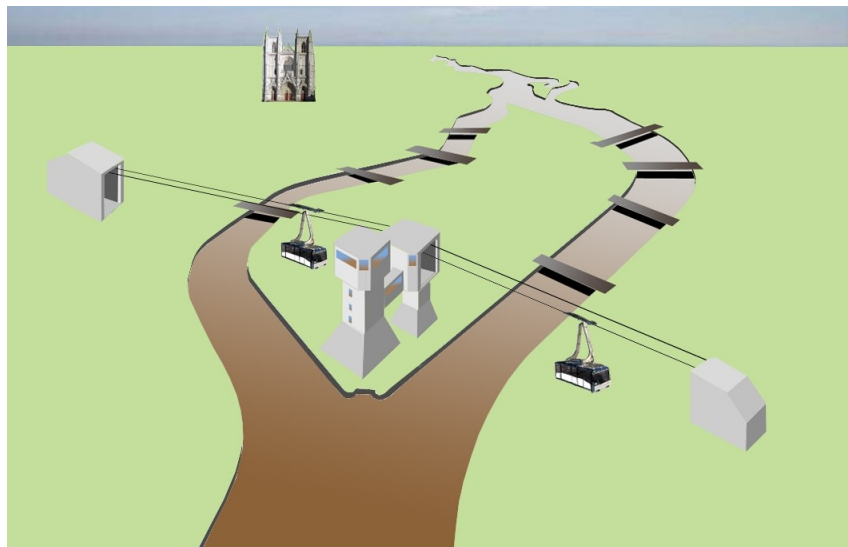


Téléphérique TransLoire

Nantes

Dossier complémentaire

Articles et liens utiles



Destinataire : Monsieur le Maire

De : Benoît Blineau et Isabelle Loirat, conseillers municipaux

En collaboration avec Maryvonne Bonny , Lionel Jouan, Vincent Bonny

REVUE DE PRESSE

[Le téléphérique et la ville, une nouvelle histoire d'amour](http://www.ddmagazine.com/831-Le-Le-telepherique-et-la-ville-une-nouvelle-histoire-damour.html) DD Magazine

<http://www.ddmagazine.com/831-Le-Le-telepherique-et-la-ville-une-nouvelle-histoire-damour.html>

Demain, je vais travailler en téléphérique Rue 89

<http://www.rue89.com/2008/05/02/demain-je-vais-travailler-en-telepherique>

Des télécabines en ville ! Réseau de veille en tourisme

<http://veilletourisme.ca/2009/06/02/des-telecabines-en-ville>

Des téléphériques en ville ? Valeurs actuelles 28 03 2008

http://www.valeursactuelles.com/public/valeurs-actuelles/html/fr/articles.php?article_id=2161

La banlieue rêve de téléphériques- Le Parisien 12 10 2008

<http://www.leparisien.fr/yvelines-78/la-banlieue-reve-de-telepheriques-12-10-2008-273196.php>

SITES A VISITER

MONTREAL

Le projet de télécabine à Montréal – Canada

<http://www.telecabinemontreal.com>

Le FIL l'autre voie La Balme de Sillingy (vidéo du projet)

<http://www.2000disentoui.fr/accueil.html>

Le chaînon manquant – Les points forts du tram aérien

<http://telepherix.free.fr>

LES VILLES QUI ONT UN TELEPHERIQUE

AUTRES TELECABINES DANS LE MONDE

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html

NEW YORK

[http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/\(gid\)/192567](http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/(gid)/192567)

GRENOBLE

<http://www.bastille-grenoble.fr/tele.htm>

LISBONNE

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Portugal

COLOGNE

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Germany

BARCELONE

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Spain

SINGAPOUR

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Malaysia

TAIPE

Première mondiale à Taïpe, une télécabine 5 tronçons

http://www.poma.net/francais/actualite/info/link_03/link_03.pdf

MEDELLIN

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Colombia

A Medellin, le téléphérique ranime les quartiers pauvres – Le Monde 5 février 2009

<http://radiocanalh.blogspot.com/2009/03/medellin-le-telepherique-ranime-les.html>

CARACAS

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html#Venezuela

RIO DE JANEIRO

Au Brésil, la favela parie sur le téléphérique Ouest France 18 nov 2008

CONSTANTINE

<http://www.youtube.com/watch?v=Nm7Mb8i6vc0>

Constantine : la satisfaction au rendez-vous

<http://www.algerieactuel.com/index.php/component/content/article/34-actualite/100-constantine--la-satisfaction-au-rendez-vous.html>

PORTLAND

<http://veilletourisme.ca/2009/06/02/des-telecabines-en-ville/?tagged>

LES PROJETS DE TELEPHERIQUES DANS LE MONDE

NEW YORK RECONSTRUIT SON TELEPHERIQUE

[http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/\(gid\)/192567](http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/(gid)/192567)

<http://www.leparisien.fr/economie/un-telepherique-francais-a-new-york-06-01-2009-362930.php>

MILAN

ALTAVIA : un projet de téléphérique urbain de 17km à travers Milan (page)

MONTREAL

Le projet de télécabine à Montréal – Canada

<http://www.telecabinemontreal.com>

GRENOBLE

Ebullition dans le ciel grenoblois – Le Point

<http://www.lepoint.fr/actualites-region/2008-06-05/grenoble-transport-ebullition-dans-le-ciel-grenoblois/1556/0/250625>

LIMEIL BREVANNES

Projet de TPH entre Limeil-Brévannes et la ligne 8 du métro parisien

http://www.actu-environnement.com/ae/news/limeil_brevannes_eco_quartier_temps_durable_4085.php4

Limeil rêve d'un téléphérique Le Parisien 23 avril 2008

Le projet de téléphérique fait parler de lui – Charenton le Pont – Le Parisien 25 07 08

L'idée du Téléphérique urbain : idée grotesque Le Parisien Juin 2008

<http://moncharenton.blogencommun.fr/2008-06-l-idee-du-telepherique-urbain-idee-grotesque>

TOULOUSE

Transports du futur. Téléphérique, navettes fluviales, voitures à air comprimé : ils arrivent. – La Dépêche.fr

Un téléphérique de Rangeuil au Cancéropôle

<http://www.ladepeche.fr/article/2008/09/29/478254-Transports-du-futur-Telepherique-navettes-fluviales-voitures-a-air-comprime-ils-arrivent.html>

GIVORS

Un exemple de projet soutenu par Les Verts <http://www.rhone.lesverts.fr/spip.php?article201>

ANNECY

L'incroyable idée d'une association locale : une télécabine La Balme/Annecy - Le Dauphiné Libéré

<http://www.ledauphine.com/transports-l-incroyable-idee-d-une-association-locale-une-telecabine-la-balme/annecy-@/index.jspz?chaine=15&comnumcom=74010&article=80452>

Cette « incroyable idée » a été validée par la communauté de communes de la Balme, et le Conseil Général 74 s'est engagé à financer une pré- étude

NANTES

Le Modem prend le téléphérique- LiBération 26 02 2008

<http://www.liberation.fr/france/010175016-le-modem-prend-le-telepherique>

REVUE DE PRESSE

[Le téléphérique et la ville, une nouvelle histoire d'amour](http://www.ddmagazine.com/831-Le-Le-telepherique-et-la-ville-une-nouvelle-histoire-damour.html)

<http://www.ddmagazine.com/831-Le-Le-telepherique-et-la-ville-une-nouvelle-histoire-damour.html>

Écrit par : [Yves Heuillard](#) dans [urbanisme](#), [technologie](#) le 1 décembre 2008



On les appelle téléphériques, télécabines, tramways aériens, on les associe toujours à la montagne, mais aujourd'hui les systèmes de transport par câble renouent avec les villes. Partout dans le monde, ils s'intègrent aux réseaux publics et offrent une solution de transport souvent commode, peu onéreuse, écologique, et ludique.

" Dis Papa, on peut prendre le téléphérique ? " Ces mots vous les avez forcément entendus ou prononcés. Ils témoignent de notre fascination pour les téléphériques. Cette fascination, Jean-Paul Huard, membre du directoire et Directeur des opérations de [Poma, leader mondial du secteur](#), l'a transformée en passion : " Dès que vous mettez un téléphérique quelque part, les gens viennent pour le voir et l'emprunter, avec des répercussions positives sur l'économie locale et la vie des habitants ". Et Jean-Paul Huard sait de quoi il parle, "A Medellin, en Colombie Le Metrocable que nous avons construit pour relier le quartier pauvre de Santo Domingo, construit à flanc de montagne, joue un rôle social indéniable : ce quartier de 150 000 habitants, auparavant enclavé, a vu une réduction spectaculaire de sa criminalité (divisée par 10), la ré-installation des commerces, le retour des touristes alors que la construction s'est faite sous la protection de la police militaire et que nous avions des gilets pare-balles. "



Cet attachement au téléphérique, les habitants de Roosevelt Island à New York ne le démentiraient pas. Là quand on dit " le Tram ", c'est du tramway aérien qui relie l'île à Manhattan

dont il s'agit. Le Tram avait été construit provisoirement en attendant l'arrivée de la ligne de métro, mais une fois réalisé les habitants de l'île s'opposent au démontage du Tram. Après 30 ans de service, le Tram a besoin d'un petit coup de jeunesse (amélioration du confort, du débit, de la flexibilité d'exploitation et de la sécurité) et c'est Poma qui vient de remporter l'appel d'offre.

