

## 2 Temps fort

# Le téléphérique à la conquête des villes

**TRANSPORT** Dans de nombreuses villes, le transport par câble est vu comme une solution à l'engorgement urbain. En Suisse romande, les projets foisonnent

CÉLINE ZÜND  
@celinezund

Lorsque les routes sont surchargées, pourquoi ne pas passer par les airs? Le téléphérique descend de la montagne pour coloniser les villes, non plus seulement comme attraction touristique, mais comme moyen de transport à part entière. De Toulouse à Medellín, de Brest à Singapour, en passant par Coblenze: sur tous les continents, des villes envisagent ce type d'infrastructures aériennes comme une alternative aux bus et aux trams bondés. En Suisse aussi, les pouvoirs publics réfléchissent à la possibilité de tirer des câbles au-dessus des toits. Mais les experts avertissent: le métrocâble, comme on appelle le téléphérique urbain, n'est pas sans poser des difficultés dans des contrées densément peuplées.

### Un marché porteur

Dernier projet en date: une télécabine reliant les deux rives du lac de Zurich, entre les quartiers de Wollichofen et de Seefeld. L'idée émane de la Banque Cantonale zurichoise qui rêve, pour fêter ses 150 ans en 2020, d'offrir aux citoyens ce projet de prestige pour cinq ans. Ravis de cette nouvelle relayée avec enthousiasme par la presse zurichoise

début juillet, des politiciens à Bâle s'apprêtent à faire circuler une pétition pour réclamer leur téléphérique. «Ce ne devra pas être un gadget touristique, mais un moyen de transport à part entière, intégré dans le réseau existant», espère Emmanuel Ullmann, député vert libéral à Bâle-Ville et auteur de la pétition. En Suisse romande aussi, les projets fleurissent (voir ci-dessous).

Face à une demande croissante, le producteur de transport par câble Leitner, au Tyrol du Sud – l'un des deux leaders sur le marché à côté de l'Autrichien Doppelmayr-Garaventa – se tourne de plus en plus vers les cités. Il construit encore avant tout des infrastructures dédiées aux sports d'hiver mais, au cours des cinq dernières années, les téléphériques urbains et de tourisme ont pris une place croissante dans son portefeuille, passant de 5 à 30% des activités de l'entreprise. Martin Leitner, vice-président, estime que ce secteur représentera 50% des revenus de l'entreprise d'ici à quelques années.

### Un coût plus faible

Le téléphérique urbain a été popularisé par l'ouverture d'une première ligne de métrocâble à Medellín, en

Colombie, en 2004. Reliant les quartiers pauvres situés en hauteur au centre-ville, il a contribué à ouvrir des perspectives aux habitants des marges et à pacifier la ville. S'il représente une alternative à un réseau lacunaire dans des villes escarpées d'Amérique du Sud, dans les villes européennes disposant déjà d'un tissu de transport public dense, il est conçu plutôt comme un renfort destiné à désengorger les voies de circulation, ou à franchir des obstacles comme un fleuve ou un lac.

**«C'est impressionnant dans un bilan politique, mais pas pas absolument nécessaire. Et a-t-on vraiment besoin de davantage de mobilité?»**

MERJA HOPPE, CHERCHEUSE

Le métrocâble n'a plus grand-chose à voir avec l'expérience du skieur glissant bruyamment au-dessus des sapins, coincé dans une bulle frigorifique, explique Martin Leitner: «Les infrastructures récentes se sont adaptées à un usage urbain.» Capacité jusqu'à 30 passagers, sièges chauffants, aération et surtout, des systèmes de câbles plus silencieux. Leur bilan écologique et leur capacité – entre 2000 et 5000 personnes transportées par heure – les classent dans la catégorie mobilité douce. Plus rapide à installer qu'une ligne de tram ou de bus, le téléphérique coûte aussi moins cher, au moment de la construction comme pour l'exploitation, puisqu'il ne nécessite pas le personnel d'un réseau de tram ou de bus. «Pour 15 millions d'euros, on peut bâtir une ligne de 2000 mètres capable de transporter 3000 personnes par heure», souligne Martin Leitner.

### «Une balafre dans le paysage»

Ce type de projet éveille aussi l'intérêt des pouvoirs publics. A Zurich, aussi bien la présidente de la ville, la socialiste Corine Mauch, que le chef des transports libéral-radical Filippo Leutenegger, se montrent enthousiastes. Mais ce type d'installation peut cristalliser les tensions

**SUR LE WEB**

Retrouvez en vidéo les images du projet de téléphérique urbain de Zurich, et un panorama des villes (Medellin, Singapour, New York) qui ont intégré ce mode de transport dans leur urbanisme sur: [letemps.ch/videos](http://letemps.ch/videos)

auprès des riverains. Personne ne veut voir une télécabine survoler sa propriété et le risque de recours est élevé. Peu après l'annonce en grande pompe de la Banque Cantonale de Zurich, une poignée d'habitants des quartiers concernés protestait déjà contre une infrastructure qu'ils voient comme une «balafre dans le paysage». Ils redoutent de voir leur beau lac barré de câbles et de pylônes. Et réclament, plutôt, une ligne de bateau pour rejoindre la rive voisine.

