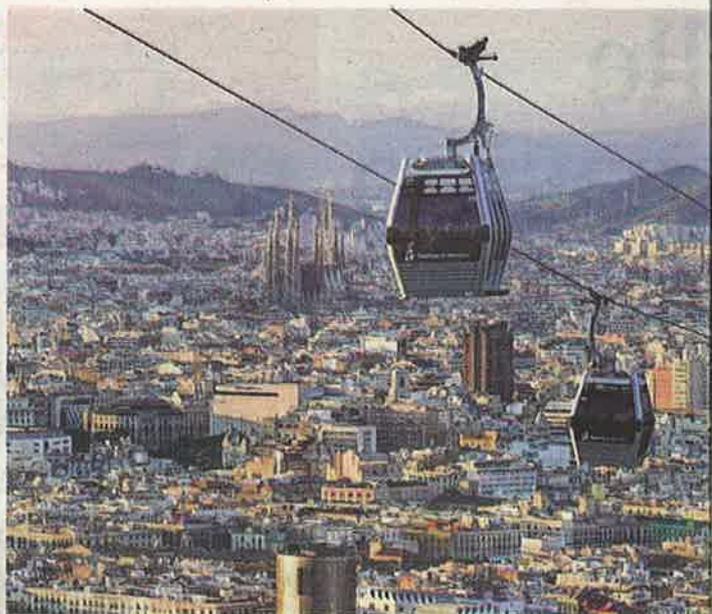




**New York.** Le téléphérique reliant Roosevelt Island à Manhattan longe le pont de Queensboro au-dessus de l'East River. (Image Source/Ditto.)



**Barcelone.** Un téléphérique dessert la colline et le parc de Montjuïc. (Hemis.fr/Pierre Jacques.)

## Le téléphérique arrive en ville

**Ecologique et bon marché, ce moyen de transport jusque-là réservé aux sites touristiques en France va bénéficier d'une aide financière de l'Etat.**

**E**t si vous alliez au travail en téléphérique ? Plus écologique et moins cher, le téléphérique urbain est devenu en période de crise et en plein réchauffement climatique le moyen de transport à la mode. De Brest à Toulouse en passant par Grenoble, Bordeaux, Marseille, Calais, Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne), Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) ou Bagnolet (Seine-Saint-Denis), on ne compte plus les villes qui en rêvent. D'autant que le téléphérique pourra bénéficier du coup de pouce financier de l'Etat. Mardi, Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, a lancé son appel à projets pour promouvoir les transports collectifs propres. A la clé : une enveloppe de 450 M€ à partager.

### ■ Coût de construction au kilomètre moins élevé

« Quand il faut déboursier en moyenne entre 40 M€ et 50 M€ pour construire un kilomètre de métro, entre 15 M€ et 25 M€ pour le tramway, il faut seulement 8 M€ à 15 M€ pour le téléphérique, détaille le Gart (Groupe des autorités responsables de transport), qui réunit plus de 260 collectivités. En cette période de disette budgétaire, le calcul est vite fait. » A Brest, avec ses 185 000 habi-

tants et seulement deux ponts pour traverser les 400 m de la Penfeld, le téléphérique fait figure de sauveur. « Il nous fallait un pont levant pour laisser passer les bateaux, soit une facture de 30 M€ à 50 M€, se souvient Victor Antonio, responsable du projet. Notre téléphérique à 16,5 M€ s'est naturellement imposé. »

Avec une mise en service prévue en septembre 2015, il sera le premier du genre dans l'Hexagone. Un retour en grâce pour ce mode de transport cantonné aux sites touristiques en France. Là où Medellin (Colombie), Taipei (Taïwan) ou encore New York (Etats-Unis) disposent de leur téléphérique urbain, les villes françaises sont aux abonnés absents. Surprenant, quand on sait que le leader mondial Poma est français (*voir encadré*). « En France, les lobbies du métro et du tramway sont très efficaces », justifie Denis Baud-Lavigne, responsable commercial chez Poma. Pourtant, le téléphérique cumule les avantages. Rapidement réalisable, il est également le moyen de transport collectif le plus propre. Quand il émet 10 g de gaz à effet de serre par kilomètre et par passager, le tramway en émet 17 g, le métro 23 g et le bus 76 g. Toutefois, « avec ses 4 000 passagers maximum transpor-

tés par heure, il ne soutiendra jamais la comparaison avec le métro qui fait dix fois plus, tempère Yoann Rispal, chef de projet du téléphérique de Villeneuve-Saint-Georges. Ce n'est pas la solution miracle. Et les habitants peuvent le percevoir comme une agression visuelle. C'est plutôt le chaînon manquant lorsqu'il y a un obstacle à franchir ou quand le réseau de transports est déjà dense. »

Pour favoriser son développement, un groupe de travail a été créé afin de modifier une loi prise en 1941 par le gouvernement de Vichy. « Elle impose l'autorisation des propriétaires pour pouvoir installer un câble en dessous de 50 m de hauteur, résume Victor Antonio. Si on veut que le téléphérique prenne son envol, ce texte doit évoluer. »

VINCENT VÉRIER

### Un savoir-faire français

**P**oma, cette petite entreprise de 900 salariés installée à Voreppe, en banlieue de Grenoble, est le poids lourd du secteur. Un savoir-faire vieux de plus de soixante-dix ans, quand Jean Pomagalski, un ingénieur d'origine polonaise, invente et installe le premier télésiège à l'Alpe-d'Huez. Du téléphérique de l'aiguille du Midi en 1956 à celui du Pain de Sucre, à Rio (Brésil), en 1971, la petite entreprise iséroise s'impose. En 2003, elle se fait remarquer avec la construction de la Vanoise Express reliant les domaines skiables des Arcs et de la Plagne.

Un mastodonte de deux téléphériques pouvant transporter 200 personnes chacun. Réuni au sein d'une holding avec l'italien Leitner, le groupe réalise aujourd'hui plus de 500 M€ de chiffre d'affaires annuel. « Environ 75 % de notre activité concerne encore les appareils pour la neige, confie Denis Baud-Lavigne, responsable commercial de Poma. Mais celle de l'urbain est en pleine euphorie. Tous les quinze jours, j'ai une demande pour un téléphérique en ville. » Un marché estimé à environ 500 M€ sur quinze ou vingt ans.

v.v.