Sans le tram, les habitants de Roosevelt Island auraient le choix entre les embouteillages et le parking payant en centre-ville, une heure de bus, ou la compression quotidienne dans un métro hyper bondé. Avec le Tram, c'est quelques minutes de vol à 85 mètres au dessus de l'East River et le plaisir toujours renouvelé de voir New York sous ses pieds. ([Tout savoir sur le Tram sur le site de RIOC, l'exploitant](#)).

Un moyen de transport vertueux

Le transport urbain par câble complète la panoplie des urbanistes en matière de transports publics. Il est bien adapté dès qu'il s'agit de franchir des obstacles naturels (fortes pentes, fleuves, bras de mer). Jean-Paul Huard précise : "
Bien sûr le câble ne peut pas concurrencer un système de métro mais il le complète. Il est aussi efficace qu'un système de bus en site propre, il est généralement moins gourmand en énergie surtout s'il y a de forts dénivelés et il se prête bien à la récupération d'énergie.

En terme d'investissement, dès lors qu'il faut construire un pont, une voie en site propre et a fortiori un tunnel, le câble est le moyen de transport le moins cher. Les travaux de construction sont beaucoup plus courts (de l'ordre d'un an), génèrent peu de nuisances, et ont une faible incidence sur le trafic urbain. "

Pour les usagers les temps d'attente sont très courts, de 10 secondes pour les systèmes à cabines multiples, à quelques minutes pour un système de deux cabines en va-et-vient. La disponibilité d'un système de transport par câble est supérieure à 99% avec une vitesse commerciale de 27 à 47 km/h selon les systèmes. Les débits horaires maximum sont de l'ordre de 3 000 personnes à l'heure (dans chaque sens) et selon les autorités de contrôle c'est le moyen de transport le plus sûr après l'avion. Des qualités qui sont mêmes inscrites dans la loi du Grenelle de l'environnement qui qualifie de transport par câble de "vertueux", pas moins (amendement 110, article additionnel à l'article 10, déposé par Messieurs Jacob et Saddier et adopté à la quasi-unanimité).

Quelques exemples de télécabines urbains



La première ligne de Metrocable de Medellin, mise en service en 2004 relie la station de métro d'Acevedo au quartier de Santo Domingo construit à flanc de montagne. Sans sortir des bâtiments, les passagers peuvent passer du Metrocable à l'une des principales lignes du Métro de Medellin qui dessert le centre-ville, l'hôpital, l'Université et le Parc des Expositions. Dès la mise en service il transporte plus d'un million de personnes par mois. Le Metrocable

fonctionne dix-neuf heures par jour tout au long de l'année. Son succès est tel qu'une autre ligne sera ouverte en 2004, qu'une troisième verra le jour en 2009 et qu'une quatrième fait actuellement l'objet d'un appel d'offre (les trois premières ont été construites par Poma). Medellín montre que le transport par câble peut parfaitement trouver sa place dans un réseau de transports en commun et fait des émules puisque Rio de Janeiro vient de commander un système similaire (1 ligne, 5 tronçons) pour relier la favela de Moro de Alemão.

En Asie, à Taipei (Taiwan) un télécabine relie la station de métro Zoo Taipei, située dans le quartier de Maokong, au zoo et aux quartiers résidentiels qui l'entourent. Le télécabine, avec cinq tronçons, quatre gares intermédiaires, 145 cabines, sur 4 kilomètres de long transporte 2 400 personnes/heure à 21 km/h.

Sur la côte Est du Vietnam, c'est un télécabine encore qui relie la ville de Nha Trang et l'île touristique de Hon Tre, distante de plus de 3 km : 47 cabines peuvent transporter 1 000 personnes par heure. Techniquement il s'agit d'une réalisation hors-norme avec neuf pylônes, dont six en mer, et qui atteignent jusqu'à 70 mètres de hauteur pour laisser passer les cargos (photo ci-contre). Les pylônes sont eux-mêmes fixés sur des plates-formes « offshore » hautes de près de 60 mètres et la portée entre pylônes est de 450 mètres en moyenne.

Plus proche de nous en Catalogne, dans la banlieue de Barcelone la petite ville résidentielle de Esparraguera, perchée sur une colline, a fait le choix du transport par câble pour établir la liaison avec une gare ferroviaire. Ce qui a bouleversé le quotidien de ses habitants qui devaient affronter une à deux heures d'embouteillages tous les jours contre 20 minutes de transport aujourd'hui.

Citons aussi Alger, avec ses quatre téléphériques urbains construits dans les années 1980 et récemment rénovés, ou encore la Suisse avec plus de 300 appareils de transport public par câble, capables de desservir plus de 1 million de personnes par heure ([source : association le chaînon manquant](#)).

Mais le transport par câble a aussi ses opposants, la ville d'Issy les Moulineaux a abandonné un projet de téléphérique reliant la mairie au Fort sous la pression des riverains. À Nantes un projet de liaison par câble de la butte Sainte-Anne à l'île de Nantes, proposé par quelques élus centristes, ne sera pas retenu car considéré comme gadget par leurs opposants politiques qui lui préfèrent un pont. Et vous que diriez vous d'aller au bureau en téléphérique ?

Écrit par : [Yves Heuillard](#) dans [urbanisme](#), [technologie](#) le 1 décembre 2008

Demain, je vais travailler en téléphérique

<http://www.rue89.com/2008/05/02/demain-je-vais-travailler-en-telepherique>

Lire le document sur le lien pour avoir les documents sonores. Interview de Pierre Jaussaud

Par Ophélie Neiman | Rue89 | 02/05/2008 | 17H30

Ecolo, facile à installer, peu coûteux : le transport urbain par câble s'impose comme un concurrent crédible du tram.



Le Téléphérique de Barcelone

Téléphériques, télécabines et trams aériens descendent de leur montagne. En France, c'est souvent les skis à la main qu'on monte à leur bord, mais ailleurs, on l'utilise aussi en ville, en costume-cravate-attaché-case. Exemple à [Taipei](#) (Taiwan), ou, dernière réalisation urbaine, à Medellin (Colombie), qui dispose désormais d'un [métrocable](#), emprunté par près de 45 000 voyageurs chaque jour.

On trouve également ces drôles d'engins à New-York, [Barcelone](#), ou à Grenoble, qui dispose d'un téléphérique depuis 1934.

Pierre Jaussaud, expert auprès des tribunaux pour les transports par câble, dresse un constat simple. Selon les connaissances actuelles, la télécabine est sans nul doute le véhicule de l'avenir :

Les deux plus gros atouts du transport urbain par câble, c'est une construction facile et une faible consommation en énergie. Mais il y en a d'autres : un système d'exploitation réduit au minimum et peu de frottements, qui consomment tant d'énergie dans les autres transports :

Pourtant, le transport collectif à la mode, c'est plutôt le tram. Electrique, donc non polluant, destiné aux grandes avenues, il concurrence le téléphérique sur son terrain. Mais Pierre Jaussaud avance un argument choc : au kilomètre, la construction d'un tram coûte 5 millions d'euros de plus qu'un véhicule sur câble. **(Je n'ai jamais dit cela. Le Tram au sol coûte au moins 5 fois plus cher que le tram aérien. On passe de 6 à 30, J'ai demandé une rectification, mais...Rectificatif par Pierre Jaussaud)** Soit, sur un parcours de 4 km, une différence de 20 millions d'euros. Explications :

Les critiques, il les balaie toutes. Le tram aérien est certes peu moins rapide, mais en pleine course, il frôle les 30 km/h. Et son débit, pour les projets actuels, oscille entre 3 000 et 5 000 passagers par heure.

Des gares intermédiaires pour les correspondances avec le train

Contrairement aux idées reçues, pas besoin d'une ville en dénivelé pour faire son bonheur. Sa vraie grande faiblesse, c'est qu'il ne peut pas prendre les virages. Qu'à cela ne tienne, les gares intermédiaires sont faites pour ça. Comme un tram, un bus ou un métro, les télécabines urbaines ont des stations. Qui lui permettent ainsi de se coupler avec un train (comme on le voit sur la photo ci-dessous, à Medellin) ou un métro.



Gare intermodale [Medellin](#)

Pour Pierre Jaussaud, le téléphérique n'empêche même pas les habitants survolés par les voyageurs de se baigner en tenue d'Eve :

Alors qu'attend-on ? En toute discrétion, les projets se multiplient, à des stades plus ou moins avancés. Le [téléphérique de Constantine](#) doit être inauguré ces prochains jours ; la ville de Bagnolet y songe [pour relier le quartier de la Noue au métro Gallieni](#).

Il y en a bien d'autres : des liaisons entre Magland (Haute-Savoie) et la station de ski de Flaine, entre Grenoble et Chamrousse (« un temps contrariée par des gens qui s'imaginaient plein de choses complètement fausses à propos du transport par câble », s'insurge Pierre Jaussaud), entre Grenoble et le plateau du Vercors, depuis la gare RER Saint-Remy-Les-Chevreuse (Yvelines), entre Givors (Rhône) et plateau de Montrond.

