

Téléphérique francilien, bientôt l'envol ?

Gadget ou transport d'avenir dans les villes ? À l'heure du Grand Paris Express et du retour en vogue du tramway, les cabines suspendues dans les airs semblaient réservées aux pistes de ski. Pourtant, en Italie ou en Allemagne, plusieurs téléphériques urbains ont vu le jour ces dernières années. L'Île-de-France s'y met à son tour, malgré quelques obstacles. Enquête.

Julien Descalles

L'opération séduction est lancée. Image d'Épinal des montagnes et des stations de sports d'hiver, le téléphérique est parti à la conquête des villes. Comme à New York, Barcelone, Bolzano (Italie), Coblenze (Allemagne), Medellín (Colombie) ou encore Nijni Novgorod (Russie), près de 130 agglomérations à travers le monde ont fait le choix du câble depuis plus d'une décennie, pas tant séduites par l'attraction touristique que par la solution de transports en commun qu'il apporte. C'est tout sauf une surprise pour l'architecte Jean-Robert Mazaud, auteur d'un Atlas mondial des transports à câble urbain – à paraître à la rentrée – et créateur, avec Antoine Grumbach, de la Société d'études et d'ingénierie des nouvelles écomobilités (SEINE) : « Sa première qualité, c'est d'être un outil de franchissement robuste. On pense d'abord dénivelé, relief, aspérité, mais il est tout aussi utile pour survoler des territoires impraticables et des coupures urbaines comme les infrastructures, les nœuds routiers, les fleuves, les espaces protégés, etc. »

Le téléphérique permet en effet de désenclaver certaines zones



urbaines. Espéré pour 2020, le Téléval doit relier Villeneuve-Saint-Georges et Limeil-Brévannes – les deux villes les plus pauvres et les plus touchées par le chômage du Val-de-Marne – à Créteil et à ses 50.000 emplois. Sur 4,5 km, il devra franchir une gare de triage ferroviaire et ses 18 voies ferrées, la RN 406, des lignes à haute tension culminant à 65 m, des entrepôts logistiques et la ligne du TGV Paris-Marseille ! « Dès lors, toutes les solutions traditionnelles s'avèrent très compliquées, voire rédhibitoires techniquement et financièrement », souligne Yoann Rispal, directeur de cabinet du président du conseil général du Val-de-Marne et l'un des initiateurs du projet Téléval. « Pour créer une ligne de bus, par exemple, il faudrait exproprier une vingtaine de propriétaires, raser des centaines d'arbres et construire un pont au-dessus de la gare de triage... »

Autre bénéfice du « tramway du ciel », à en croire ses partisans : sa contribution aux objectifs de la COP21. « C'est un mode de transport 100 % électrique, à la consommation du reste extrêmement modeste. Imaginons qu'on l'équipe de panneaux photovoltaïques, il ne génèrera aucun rejet de CO2. En outre, il est assez silencieux, le

sifflement produit étant à peine perceptible en ville », soutient Jean-Robert Mazaud, sous le charme. Et d'ajouter : « Pour les usagers, le téléphérique est un moment de bonheur, une petite minute de miracle pour découvrir la ville autrement et sans être contraints de descendre à 40 m sous terre. »

Développement durable toujours, « son bilan carbone est aussi intéressant à la construction, puisqu'il consomme beaucoup moins de foncier qu'un tramway ou un métro. Il suffit d'implanter un pylône tous les 150 m en plus des stations, c'est léger à mettre en œuvre et léger visuellement », assure Marc Dölger, cofondateur d'Outsign, agence d'architecture membre du consortium I2TC dédié à la question du téléphérique urbain (1). Et donc plus économique ? « Selon les projets évoqués, il coûterait deux à trois fois moins cher au kilomètre que le tramway. À l'heure où les caisses des collectivités publiques sont quasiment vides, cela compte », avance pour sa part Nicolas Moronval, responsable du pôle développement durable du groupe Eiffage, autre acteur d'I2TC.

« Des freins psychologiques. »

Comment, dès lors, expliquer le néant francilien ? Portés notamment par Jean-Robert Mazaud, les projets reliant les gares de Lyon et d'Austerlitz, l'esplanade de La Défense au métro Pont-de-Neuilly ou Les Mureaux à Meulan-en-Yvelines restent pour l'heure autant d'« Arlésiennes ». Le projet Métrocâble, reliant le métro Gallieni au quartier de la Noue à Bagnolet, a été reporté sine die après le changement de majorité municipale en 2014. « Attention, tous sont encore à l'étude, relativise Jean-Robert Mazaud. Le seul échec, c'est Issy-les-Moulineaux, qui a payé sa précipitation en croyant que la population allait adhérer sans problème – et sans concertation – au survol des propriétés privées. C'est une bonne leçon ! Désormais, les projets franciliens évitent quasiment

tous les survols d'habitations. »

Le retard français est également dû à des freins psychologiques à en croire Nicolas Moronval : « C'est d'autant plus paradoxal que la France est championne du monde du nombre d'appareils et que, avec Poma [entreprise française spécialiste des transports par câble], elle dispose d'une pépite mondiale ! Mais dans l'esprit de chacun, et notamment des élus, le téléphérique, c'est la montagne, rien que la montagne. Le sujet n'existe tout simplement pas en ville. Heureusement, depuis trois ans, les mentalités évoluent. »

« La loi de transition énergétique en soutien. »

Pour preuve, les entraves réglementaires sont en passe de céder. Début février, dans le cadre de la loi de transition énergétique, le ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, a proposé l'instauration de servitudes d'utilité publique dans le transport par câble en milieu urbain. En outre, le projet de loi met fin à la menace d'expropriation des habitants d'une zone survolée, en établissant de simples restrictions à la jouissance des terrains privés. De quoi rassurer les riverains et ouvrir la voie à la concertation. « Jusqu' alors, hors des zones touristiques de montagne, la loi ne prévoyait aucun cadre pour le téléphérique ! Désormais, cela va permettre de le faire entrer dans les documents d'urbanisme et de mettre en œuvre

des déclarations d'utilité publique, comme pour n'importe quel autre mode de transport », se réjouit Yoann Rispal.

