



En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies pour vous proposer des contenus et services adaptés à vos centres d'intérêts. [En savoir plus et gérer ces paramètres.](#)

> [Hebdo n° 1252](#) > [Technologie](#)

URBANISME • Le téléphérique, une bonne alternative à la voiture

Après Dubaï et Londres, les métropoles du Sud s'équipent de téléphériques. Sur fond d'urbanisation galopante, le transport câblé présente de multiples avantages.

[New Statesman](#) | Jessica Hatcher

5 novembre 2014 |



AFP

De Nairobi.

Ici, les automobilistes passent plusieurs heures par jour dans leur voiture. Un simple trajet de 10 kilomètres pour aller au travail peut prendre jusqu'à deux heures. Je connais quelqu'un qui, lorsqu'il est bloqué dans les embouteillages, en profite pour se couper les ongles des pieds. Le vice-gouverneur de la capitale kényane estime que les embouteillages coûtent presque 600 000 dollars [473 000 euros] par jour au pays.

Le même phénomène se retrouve dans presque toutes les villes en expansion des pays en voie de développement : la construction est en plein boom, la population augmente, mais les réseaux de transport ont du mal à suivre. Nous connaissons actuellement la croissance urbaine la plus rapide de l'Histoire. Plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, et cette proportion ne cesse d'augmenter. Selon les estimations du Fonds des Nations unies pour la population, la plus forte hausse aura lieu en Asie et en Afrique, principalement dans les petites villes et les agglomérations qui ont peu de ressources pour s'adapter aux changements.

Elles n'auront pas de place pour un réseau routier et ferroviaire terrestre de grande taille, et pas d'argent pour construire des voies ferrées souterraines. Considérez maintenant les téléphériques, ces symboles de l'opulence alpine, et imaginez-les s'élevant au-dessus d'une ville comme Nairobi ou Johannesburg. Ils pourraient servir non seulement aux touristes, mais à tout le monde, des banquiers aux femmes de ménage, en passant par les jardiniers et les chômeurs des taudis qui s'aventurent dans les quartiers riches.

Dix fois moins cher que le métro

Le plus grand constructeur de ces engins au monde, l'entreprise autrichienne Doppelmayr, pourrait bientôt révolutionner le transport dans les villes des pays en développement. Selon son directeur du marketing, Ekkehard Assmann, l'idée des téléphériques urbains a fait beaucoup de chemin au cours des sept dernières années. "Beaucoup de grandes métropoles pensent sérieusement à les utiliser pour résoudre leurs problèmes de circulation", affirme-t-il. Après le succès du transport par câble à Caracas, Rio de Janeiro et Medellín, presque toutes les grandes métropoles d'Amérique du Sud ont ainsi exprimé leur intérêt pour ce système, poursuit-il. En Afrique subsaharienne, l'installation d'un téléphérique à Lagos, au Nigeria, est presque terminée.

Une étude de faisabilité est en cours à Kampala, en Ouganda, et la Banque mondiale a approuvé un emprunt de 175 millions de dollars [138 millions d'euros] pour financer le projet. Caracas, la capitale du Venezuela, a construit son premier téléphérique en 1952. Quatre ans plus tard, Alger, la capitale de l'Algérie, en faisait autant. L'Algérie est aujourd'hui considérée comme un leader mondial dans le domaine du transport urbain par câble : quatre grandes villes du pays sont équipées de ce système, et le réseau d'Alger compte déjà quatre lignes. Les arguments économiques en faveur des téléphériques urbains sont incontestables. Ils peuvent transporter 5 000 passagers à l'heure dans chaque sens, moins que les rames de métro, qui peuvent prendre en charge plus de 20 000 passagers à l'heure, mais qui coûtent dix fois plus cher.

15 centimes d'euros par trajet

S'ils sont correctement utilisés, ils consomment moins d'énergie que la plupart des systèmes de transport, parce que les moteurs tournent à une vitesse constante. Les coûts d'installation sont également plus bas. Ce moyen de transport peut être bon marché pour les usagers, et les dépenses d'investissement peuvent être rapidement remboursées. A Constantine, en Algérie, un téléphérique a transporté 4,5 millions de passagers la première année [en 2008], pour 15 centimes d'euro par trajet. Même à ce tarif, les frais de fonctionnement et de maintenance étaient couverts.

Cerise sur le gâteau, les téléphériques sont un mode de déplacement attrayant. Faith Kangai Njeru est vendeuse de vêtements d'occasion, femme de ménage et mère de deux enfants. Elle vit à Nairobi et passe au minimum deux heures par jour dans les transports. A cause de cela, elle a elle-même dû engager une femme de ménage et une nounou, alors qu'elle ne gagne que 5,40 euros par jour. Je lui ai montré une vidéo sur les téléphériques dans les Alpes.

Faith, qui n'a jamais vu de neige ailleurs qu'à la télévision, a regardé attentivement les images. Puis je lui ai montré une autre vidéo sur Tlemcen, en Algérie, où les téléphériques pendent comme des décorations en verre bleu au-dessus des rues. Elle s'est calée dans son fauteuil en souriant. Je lui ai demandé combien elle payait pour ses trajets en autobus et lui ai exposé les arguments en faveur des téléphériques, mais les questions d'argent étaient visiblement passées au second plan. "Ça a l'air amusant !" s'est-elle exclamée, mettant fin à la discussion.