Deux modèles sont particulièrement en vogue : des cabines de huit places, qui se succèdent toutes les huit secondes, ou des cabines de quarante places toutes les trente secondes.

A Issy-les-Moulineaux, Santini retire son projet devant les protestations

Mais le téléphérique connaît aussi ses revers. L'un des projets les plus médiatiques était le téléphérique d'Issy-les-Moulineaux. Tout était prévu, [lancement en 2010](#), et [simulation de trajet en vidéo](#).

Pourtant, le 15 février, en pleine campagne des municipales, machine arrière toute. Face à un accueil des plus mauvais, André Santini craint pour sa réélection et abandonne son bébé. Une association, [« Touche pas à mon ciel »](#), y est pour beaucoup. Claire Szabo en était la chargée de communication... une fonction qu'elle occupe désormais pour la mairie :

« André Santini aime les innovations. Mais il sait aussi écouter. Il y avait des contraintes techniques, car la gare de départ était trop encombrante, et des nuisances environnementales : ce n'était vraiment pas beau. A la place, pour relier le haut des Epinettes, nous avons un projet d'escalators. »

La pollution visuelle, c'est l'argument souvent utilisé par les détracteurs du téléphérique. Le même que mettent en avant les contempteurs de l'éolien. Il est vrai qu'une station essence, c'est beaucoup plus discret dans le paysage.



Bastille

Grenoble -

Réseau de veille en tourisme (réseau informations sur tendances touristiques internationales) - 2009

Analyse rédigée par [Claudine Barry](#)

Tags: [développement-touristique](#), [Montréal](#), [nouveaux-produits](#), [Transport](#), [urbain](#)

<http://veilletourisme.ca/2009/06/02/des-telecabines-en-ville/?tagged>

La télécabine n'est plus à l'usage exclusif des stations de ski. De plus en plus de villes l'adoptent. Elle offre aux citoyens un moyen de se déplacer au quotidien de façon plutôt distrayante. Sur le plan touristique, la télécabine est attrayante. Elle permet de voir la ville sous un autre angle et sous-entend un brin d'aventure, du moins pour ceux qui ont le vertige! Ces nombreuses qualités ne font toutefois pas toujours le poids devant ses opposants qui estiment, souvent, que les installations nécessaires à la télécabine constituent une pollution visuelle. Alors pourquoi tant de villes l'adoptent-elles? Voici quelques explications et exemples illustrant cet engouement récent pour un moyen de transport... pas si nouveau.

Le transport par câble fait un retour!

Implanté à Grenoble, en France, depuis 1934, à Caracas, au Venezuela, en 1952, ou encore à New York en 1976



Téléphérique de la Bastille à Grenoble

Source: www.telepherique-grenoble.com

(actuellement en rénovation) pour relier Roosevelt Island à Manhattan, le transport urbain par câble ne date pas d'hier. Mais les villes s'y intéressent à nouveau depuis quelques années. Alors que certains élus le considèrent comme un gadget ou une attraction plutôt futile, d'autres l'envisagent comme un réel moyen de transport en commun, dont le principal avantage consiste en sa flexibilité pour franchir des obstacles naturels (forte pente, fleuve, etc.) plus facilement que d'autres. Un peu comme le tramway, le transport par câble effectue un retour dans les projets de réaménagement urbain.

Comme complément au transport urbain

La Ville de Portland a choisi d'implanter un «tramway aérien» afin de



Portland Aerial tram

relier un secteur Source: www.traveloregon.com de la ville à l'Oregon Health and Science University. Des années de discussions et d'études ont révélé qu'il s'agissait là de l'option optimale. **Inauguré en janvier 2007, ce téléphérique parcourt une distance d'un kilomètre** sur un dénivelé de 152 mètres. Le trajet dure trois minutes. Une cabine peut accueillir jusqu'à 78 passagers. **La fréquentation pour la première année avait été estimée à 864 000 personnes. Ce sont plutôt 1 398 287 passagers, soit 62% de plus que prévu, qui ont été enregistrés.**

Le Portland Aerial Tram est rapidement devenu une véritable vedette! Star des médias lors de sa première année d'exploitation, il a fait l'objet de nombreux reportages dans plusieurs journaux et magazines à grand lectorat. Toile de fond de séances de photos de mode, de téléseries japonaises populaires ou encore d'émissions de Disney, le transport par câble de Portland a offert toute une visibilité à la ville. Certains parlent même de la création d'une icône.

Le Medellin Metrocable, en Colombie, remporte aussi beaucoup de succès.



Medellin Metrocable

Source: www.telecabinemontreal.com

Depuis 2004, cette télécabine dessert certains quartiers et bidonvilles situés dans les pentes et secteurs enclavés de la ville. La

télécabine est ouverte 20 heures par jour, 355 jours par année. Les résultats sont exceptionnels depuis son ouverture. En 2005, elle a transporté 15 millions de passagers. Bien que le Metrocable alourdisse le paysage par sa structure imposante, sa forte fréquentation ne fait aucun doute. Rapidement, la construction d'une seconde liaison s'est imposée, puis une troisième est prévue pour 2009. D'autres villes d'Amérique du Sud envisagent un tel moyen de déplacement, dont Rio de Janeiro.

Et les touristes en raffolent!

La télécabine fait partie du paysage de plus en plus de villes. Pensons à Barcelone, Lisbonne, Taipei, Singapour ou encore Cologne, pour ne nommer que celles-là. Activité touristique originale, le tour en télécabine est souvent très couru par les visiteurs, car il est peu contraignant physiquement et offre généralement un panorama surprenant de la ville. Activité ou mode de déplacement... Le transport en télécabine permet au touriste de joindre l'utile à l'agréable.

On aime...

Ses atouts sont plutôt nombreux et séduisants. Selon ses promoteurs, le transport par câble est:

- très efficace dans les pentes;
- peu énergivore comparativement aux autres moyens de transport motorisés, dont le tramway;
- peu coûteux par rapport au tramway ou encore à la construction d'un pont;
- non nuisible à la circulation automobile;
- rapide et simple à construire;
- performant (les équipements conçus actuellement peuvent transporter de 3000 à 5000 passagers à l'heure);
- attirant (les gens aiment prendre la télécabine);
- divertissant (un tour en cabine de téléphérique est souvent inclus dans les forfaits offerts aux touristes).

On n'aime pas... Projets abandonnés

Mais le transport par câble ne fait pas l'unanimité. Ses détracteurs le condamnent souvent parce qu'il encombre le paysage par ses cabines, ses câbles et ses pylônes. D'autres estiment que la mise en place d'un tramway est plus efficace parce que plus rapide. Ainsi, bien des villes l'ont envisagé pour ensuite

rejeter cette option en raison d'une trop forte opposition. En France, notamment, on évoque souvent le fait qu'il s'agit d'équipements trop chers, inadéquats par rapport aux besoins et, surtout, qu'ils risquent de défigurer la ville. À Issy-les-Moulineaux, en périphérie de Paris, on a fini par abandonner le projet sous la pression des riverains. À Nantes aussi, l'option d'un lien par câble entre la butte Ste-Anne et l'île de Nantes n'a pas été retenue. On y préfère un pont. Enfin, ce mode de transport ne semble pas toujours pris au sérieux par les élus qui le considèrent la plupart du temps comme une option farfelue. Pourtant, selon un expert et adepte du transport par câble, Pierre Jaussaud, le coût de construction au kilomètre d'un tramway coûte cinq millions d'euros de plus qu'un véhicule sur câble. Sur le plan visuel, il faut bien sûr choisir un emplacement judicieux et un modèle qui s'intègre au paysage urbain.

Et Montréal?

Le projet de télécabine de Montréal proposé par le groupe Skylink en 2008,



Télécabines de Montréal
Source: www.ledevoir.com

mais rejeté par la Société du Vieux-Port de Montréal, revient à la surface avec plusieurs modifications. Il s'agit en fait d'un projet de 100 millions de dollars, entièrement financé par l'entreprise privée et qui consiste à relier, par un système de télécabines, le Vieux-Port de Montréal, le Parc Jean-Drapeau et la ville de Saint-Lambert. De nombreux organismes et regroupements d'affaires ont manifesté leur appui au projet. Ce serait une belle occasion de stimuler l'offre touristique et la visibilité montréalaise, en plus, bien sûr, de constituer un moyen de transport tout à fait original et attirant pour les locaux. Comme c'est le cas dans la plupart des villes, c'est la crainte de voir le paysage transformé qui anime les opposants. Il s'agit néanmoins d'un dossier à suivre!

Sources:

- Castonguay, Alec. «Une entreprise veut relier le Vieux-Montréal et Saint-Lambert par télécabines», *Le Devoir*, 25 mai 2009.
- Heuillard, Yves. «Le téléphérique et la ville, une nouvelle histoire d'amour», [www.ddmagazine.com/831-Le-Le-telepherique-et-la-ville-une-nouvelle-

[histoire-damour.html](#)], 1er décembre 2008.