Des voix critiques s'expriment aussi dans les milieux d'experts. «Les villes européennes ont déjà investi massivement dans le réseau de transport urbain et devraient d'abord réfléchir aux manières de perfectionner et d'optimiser les infrastructures existantes, plutôt que d'en ajouter de nouvelles qui risquent d'induire encore davantage de trafic», souligne Merja Hoppe, directrice du pôle de recherche sur le transport durable en ville à la Haute Ecole zurichoise des sciences appliquées (ZHAW). Les télécabines sont des projets de prestige, ajoute-t-elle: «C'est plus impressionnant dans un bilan politique, mais pas absolument nécessaire. Et a-t-on vraiment besoin de davantage de mobilité?» ■



Image de synthèse du projet de téléphérique reliant les deux rives du lac de Zurich. (ZÜRCHER KANTONALBANK)

## CINQ PROJETS EN GESTATION

### Le contournement aérien genevois

Genève étudie une ligne de télécabine pour relier Vernier et l'aéroport à deux zones en plein développement démographique à l'ouest de la ville: la commune de Bernex et la zone industrielle de Ziplo. «Cette desserte aérienne devrait surplomber des zones industrielles et de bureaux afin d'éviter de passer au-dessus des propriétés privées», explique Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs. Le Département cantonal des transports dirigé par Luc Barthasat entend déposer un projet de loi d'ici à la fin de l'année. Le parlement devrait se prononcer dans le courant de l'année 2018 sur cette nouvelle infrastructure, qui pourrait voir le jour en 2023. Budget, selon une première estimation: 80-90 millions. ■

### A Sion, un câble entre ville et montagne

Sion pourrait inaugurer une ligne de métrocâble urbain en 2020. C'est du moins ce qu'espère le président de la commune, Philippe Varone, qui se montre optimiste: «Nous avons de bonnes chances d'aboutir», dit-il. Les attentes sont élevées à l'égard du tracé de 3 kilomètres entre la gare de la capitale valaisanne et les crêtes de Thyon, conçu pour «réconcilier la plaine et la montagne». Il passerait par Les Mayens de l'Hôpital, au pied de la piste de l'Ours, l'une des quatre portes d'entrée dans le domaine skiable des 4 Vallées. Le conseil municipal a déposé une demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) pour ce projet dont les coûts avoisineraient les 20 millions. ■

### Fribourg, pour désengorger la route

A Fribourg, le Grand Conseil a accepté en mai 2016 un postulat réclamant l'étude par le gouvernement cantonal d'un projet de métrocâble qui relierait la gare, l'hôpital et la sortie d'autoroute. La proposition émane de deux élus, Antoinette de Weck (PLR) et Erika Schnyder (PS). Un rapport sur le coût d'un tel projet, son impact sur le réseau de bus urbain et son potentiel est attendu pour fin août 2017. Erika Schnyder, également syndique de Villars-sur-Glâne, est prête à patienter: «Il faudra sans doute vingt ans avant que ce projet ne devienne réalité. Mais je suis sûre qu'à l'avenir, on ne pourra faire autrement que de passer par les airs pour désengorger la route.» ■

### Morges hésite entre bus et télécabine

Une télécabine pourrait voir le jour entre la gare de Morges et la commune de Tolochenaz, à l'ouest, destinée à une forte croissance démographique au cours des prochaines années. L'idée figure dans la stratégie de développement urbain 2030 de l'association Région Morges, qui réunit 11 communes vaudoises. «Nous sommes encore dans la phase d'étude, amenée à évaluer quel système, du bus ou du métrocâble, offre la meilleure solution», précise Mauro Pascale, membre du comité directeur des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC). ■

### Surplomber les rives françaises du Léman

Dans le Chablais français, un architecte de 61 ans échafaude depuis le mois de novembre un projet de téléphérique longeant la rive du lac Léman. L'architecte belge installé à Evian Johan Roels voit grand et rêve de tirer un câble sur 55 kilomètres reliant les frontières avec la Suisse entre Veigy à l'ouest et Saint-Gingolph à l'est. Quelque 250 cabines glisseraient le long du lac, alimentées en partie par des panneaux solaires. Le «semi-retraité» compte soumettre ces jours son projet au nouveau ministre français de la Transition écologique, Nicolas Hulot. «Si ce projet ne se réalise pas, je m'en irai le réaliser en Asie, où tout va plus vite!», dit-il. ■