

Téléphérique urbain : les derniers verrous levés, les villes se lancent

Un marché qui suscite des convoitises

- Une loi présentée début février en Conseil des ministres clarifie les incertitudes juridiques.
- Brest, Toulouse, Orléans, Grenoble et Créteil ont des projets sur la table.

TRANSPORTS

Laurence Albert
lalbert@lesechos.fr
avec **Gabrielle Serraz**
— Correspondante à Grenoble

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. « C'est 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.

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 1940 particulièrement draconiens, 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.

Concertation

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. Y aura-t-il indemnisation du préjudice ? Difficile encore



Contrairement à l'étranger, la France compte aujourd'hui peu de téléphériques, à l'exception de quelques funiculaires, comme celui de Grenoble. Photo Jean-Pierre Clatou/AFP

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, pour-

ront désormais parler avec les porteurs de projet. »

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 ». ■

La ville de Brest va relier deux de ses quartiers par les airs

Son téléphérique fonctionnera en septembre. Long de 420 mètres, il nécessite un investissement de 19,1 millions d'euros.

Stanilas du Guerny
— Correspondant à Rennes

L'événement est de taille et inédit pour la ville. 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 Cullandre, 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. Autre option aurait été de construire un nouveau pont, « il aurait coûté deux fois plus cher », indique-t-on à Brest Métropole.

Compléter le réseau

Sont investis 19,1 millions d'euros dans la réalisation de cet équipement aérien confiée sur appel



En septembre prochain, le téléphérique urbain de Brest reliera le secteur du château à celui des Capucins. Photo brest.fr

d'offres 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 vastes cabines largement vitrées et à la forme rappelant celle des bastingages de navires est faite pour circuler par des vents jusqu'à 108 kilomètres-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.

Les élus espèrent que cet équipement attirera des visiteurs supplémentaires qui viendront admirer d'en haut le vaste port du Ponant et sa rade unique en Europe. ■

Relier deux hôpitaux à Toulouse

Le téléporté ouvrira en 2020 entre Rangueil et l'Oncopole. La métropole le rallongera plus tard.

Laurent Marcaillou
— Correspondant 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), qui l'avait qualifié de « gadget » à l'époque. Mais 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'Oncopole, 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 dix minutes, contre trois quarts d'heure en autobus.

Étendre le téléphérique

Le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) prévoit d'étendre plus tard le téléphérique aux zones d'activité de Basso Cambou, 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 SMTC a ouvert une première consultation des entreprises pour la conception, la construction et la maintenance pendant vingt 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 monocable ou d'un système à trois câbles plus confortable, transportant 2.000 personnes à l'heure. 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 connaît 250.000 déplacements journaliers supplémentaires entre 2015 et 2020. ■

Vinci, Eiffage et Bouygues allient leurs forces aux constructeurs pour aller sur ces nouveaux marchés.

Les projets de téléphérique qui essaient dans les villes ouvrent l'appétit des professionnels du secteur. Plusieurs consortiums se sont constitués autour des majors du BTP, et d'entreprises spécialisées dans le transport par câble. « Nous avons encore très peu d'expérience, au niveau national. Mais nous avons des entreprises très compétentes dans le domaine des transports urbains, qui vont se positionner », estime-t-on au cabinet de Ségolène Royal.

Bouygues, qui construit le téléphérique de Brest, a uni ses forces au suisse BMF Bartholet. De son côté, MND s'est allié avec Vinci Construction pour développer et installer un système de transport par câble baptisé « Cabline ». Dans un premier temps, les dispositifs de ce Cabline seront installés dans un nouveau type de télésiège six places qui doit sortir cette année. MND et Vinci, qui s'étaient portés candidats à Brest, ne comptent pas en rester là. « Nous comptons bien aller sur les marchés qui vont s'ouvrir dans les autres villes », explique Roland Didier, directeur général de MND.

Eiffage, la RATP et Poma s'allient aux universitaires et chercheurs.

Plus récemment, Poma, acteur majeur du transport par câble, a signé en février un accord avec la RATP d'une durée de trois ans, afin que les deux groupes partagent leurs informations sur les projets de transport par câble. La RATP, qui exploite déjà trois funiculaires (Montmartre, Laon, et Salève), se dit convaincue que ce transport « est appelé à trouver sa place » et quelle-même dispose de « solides atouts ». Depuis le 1^{er} janvier, les deux groupes exploitent ensemble, et pour sept ans, le réseau de Transports Urbains Laannois, qui comprend notamment un funiculaire Poma. « L'accord avec RATP marche bien et nous développons des projets en France et à l'étranger », reconnaît Christian Bouvier, vice-président de Poma. En juillet dernier, leur partenariat a franchi un nouveau cap. Les deux entreprises ont créé, aux côtés d'Eiffage et d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche (la Sorbonne, Centrale Lyon, ParisTech), un consortium autour d'un projet de recherche baptisé I2TC, financé par l'Etat et les collectivités locales. Avec un quadruple objectif : augmenter la vitesse de transports, lever les freins psychologiques, réussir l'intégration urbaine et s'adapter aux contraintes dans les villes. — L.A. et G.S. (à Grenoble)