- Mirguet, Olivier. «Tourisme au bout du fil», L'Écho touristique, 10 avril 2009.
- Neiman, Ophélie. «Demain, je vais travailler en téléphérique», [[www.rue89.com](#)], 2 mai 2008.
- Plotard, Christophe. «Des téléphériques en ville?», [[www.valeursactuelles.com](#)], 28 mars 2008.
- Portland Aerial Tram. «2007 Annual Report», 2007.

Site Internet:

- [***Skylink, la télécabine de Montréal***](#)

Des téléphériques en ville ? Valeurs actuelles 28 03 2008

http://www.valeursactuelles.com/public/valeurs-actuelles/html/fr/articles.php?article_id=2161

Christophe Plotard, le 28-03-2008



©Sipa

André Santini a jeté l'éponge. Le maire d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) a annoncé le mois dernier l'abandon du projet de téléphérique qu'il défendait pour sa ville. L'équipement imaginé devait permettre de relier la mairie, terminus de la ligne 12 du métro parisien, à l'ancien fort militaire, situé sur les hauteurs de la commune, où doit être construit un quartier flambant neuf.

Des télécabines au coeur des villes ? Aussi farfelue qu'elle puisse paraître, l'idée n'a rien de nouveau. En Algérie, tandis que Constantine franchira le pas en avril, Alger rénove ses quatre lignes existantes, dont la première date des années 1950, et s'apprête à en ouvrir trois nouvelles. Aux États-Unis, le célèbre "Roosevelt Island Tramway", qui s'élève au milieu des gratte-ciel de Manhattan, a depuis l'an dernier une cousine à Portland (Oregon). D'autres, davantage dédiés aux touristes, fonctionnent à Barcelone, sur l'île de Madère, au Mexique ou en Belgique.

Plus emblématique encore, le "Métrocable" de Medellin, en Colombie, dessert depuis 2004 plusieurs quartiers et bidonvilles installés sur les pentes des collines qui dominent l'agglomération. Les pylônes, alignés au centre d'une rue, tracent une saignée qui monte au milieu des habitations en brique. Sur le plan esthétique, l'ensemble s'intègre plutôt mal au paysage. Mais en termes de fréquentation, le succès est total. Un million de voyageurs empruntent le premier tronçon chaque mois. Une réussite qui a non seulement convaincu la municipalité de construire une seconde liaison, mais intéresse aussi d'autres villes d'Amérique du Sud, à commencer par Rio de Janeiro. (Rio de Janeiro en a commandé 2 depuis cette date)

☞☞ Et la France? Chez nous, le sujet suscite jusqu'à présent plus d'opposition que de soutien. Les mêmes reproches reviennent : ces équipements sont trop chers, inappropriés aux besoins et risquent de défigurer les villes et de nuire à la tranquillité des riverains.

Autant de griefs contre lesquels Martial Saddier a décidé de partir en guerre. Député de Haute- Savoie, il veut convaincre que « *le transport par câble peut offrir une alternative intéressante. Son coût est très inférieur à celui d'un tramway ou d'un métro et il présente un réel avantage environnemental, assure-t-il. Après, il y a un aspect visuel, c'est sûr. Mais il suffirait de réaliser une ou deux opérations emblématiques pour montrer que c'est possible.* »

Chez Poma, numéro un mondial du transport par câble, installé en banlieue grenobloise, on va évidemment dans le même sens. *«D'un point de vue technique, c'est facile et rapide à installer, soutient Jean-Paul Huard, directeur des opérations. Nous ne cherchons pas à remplacer les autres modes de transports. Nos débits restent limités, de l'ordre de 3 000 personnes par heure. Mais dès qu'il y a un dénivelé ou un obstacle à franchir, il n'y a rien de mieux que le câble. »*

Reste que le projet d'Issy-les-Moulineaux était jusqu'à présent le plus avancé. À Grasse (Alpes-Maritimes), la proposition de ligne entre le centre ville et la gare, située en contrebas, a fait long feu. Idem à Grenoble (Isère), qui dispose déjà d'un téléphérique touristique, le seul de France en milieu strictement urbain, où un projet de liaison avec une zone de banlieue située légèrement en altitude semble aujourd'hui mis de côté, après avoir suscité l'intérêt des élus locaux. *(Deux projets viennent d'être décidés et votés à Grenoble en 2009)*

Les promoteurs du téléphérique en milieu urbain parlent d'une alternative à la voiture dans une zone où le trafic atteint la saturation aux heures de pointe. Un argument sur lequel s'appuie aussi un conseiller municipal de Givors (Rhône), qui propose de relier un plateau de moyenne altitude à la gare de la ville, permettant ainsi aux habitants de cette zone d'éviter les embouteillages. *(Ce projet a fait l'objet d'un refus ferme du maire communiste de Givors)*

De Chambéry (Savoie) à Bagnolet (Seine-Saint-Denis), d'autres projets font surface. À Paris, une liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz avait failli aboutir il y a quelques années. Aujourd'hui, lorsqu'on interroge le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France), l'autorité organisatrice des transports en commun de la région parisienne, sur ces projets de téléphériques urbains, la réponse est presque amusée : *« Disons, pour être francs, que nous avons d'autres priorités... »*

Source : Valeurs Actuelles du 28/03/2008

La banlieue rêve de téléphériques

<http://www.leparisien.fr/yvelines-78/la-banlieue-reve-de-telepheriques-12-10-2008-273196.php>

En région parisienne, de nombreux usagers sont obligés de prendre la voiture pour rejoindre une gare RER. Pour désengorger les routes, plusieurs élus planchent sur des projets de téléphériques et télécabines.

12.10.2008

D'ICI à quelques années, l'Ile-de-France aura-t-elle des allures... de station de ski ? Si tous les projets de téléphériques en cours en région parisienne voient le jour, il faudra se familiariser avec un nouveau mode de transport. Dans le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine, en Seine-Saint-Denis ou dans l'Essonne (voir encadré), plusieurs élus rêvent de télécabines permettant à des usagers de relier plus facilement une gare RER pour se rendre à leur travail, laissant ainsi leur voiture au garage et désengorgeant le trafic routier. Tracé le plus long et le plus onéreux : le projet de liaison entre la gare RER B de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines) et Limours (Essonne). Sur huit kilomètres, cette télécabine de campagne proposerait cinq arrêts (voir ci-dessous) et pourrait transporter jusqu'à 250 passagers par heure. Né dans la tête du conseiller général (non-inscrit) Christian Schoettl, le projet avait été présenté en mars 2007. Depuis, le dossier s'est étoffé. « Je viens encore de recevoir un appel d'investisseurs privés prêts à financer une partie des 25 M€ nécessaires, confie l' élu. Mais pour aboutir, il faut l'accord des quatre communes traversées. Toutes sont impatientes de voir le projet avancer... à l'exception de Boullay-les-Troux qui reste au stade de la réflexion. » Ce village de 581 habitants, où il faudrait creuser un tunnel pour passer sous une route, s'inquiète d'éventuels impacts environnementaux. A Limours, le maire (NC) Jean-Raymond Hugonet confirme l'intérêt du projet : « Notre commune de 6 000 habitants est traversée chaque jour par 11 500 véhicules. Si des liaisons étaient créées pour relier la gare de Saint-Rémy, cela allégerait nos routes. » D'après le ministère des Transports, le système a de nombreux avantages : hormis une pollution visuelle que lui reprochent souvent des associations, c'est un mode de transport très sûr avec seulement un mort pour cinq milliards de passagers. A Grenoble (Isère), le téléphérique urbain existe depuis 1934, emprunté chaque année par 250 000 passagers. A Laon (Aisne), la télécabine mise en place depuis 1980 a également fait ses preuves en transportant 500 000 voyageurs par an.

Le Parisien

Cet article a été publié dans la rubrique [Yvelines](#)

SITES A VISITER

Photos de téléphériques urbains

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html

MONTREAL

Le projet de télécabine à Montréal – Canada

<http://www.telecabinemontreal.com>

Montréal ne l'a pas retenu. Les simulations sont intéressantes, elles donnent une bonne idée de ce que serait un téléphérique sur la Loire à Nantes, les sites de Montréal et de Nantes ayant une configuration proche, avec une île au milieu.

LE CHAINON MANQUANT

<http://telepherix.free.fr>

L'association

Le Chaînon Manquant a pour objet de sensibiliser les élus et nos concitoyens à l'intérêt du tramway aérien (transport par câble) pour la collectivité. Il demande en particulier l'application complète de la loi d'orientation des transports intérieurs tel que revue en 2005.

Le FIL l'autre voie La Balme de Sillingy (vidéo du projet)

<http://www.2000disentoui.fr/accueil.html>

Catégorie tram aérien /téléphérique sur le blog d'Isabelle Loirat

<http://isabelleloirat.over-blog.fr/categorie-10974594.html>

Vidéo de présentation

http://www.telecabinemontreal.com/presentation_fr.html

Intéressant : à voir pour la configuration du site très proche de Nantes

Autres télécabines dans le monde :

http://www.telecabinemontreal.com/worldwide_fr.html

Télécabines

Systèmes de télécabine à l'échelle mondiale

Les systèmes de télécabines existent depuis plus de 60 ans. On retrouve plus de 15 000 installations dans le monde. La plupart des télécabines sont utilisées dans les centres de ski ou les régions éloignées. Les villes avant-gardistes se servent maintenant des télécabines dans leurs installations urbaines avec un énorme succès.