Le directeur de cabinet ne doute pas du soutien populaire dont bénéficiera le Téléval, initié en 2008 : « Quand vous arrivez avec un projet divisant par trois le temps des transports collectifs – 15 mn au lieu de 45 – entre des communes enclavées et Créteil, ville préfeture avec son bassin d'emplois, ses universités, ses hôpitaux, vous êtes forcément soutenus, comme l'ont confirmé les réunions publiques en 2013. On a fait la preuve qu'il ne s'agissait en aucun cas d'un gadget. » Tous les clignotants semblent d'ailleurs au vert pour voir aboutir la ligne aérienne : 75 % du foncier nécessaire est, d'ores et déjà, sous maîtrise publique et, surtout, ce projet à 90 millions d'euros est désormais inscrit dans les financements du plan État-Région 2015-2020. Autre signal positif : depuis 2013, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) en est le maître d'ouvrage. « Cela prend beaucoup de temps de convaincre tous les acteurs, surtout à une époque où la priorité est à la modernisation du réseau existant et à la création du Grand Paris Express », constate Yoann Rispal.

« Il a fallu, et il faut encore, prêcher, évangéliser les décisionnaires. Il y a un cap psychologique à franchir et je suis persuadé que la première expérience de téléphérique urbain mise en œuvre sera déterminante : sa réussite rassurera ceux qui

manquent encore d'audace », estime Marc Dölger. Un avis unanimement partagé par les « pro-câbles ». En Île-de-France, ce sera donc certainement au trajet Pointe-du-Lac (Créteil)-Bois-Matar (Villeneuve-Saint-Georges) de faire ses preuves en 2020, avec 15.000 passagers attendus par jour, quand Brest ouvrira la voie des airs dès l'automne prochain. Deux initiatives qui pourraient provoquer un appel d'air. « Mais, au nombre de consultations et de délégations reçues ces dernières années, on a déjà constaté que le Téléval suscitait des vocations », sourit Yoann Rispal.

« Le Téléval pour défricher les airs. »

Preuve de l'engouement naissant, un second projet francilien entre Vélizy-Villacoublay (78) et le métro Pont-de-Sèvres, à Boulogne-Billancourt (92), est en discussion. « L'ambition est une mise en œuvre dans cinq ans », annonce Pascal Thévenot, député-maire (LR) de Vélizy-Villacoublay, qui a reçu le soutien de la présidente de la Région sur ce dossier. Un projet chiffré à 100 millions d'euros qui pourrait transporter jusqu'à 5.000 passagers par heure afin de soulager une RN 118 saturée matin et soir et d'anticiper un nouveau flux d'usagers dû à l'émergence du cluster Paris-Saclay. Mais pourquoi privilégier le chemin des airs ? « Il n'y a aucun foncier disponible pour élargir les voies et la piste du tunnel est extrêmement coûteuse. En outre, le chantier de téléphérique promet des délais moins longs – deux ans – sans perturbation du trafic », répond l'édile, qui aspire en outre à faire de sa commune un nœud multimodal, les télécabines reliant la ligne 9 et la future ligne 15 du GPE au tramway T6 et à la gare routière de Vélizy.

Reste que le projet témoigne des défis techniques auxquels le téléphérique urbain doit encore faire face. Ainsi, un arrêt intermédiaire a été ajouté sur le tracé avant tout pour permettre à ce dernier de... tourner. « Si un virage est nécessaire, il ne peut se faire qu'en station », concède Nicolas Moronval, d'Eiffage. « On doit encore travailler la question de la maintenance d'un téléphérique qui fonctionnera toute l'année en ville et pas seulement en saison, et celle de l'accessibilité des stations », complète Yoann Rispal. Pas question d'importer en ville des « œufs », ces petites télécabines à la montée sportive, quand les téléphériques devront accueillir personnes âgées ou poussettes... Pas de quoi cependant entamer l'optimisme de Jean-Robert Mazaud : « Il y a déjà eu d'immenses avancées, notamment sur la sécurité, le cadencement et la gestion des flux. Par exemple, à Ankara [Turquie], la numérisation des cabines permet de les faire démarrer à partir d'une certaine charge. De même, on sait désormais rapatrier une cabine jusqu'à la gare en cas de problème. » Et l'architecte de rêver de télécabines, pour 2024, transportant les sportifs entre le village olympique – sur l'Île Saint-Denis – et le Stade de France. Utopique ? ♦

(1) Un consortium consacré au téléphérique urbain qui regroupe Outsign, Poma et Eiffage, mais aussi la RATP, l'entreprise de conseil CD-VIA, l'agence numérique The Vibrant Project, l'université de Paris-I Panthéon-Sorbonne, l'École nationale supérieure de techniques avancées ENSTA Paris-Tech et l'École centrale de Lyon.