Six exemples d'installations de télécabine urbaines sont illustrés ci-dessous.

[▣ Barcelone Espagne - Teleferic de Montjuic](#) [▣ Cologne Allemagne - Rhein-Seilbahn](#) [▣ Lisbonne Portugal - Parque das Nacoes](#) [▣ Medellin Colombie - Medellin MetroCable](#) [▣ Caracas Venezuela - Teleferico de Caracas](#) [▣ Singapour Malaisie - Sentosa Gondola](#)

Barcelone
Espagne
Teleferic
de
Montjuic

[Voir cette
Télécabine
sur une
carte](#)

Le trajet dure 8 minutes et couvre 752 mètres avec une altitude de 85,5 mètres. Il y a un arrêt à mi-plateforme d'observation « Mirador del Alcalde » qui a une vue magnifique du port.





Cologne Allemagne
Rhein-Seilbahn

[Voir cette Télécabine
sur une carte](#)

Le téléphérique, la forme de transport la plus sécuritaire de Cologne, vous offre la plus intéressante vue plongeante sur la ville. Faites un agréable voyage au-dessus du « Vieux Père Rhin » et admirez le panorama fascinant de la ville. Profitez d'une vue relaxante de Cologne pendant que vous franchissez le cours d'eau sans vous presser. Profitez d'un coucher du soleil romantique pour deux ou prenez vos propres photos de qualité professionnelle - découvrez Cologne sous un tout nouvel angle!



Lisbonne Portugal
Parque das Nacoes

[Voir cette Télécabine
sur une carte](#)

L'architecture futuriste de l'Est de Lisbonne est complémentaire à celle du vieux quartier de la ville. La plupart de ce dernier a été construit pour l'Expo 98, l'Exposition universelle, qui a eu lieu dans la capitale du Portugal entre mai et septembre 1998. L'ensemble de la zone à l'extrémité orientale de la ville au bord de l'eau a été reconstruit pour l'événement. Les autres attractions comprennent un casino moderne, des jardins d'eau, une tour de visionnement, un port de plaisance et un certain nombre de bars et de restaurants-terrasses avec vue sur l'un des plus longs ponts du monde.





Medellin Colombie
Medellin MetroCable

[Voir cette Télécabine
sur une carte](#)

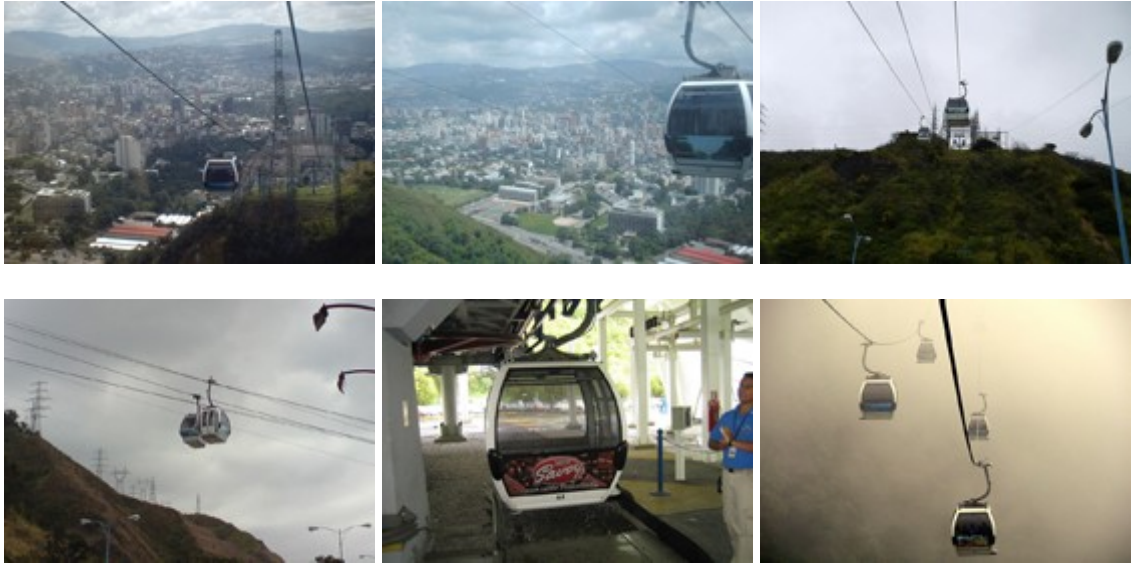
Conquise par ce que le transport par câble a à offrir, la ville de Medellin a opté pour ce moyen de transport. Ouvert 20 heures par jour, 355 jours par année, avec 99,8 % de disponibilité et 15 millions de passagers transportés en 2005, il est opérationnel 7000 heures par an. Ces quelques chiffres décrivent les résultats exceptionnels de Medellin MetroCable depuis son entrée en service en 2004. La Télécabine a été spécialement conçue pour le transport urbain et a été construite pour agrandir le réseau de transport urbain de la Colombie. Un deuxième système, appelé le Métro Câble 2, fut mis sur pied en 2007 et il fonctionne extrêmement bien.



Caracas Venezuela
Teleferico de Caracas

[Voir cette Télécabine
sur une carte](#)

La Télécabine de la ville de Caracas, au Venezuela, a été inauguré le 19 avril 1952 par le Président du Venezuela, le général Marcos Pérez Jiménez. Il compte plus de 70 cabines et peut parcourir 3,5 km en un peu plus de 15 minutes.



Singapour Malaisie
Sentosa Gondola

[Voir cette Télécabine sur une carte](#)

La Télécabine de Singapour fournit un lien aérien du Mont Faber sur l'île principale de Singapour à l'île de Sentosa à travers le port de Keppel. Ouvert le 15 février 1974, il a été le premier système de câbles aériens dans le monde à passer au-dessus d'un port. Le système est actuellement composé de 81 cabines, suspendues à moins de 60 mètres au-dessus de la mer. La distance entre chaque cabine est d'environ 15 à 21 secondes. Chaque cabine peut transporter un maximum de 6 passagers adultes, tandis que l'ensemble du système peut accepter 1400 passagers à l'heure.



Le Français Poma va fabriquer le nouveau téléphérique de New York

Créé le 06/01/09 - Dernière mise à jour à 19h58

[http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/\(gid\)/192567#commentaires_articles](http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Internationale/Amerique-du-Nord/Le-Francais-Poma-va-fabriquer-le-nouveau-telepherique-de-New-York/(gid)/192567#commentaires_articles)

Le groupe grenoblois Pomagalski, dit "Poma" et connu notamment pour ses remontées mécaniques dans les stations de ski, vient de décrocher le contrat de remplacement du Roosevelt Island Tramway à New York. Ce téléphérique relie sur 900 mètres Manhattan et l'île Roosevelt. Montant du contrat : 11 millions d'euros.

Le quartier Manhattan et l'île Roosevelt, à New York, seront bientôt reliés par une réplique du Vanoise Express, le téléphérique qui relie lui dans les Alpes françaises, les stations de La Plagne et des Arcs. C'est en effet le groupe grenoblois Pomagalski, qui avait réalisé le Vanoise Express, qui a décroché le contrat pour remplacer le Roosevelt Island Tramway et en assurer la maintenance pendant cinq ans.

Ce téléphérique de 900 mètres, qui datait de 1976, était hors service depuis 2006. Il fonctionnera désormais avec deux cabines et deux motrices pour plus de flexibilité. Il devrait permettre de transporter 1.500 personnes à l'heure.

Pour Pomagalski, dit "Poma", c'est là un contrat capital de 11 millions d'euros. Mais le défi est lui aussi très important : avoir achevé le chantier d'ici la fin 2009.

A Medellin, le téléphérique ranime les quartiers pauvres – Le Monde 5 février 2009

<http://radiocanalh.blogspot.com/2009/03/medellin-le-telepherique-ranime-les.html>

Au-dessus des faubourgs qui s'étalent à flanc de montagne, les cabines rutilantes se balancent doucement dans le ciel. Antonia Gomez, 57 ans, ferme les yeux. "Je n'ai jamais pu m'habituer au vertige, explique-t-elle. Mais je gagne 2 heures et demie de transport par jour."

A Medellin, le téléphérique n'est pas une attraction touristique, mais un moyen de transport irremplaçable. Deuxième ville de Colombie, Medellin compte 2,4 millions d'habitants. La première ligne de "Metrocable" y a été mise en service en 2003. 45 000 personnes l'utilisent régulièrement. Ses trois stations - sur plus de 400 mètres de dénivelé - desservent les quartiers déshérités du nord-est de la ville. Entrée en service en 2008, une deuxième ligne longue de 2,7 kilomètres dessert les quartiers ouest. Une troisième ligne est en construction.

Metrocable est le seul téléphérique au monde intégré au réseau du métro urbain. Mais, au-delà de la prouesse technique, l'important, c'est la "prouesse sociale" : grâce au téléphérique, les quartiers pauvres sont désenclavés. Un seul ticket permet de traverser la ville de Medellin et de partir vers les hauteurs. Antonia économise 7 000 pesos (2,3 euros) par jour. Pour une famille de quatre personnes, le gain atteint 70 euros par mois, c'est beaucoup dans un pays où le salaire minimum est de 170 euros...

Le groupe français Poma a fourni la conception, le système et les cabines ; une entreprise colombienne a construit les pylônes et les stations. En contemplant la structure de béton, de verre et d'acier qui trône au coeur du quartier Santo Domingo, une vendeuse ambulante s'extasie : "C'est beau, hein ? Et c'est pour nous, les pauvres."



"CULTURE MÉTRO"

Metrocable a bouleversé la vie et l'économie des quartiers marginaux. "Avant, les habitants parlaient de "descendre à Medellín", comme s'il s'agissait d'une autre ville, explique Ivan Dario Upegui, gérant social de l'entreprise. Metrocable contribue à en faire des citoyens et des citoyens à part entière". La vendeuse de Santo Domingo renchérit : "Il y a cinq ans, la police ne mettait jamais les pieds ici. C'était trop dangereux. Mais maintenant, on est tranquilles. Regardez, une banque a même ouvert une agence." Pas un graffiti, pas un papier par terre : comme le métro, le téléphérique brille de propreté. A Medellín, on parle de "culture métro", un synonyme de civisme.

"Metrocable s'est accompagné d'un processus d'intervention publique beaucoup plus vaste", rappelle M. Upegui. La municipalité a bitumé les voies d'accès, construit des écoles et prévu des HLM. Autour des stations de la deuxième ligne, 24 000 m² d'espaces verts sont en cours d'aménagement pour accueillir concerts et manifestations publiques. Des experts du monde entier sont venus voir Metrocable. L'exemple a plu : Caracas doit bientôt inaugurer le sien.

Marie Delcas, Article paru dans l'édition du Monde du 06.02.09, ([source](#))

Publié par Canalh à [6:53 AM](#) _✎

La télécabine de Constantine (la ville des ponts, 2 M d'habitants)

<http://www.youtube.com/watch?v=Nm7Mb8i6vc0>

1512 mètres en moins d'un an, 33 cabines de 15 places, 3 stations, dessert le centre hospitalo universitaire, Doppelmayr

Abdelhamid Lemili Publié sur <http://isabelleloirat.over-blog.fr/article-23727855.html>

Incontestablement, à mesure que passent les jours, les semaines et les mois, les Constantinois n'arrêtent pas d'afficher leur satisfaction avec la réalisation du téléphérique. Forcément, ce sont les premiers usagers qui en bénéficient mais ce nouveau moyen de transport a également rendu quelque part service à des milliers d'autres utilisateurs depuis son inauguration.

Effectivement, la curiosité a pris la place de la nécessité et bien des habitants de la ville des Ponts, voire des villes limitrophes en font littéralement une sorte de pèlerinage, en ce sens qu'il n'est plus question de rejoindre la ville des Ponts pour disserter seulement sur ce type d'ouvrage.

Aujourd'hui, il est beaucoup plus en vogue de dire : «J'ai fait un tour dans le téléphérique, trajet extraordinaire avec une supervision de l'oued Rhummel et ses gorges, la profondeur de l'abîme.» Mais au-delà de la simple balade, ils sont des milliers de bénéficiaires à qui le téléphérique a réellement profité, à l'image des travailleurs du CHU (près de 5 000 agents), des parents de malades hospitalisés et plus particulièrement des habitants de haï Emir Abdelkader, Ziadia, Djebel Ouahch qui ne sont plus otages des transporteurs privés aux voitures déglinguées et véritables tombeaux roulants, des chauffeurs de taxi à l'humeur variable, des clandestins qui peuvent les laisser en rade au cours d'un contrôle de la police de la voie, etc.

Comme la réalisation du téléphérique a permis à de nombreux usagers de la route de ne plus s'encombrer de leur véhicule et de ne plus craindre l'absence de lieux de stationnement dans une ville en chantier et où les interdictions se multiplient de jour en jour. Mais ce qui fait le bonheur de la majorité de la population a son revers ailleurs et les victimes en sont les transporteurs toutes natures confondues, contraints de réduire leurs rotations pour ceux officiels et de cesser l'activité pour ceux qui la pratiquent en parallèle ou en appoint à une autre (activité) salariée.

En tout état de cause, même si les artères des cités desservies par le téléphérique restent encombrées, il n'en demeure pas moins que leur décongestionnement est palpable à mesure que passe le temps.

Après avoir été inquiets, voire indifférents, les Constantinois se sont maintenant rendus à l'évidence et voient en le téléphérique une réalisation dont ils peuvent être fiers, à telle enseigne qu'ils en parlent déjà à leurs invités et autres visiteurs comme un patrimoine de la ville au même titre que les vestiges historico-culturels.

Abdelhamid Lemili, Elwatan

Algérieactuel.com, article ELWATAN

Constantine : la satisfaction au rendez-vous

<http://www.algerieactuel.com/index.php/component/content/article/34-actualite/100-constantine--la-satisfaction-au-rendez-vous.html>

La mise en service du téléphérique a procuré, jeudi dernier, une grande satisfaction au premier magistrat de la wilaya, accompagné de tout son staff. Tous ceux qui sont montés à bord des télécabines ont pu découvrir une vue aérienne unique au-dessus des gorges du Rhummel.

Rapidité (traverser en 7 mn) et sentiment de sécurité étaient réunis lors de la première traversée. « L'on a tenu la promesse. Le téléphérique est une fierté pour nous. Il va servir à relancer le tourisme à Constantine, et il sera au service du citoyen et du transport de cette ville », a affirmé le wali, qui a été éloquent. L'on apprend du même responsable que deux autres lignes seront réalisées : une reliant la place Kerkri à Sidi Mabrouk et une autre Bekira au CHU Benbadis, « car, dira-t-il, cet outil de transport est le plus adéquat au relief de cette ville ».

Livré le 18 avril dernier, le téléphérique, conçu et réalisé par un groupement autrichien à hauteur de 1,1 milliard de dinars « n'a pas enregistré de retard, sachant que les essais et les expériences de contrôle ont duré plus d'un mois à l'effet d'assurer une sécurité maximale aux usagers, d'une part et d'autre part, respecter les normes internationales relatives à l'utilisation de l'engin », a tenu à préciser le wali à propos de l'inauguration prévue le 16 avril dernier puis reportée. En revanche, et concernant les autres projets dont bénéficiera Constantine, A. Boudiaf a déclaré qu'« un immense tunnel sous-terrain de plus d'un kilomètre de long, qui reliera El Mansoura à Djebel El Ouahch afin de simplifier la circulation, est programmé pour une réalisation future ».

Soulignons, par ailleurs, selon les mêmes déclarations, que la maquette du viaduc Trans-Rhummel, réalisée par une société brésilienne, sera présentée le mois prochain. En outre, les citoyens doivent également comprendre, selon notre interlocuteur, que l'aménagement du site de Bardo est un projet national qui vise la modernisation de la ville. Quant à celui de la ville universitaire, il avance d'une manière assez positive, a conclu le wali. L'on a enregistré, d'autre part, durant la mise en service du téléphérique, des jets de pierre de la part d'enfants en direction de l'engin. Et à ce sujet, les instances de la wilaya lancent un appel aux parents habitants les quartiers Emir Abdelkader afin qu'ils sensibilisent leurs enfants et fassent preuve de civisme vis-à-vis de cette infrastructure qui appartient à tous les citoyens.

Chahinez Djahnine, ElWatan

TAIWAN

PREMIERE MONDIALE A TAIPEI UNE TELEcabINE 5 TRONÇONS

http://www.poma.net/francais/actualite/info/link_03/link_03.pdf

« Nous devons gagner le challenge de la disponibilité pour cette réalisation d'exception », dit Jean-Paul Huard.

L'enjeu semblait se limiter à assurer une synchronisation parfaite entre tous les tronçons. Une réflexion partagée entre les différents départements techniques de POMA a permis de parvenir à ce résultat.

En proposant, comme souvent, une double ligne de sécurité, POMA pensait simplement donner un peu plus de souplesse à l'exploitant.

Cela lui permettait de poursuivre l'exploitation en cas de défaut intempestif sur une ligne.

En fait, ce dispositif s'est avéré indispensable et terriblement efficace pour lutter contre les dégradations causées par les ... cacatoès et les écureuils volants, nombreux sur le site, qui trouvent assez divertissant d'affûter leur bec ou leurs dents sur les câbles électriques en ligne.

Pari gagné donc puisque, après plusieurs mois de service (elle fut inaugurée le 4 juillet 2007), la télécabine présente un taux de disponibilité supérieur à 99,50 %. Elle a résisté sans dommage au test grandeur nature de son premier typhon.

Pour l'apprécier pleinement, il suffit de monter dans une cabine, au crépuscule, survoler en silence les forêts et les temples qui surplombent la ville.

C'est romantique en diable, c'est la « french touch ! ».
Sur une autre planète ! ■

PORTLAND

La Ville de Portland a choisi d'implanter un «tramway aérien» afin de relier un secteur



Portland Aerial tram

Source: www.traveloregon.com

de la ville à l'Oregon Health and Science University. Des années de discussions et d'études ont révélé qu'il s'agissait là de l'option optimale. Inauguré en janvier 2007

LES PROJETS DE TELEPHERIQUES DANS LE MONDE

Altavia : un projet de téléphérique urbain de 17km à travers Milan

Dans le cadre de l'exposition Milan 2015, l'association « Synergie Milan 2015 » a proposé **un projet de téléphérique urbain** « 3S Milan Altavia expo2015 » actuellement soumis à l'examen du jury de « Expo les territoires : horizon 2015 ».

Le projet est basé sur une technologie 3S Doppelmayr (les tenants du projet se sont rapprochés de la technique Doppelmayr, société de remontées mécaniques). Il a comme objectif de relier l'aéroport de Linate au nouveau quartier de la foire, en passant par le centre ville de Milan, avec un parcours de 17128 mètres.

Il s'agirait dans les faits de 4 lignes reliées entre elles ; Linate / Politecnico pour 4128m, Politecnico/Parco Sempione pour 3568m, Parco Sempione/Stadio Meazza sur 4570m et Stadio Meazza/ Foire de Pero sur 4862m)

La ligne s'appuierait sur 9 Structures en forme de tours, (gares d'embarquement/débarquement, en acier, verre et aluminium, comme les Tours Jumelles) elles seraient hautes de 120m et d'une surface de 3300 m² aux étages supérieurs mais d'une surface minimale à la base.(4 colonnes portantes de type plateformes offshores, avec des ascenseurs donnant sur un premier étage situé à 30 mètres de hauteur par rapport au sol pour ne pas empiéter sur les espaces verts sous-jaçent) et 9 pylones de soutiens intermédiaires. Les tours seraient surplombées d'un hélicoptère, destiné surtout à la sécurité, elles comprendraient des espaces auto, des espaces polyvalents, dédiés aux services du public, (Banques, restaurants..) l'implantation de systèmes de communication, de jardins suspendus censés compenser la perte des m² au sol. En souterrain, seraient ménagés des espaces de parkings en fonction des orientations locales souhaitées.

Ce projet se pose en alternative aux autres formes de communication dont la réalisation est impossible techniquement ou bien excessivement coûteuse. Il pourrait en outre devenir le symbole de l'exposition et de Milan comme l'est devenue la tour Eiffel pour Paris.

Quelques chiffres les plus significatifs :

- 9 tours
- 17 km de téléphérique
- 575 millions d'euros d'investissement (1/5 du coût de la même ligne de métro)
- 277 000 m² bâtis d'espaces publics ou privés
- 2000 emplois nouveaux à minima,
- 1,6 million de visiteurs/passagers par an
- 4500 emplacements de stationnement
- 30 000 m² de plateformes hélicoptères ou destinées au sport, au spectacle, aux distractions artistiques et culturelles.
- Gain annuel d'environ 140 millions d'euros (ticket à 20 euros)
- Les cabines comprendraient 24 places assises.
- L'altitude de la ligne se situant à 55 m du sol.
- Portée théorique maximale 2650 p/h.
- Temps de parcours total de 45 minutes.
- Vitesse 7 à 7,50 metres par seconde et puissance installée 10m/W ?
- Câbles de diamètres 30 ou 55,
- Hauteur des tours 120m.


(Stations énumérées, Linate etc... ainsi que les points de soutiens intermédiaires...) Juin 2009.

Un téléphérique français à New York – Le Parisien janvier 2009

<http://www.leparisien.fr/economie/un-telepherique-francais-a-new-york-06-01-2009-362930.php#>

Serge Pueyo | 06.01.2009, 07h00

L'entreprise Poma ne connaît pas la crise. La firme franco-italienne, spécialisée dans les remontées mécaniques et dont le siège est à Grenoble (Isère), vient de décrocher aux Etats-Unis un marché de 11 millions d'euros : la construction, à New York, d'un téléphérique reliant Manhattan à l'île de Roosevelt, en passant au-dessus de l'East River.

 Philippe Adrien, le directeur export de Poma, est sur un petit nuage : « C'est un superbe coup, une magnifique vitrine pour l'entreprise. Réaliser un tel téléphérique en milieu urbain dans une ville aussi célèbre que New York, il n'y a pas mieux. »

Le nouvel appareil remplace un vieux téléphérique suisse mis en service en 1976 et interrompu en 2006 à la suite d'un grave incident technique. Des responsables new-yorkais sont venus en Savoie pour voir le plus grand téléphérique du monde, le Vanoise Express (2 km de long et deux cabines de 200 personnes), construit par Poma et qui relie les domaines skiables des Arcs et de La Plagne. Le chantier à New York sera de taille. Le téléphérique doit faire 900 m de long, aura trois pylônes et comportera deux cabines de 110 places. « Les Américains ont été séduits par notre technologie qui permet une utilisation 365 jours sur 365, car les deux cabines sont indépendantes. Lorsqu'il y aura des opérations de maintenance sur une ligne, l'autre pourra continuer à fonctionner. Notre appareil dispose d'un secours intégré. En cas de problème, les passagers peuvent être rapatriés en gare, ce qui évitera des opérations de secours délicates », précise Philippe Adrien. Les techniciens de Poma sont maintenant lancés dans une course contre la montre car le téléphérique doit être livré à la fin 2009. Outre sa construction, Poma a aussi décroché les marchés de l'exploitation et de la maintenance de l'appareil pendant cinq ans, soit 12,5 millions d'euros, ainsi que du renforcement des pylônes existants et de la rénovation des gares.

Le Parisien

Ebullition dans le ciel grenoblois – Le Point

Claude Francillon

<http://www.lepoint.fr/actualites-region/2008-06-05/grenoble-transport-ebullition-dans-le-ciel-grenoblois/1556/0/250625>

Après le tramway, qui n'a pas cessé de s'étendre avec succès dans l'agglomération, Grenoble pourrait expérimenter le « tram aérien ». Ce mode de transport en cabines, qui a fait ses preuves dans les stations de montagne, n'a jamais séduit une ville française.

Et pourtant, Alger, avec ses quatre téléphériques urbains, Medellin (Colombie), avec son Metrocable, Taipei (Taïwan), avec son télécabine de 4 kilomètres, mais aussi la Suisse, avec ses 308 appareils de transport public par câble d'une capacité de desserte de 1 million de passagers par heure, servent d'exemple. Ancien professeur à l'Institut national polytechnique de Grenoble, spécialiste des transports, Pierre Jaussaud a créé l'association Le Chaînon manquant pour promouvoir auprès des collectivités locales le transport par câble. Il plaide ardemment pour ce système de déplacement, *« de trois à cinq fois moins cher au kilomètre que la construction d'une ligne de tramway. Seulement six à huit mois suffisent pour réaliser une ligne de plusieurs kilomètres. Le transport par câble est le moins coûteux en exploitation, le moins gourmand en énergie, le plus sûr. Au moment où le prix du pétrole s'envole, c'est le chaînon manquant parmi les modes de déplacement modernes et doux »*, explique Pierre Jaussaud. Du côté des élus, la situation semble basculer *« de l'indifférence à un intérêt prononcé »*, se satisfait le scientifique. Plusieurs projets ont éclos ces derniers mois dans un certain nombre de secteurs de l'agglomération. Les lignes de tram A et C, qui roulent en parallèle à l'ouest, pourraient être reliées grâce à une télécabine. L'actuel téléphérique de la Bastille, à vocation essentiellement touristique, serait réaménagé pour desservir la cité universitaire du Rabot. La commune de Crolles étudie un projet de liaison téléportée avec la gare SNCF de Brignoud, qui franchirait l'Isère, la route nationale, l'autoroute et la ligne de chemin de fer sur une distance de 1 100 mètres.

Enfin, des projets plus anciens sont remis sur les rails, comme la construction d'une télécabine pour la desserte du Vercors. Les élus montagnards la réclament en évoquant les importantes migrations quotidiennes entre les villages de ce massif, qui se sont très fortement urbanisés au cours des quinze dernières années, et Grenoble. Quant à la liaison « aérienne » entre Gières et la station de Chamrousse, via la commune de Saint-Martin-d'Uriage, elle pourrait être, elle aussi, rapidement remise au goût du jour.

Limeil-Brévannes (région parisienne) : La Ville envisage aussi la construction d'un téléphérique reliant le Nord de Limeil-Brévannes à la ligne 8 du métro

http://www.actu-environnement.com/ae/news/limeil_brevannes_eco_quartier_temps_durable_4085.php4

Un quartier durable à Limeil-Brévannes d'ici 2011

AMENAGEMENT - Actu-Environnement.com - 11/12/2007



Après avoir inauguré la première école à "énergie positive" française en novembre, la Ville de Limeil-Brévannes s'apprête à lancer les travaux de l'éco-quartier "Les Temps durables" prévu pour 2011.

La Ville de Limeil-Brévannes (Val-de-Marne) qui a inauguré le 10 novembre la première école à "énergie positive" française, a pour projet la construction d'un important éco-quartier dont l'ensemble des travaux devrait se terminer en 2011. Un éco-quartier est un secteur urbain conçu de façon à minimiser son impact sur l'environnement, visant généralement au moins à une autonomie énergétique, et cherchant à diminuer son empreinte écologique et/ou rembourser sa dette écologique.

C'est en 2005 qu'émerge l'idée d'un quartier durable dans la Ville de Limeil-Brévannes, en collaboration avec la Société d'Economie Mixte Avenir Limeil-Brévannes (SEMALB), le groupement de promoteurs, l'ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Technologies) et les habitants. En mai 2006, a été signé un accord-cadre par la SEM, les investisseurs et les constructeurs et c'est à la suite de plusieurs réunions publiques que le projet d'éco-quartier a été validé par le Conseil municipal le 3 octobre 2007.

Le Quartier des "Temps durables" situé au Nord-Ouest de la commune de Limeil-Brévannes, s'étendra sur les 9,5 hectares dans la ZAC de la Ballastière Sud. Celui-ci comprendra 1.000 logements qui accueilleront 2.300 habitants.

A l'instar du groupe scolaire Jean-Louis Marquèze à énergie positive, les immeubles du futur éco-quartier seront "fortement" isolés à l'extérieur (deux fois plus d'isolant que sur les bâtiments courants). Le chauffage urbain proviendra d'une usine de biomasse mêlant bois et acides gras qui sera installée par Elyo, filiale de Suez. L'électricité sera produite et fournie par des panneaux photovoltaïques intégrés aux toitures des bâtiments. Sont également prévus des panneaux solaires thermiques qui assureront la production de l'eau chaude, ainsi que des pompes à chaleur Air/Eau qui permettront de contribuer au chauffage des bâtiments faiblement ensoleillés. Les panneaux solaires devraient couvrir au total une surface de près de 10.000 m². L'objectif affiché de la commune est de développer des bâtiments à "énergie zéro", c'est-à-dire consommant autant d'énergie qu'ils en produisent. Un pôle commercial de 8.000 m² (un supermarché et 23 commerces de proximité) verra également le jour en bordure de quartier. Les premiers immeubles devraient ainsi être livrés dès le second trimestre 2009.

Par ailleurs, Les Temps durables se veut être un quartier sans voitures qui seront garées en sous-sol et abritera une agence de la mobilité qui aura pour mission la sensibilisation, l'information et la gestion de l'ensemble des moyens de transport alternatifs mis à disposition des Brévannais comme l'auto-partage, le covoiturage, les vélos et les véhicules électriques. Un pedibus devrait assurer le ramassage scolaire à pied jusqu'à l'école Jean-Louis Marquèze. **La Ville envisage aussi la construction d'un téléphérique reliant le Nord de Limeil-Brévannes à la ligne de métro 8.**

Le quartier a également été conçu comme une ville-jardin, qui entend favoriser les espaces verts (minimum de 20% d'espaces verts publics). Tous les appartements devraient quant à eux avoir de vastes terrasses plantées qui formeront des jardins superposés. Les eaux de pluie seront également récupérées et réutilisées. Une partie du jardin central de 7.000 m², fera office de bassin de rétention d'eau afin de permettre une absorption naturelle des eaux pluviales, sans rejet dans le réseau communal, a expliqué la Ville.

Le 9 novembre 2007, la commune de Limeil-Brévannes s'est vu décerner le 1er Prix des "Oxygen Awards" dans

la catégorie politique environnementale pour ce projet d'éco-quartier. La Ville précise en outre qu'elle n'a reçu aucune subvention de l'Etat et ajoute que les établissements publics du quartier seront auto-financés.

R. BOUGHRIET → [Derniers articles sur les eco-quartiers](#)

Limeil rêve d'un téléphérique Le Parisien 23 avril 2008

R.B. | 23.04.2008

METROCABLE ». Derrière ce nom se cache ce qui pourrait devenir le premier téléphérique urbain de France. Ce projet pointe en effet son nez à Limeil-Brévannes (Val-de-Marne). Il s'agit de réaliser une liaison entre le futur terminus de la ligne 8 du métro, poussé de Créteil-Préfecture jusqu'au stade Duvauchelle à Créteil, et le sud de Limeil-Brévannes en passant par le nouveau quartier des Temps-Durables, dont les travaux doivent commencer l'an prochain. Quartier qui constituera, lui aussi, une première nationale : il est conçu entièrement suivant les normes du Grenelle de l'environnement.

Un coup double pour le maire divers gauche de Limeil, Joseph Rossignol, qui veut donner un certain impact à ce projet d'aménagement en y attelant un mode de transport écologique et économique. Après l'étude de faisabilité effectuée en février, l'élu attend maintenant des encouragements du Syndicat des transports d'Ile-de-France et du conseil régional.

Estimé à 15 M€, Métrocâble devrait voir le jour à la fin des travaux de prolongement de la ligne 8, en 2011. « Ce serait l'idéal », espère le maire de Limeil, en soulignant qu'un tel projet coûtera « moins cher » que celui d'un site propre en bus. Le téléphérique pourrait transporter, dans des cabines de huit places, 1 000 à 1 500 voyageurs par heure dans chaque sens. Le trajet, de près de trois kilomètres, serait parcouru en une vingtaine de minutes.

La ville d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) avait envisagé un temps de recourir à un tel équipement. Mais, devant l'opposition de la population, il a été enterré pendant la dernière campagne des élections municipales.

Le Parisien

Cet article a été publié dans la rubrique [SEINE ET MARNE SUD](#)

Mobilité. Transports du futur : Téléphérique, navettes fluviales, voitures à air comprimé : ils arrivent.

<http://www.ladepeche.fr/article/2008/09/29/478254-Transports-du-futur-Telepherique-navettes-fluviales-voitures-a-air-comprime-ils-arrivent.html>



DDM



CARTE DETAILLEE - - Un téléphérique pour grimper à Pech-David, des navettes fluviales sur la Garonne et le canal du Midi, cela peut paraître farfelu. Et ne parlons pas de l'usine de voitures à air comprimé projetée à Toulouse par un Andorran pour alimenter un système de location de type « Autolib », où les petites autos à air seraient utilisées comme les VélôToulouse !

Pourtant, ces projets sont bien réels et pourraient bien aboutir : « Une navette sur la Garonne, cela peut être fait beaucoup plus vite qu'une ligne de tramway, pour beaucoup moins cher et c'est visible immédiatement », résume Philippe Goirand, conseiller municipal Vert, délégué aux pistes cyclables.

« Des études vont être lancées par le Grand Toulouse sur le projet de téléphérique entre Langlade (le Cancéropôle) et Rangueil et pour la navette fluviale sur la Garonne », confirme Joël Carreiras, adjoint PS aux finances, qui ajoute : « Tisséo suit le dossier du canal ». Confirmation par Stéphane Coppey, président Vert de Tisséo : « On étudie ces projets et notamment la navette sur le canal, si ces modes de transport sont disponibles et accessibles, pourquoi pas ».

Pour l'Autolib à air comprimé en revanche, le promoteur du projet, Patrick Dupin, assure : « On est en pourparlers avec la mairie mais il faut attendre que la communauté urbaine soit en place ».

Les navettes fluviales et le téléphérique ont été relancés par le pôle de recherche de l'enseignement supérieur (PRES), qui regroupe les trois universités et trois grandes écoles toulousaines, dans le cadre de « Toulouse Campus ». Des étudiants de l'INP travaillent même déjà sur le profil idéal des bateaux qui devront faire le moins de vagues possibles pour ne pas abîmer les berges du canal.

Un téléphérique de Rangueil au Cancéropôle

Téléphérique Langlade-Rangueil : Enjambant la Garonne, il grimperait la colline de Pech-David reliant Cancéropôle et l'hôpital Rangueil, lui-même déjà branché par navette au métro Université Paul-Sabatier. Une navette pourrait connecter l'université du Mirail à cet

ingénieuse liaison « passe-montagne », reliant ainsi les deux universités et les deux lignes de métro.

L'idée n'a rien d'exceptionnel en milieu urbain : des téléphériques célèbres existent à Madrid et Barcelone (il survole le Vieux Port), à New-York mais aussi à Grenoble (au centre, sur le site de la Bastille et son fort au carrefour des Trois-Vallées). À ne pas confondre avec les funiculaires (sur rail) fameux de Montmartre, Lyon (qui en compte jusqu'à cinq), Pau ou Le Havre.

Le projet risque toutefois de cristalliser des oppositions au nom de la défense de l'environnement, la colline de Pech-David étant classée zone naturelle, comme ce fut le cas du projet avorté d'Issy-les-Moulineaux (qui devait relier basse et haute ville, abandonné par le maire lors des dernières élections municipales). Reste qu'il s'agirait probablement d'une cabine légère et que la vue procurée au-dessus de la Garonne pourrait s'avérer panoramique et touristique. Ce pourrait aussi être un plus pour la renaissance d'un secteur traumatisé par AZF.

Bateaux sur l'eau

Sur la Garonne : Une navette pourrait relier le port de la Daurade au Cancéropôle, en empruntant le bras inférieur du fleuve, desservant le cours Dillon, le Parc des expos et le Stadium sur l'île du Ramier. Un trajet relativement court qui ne présente pas d'obstacle technique majeur. Mais le dossier sécurité devra être traité de façon rigoureuse : « Pour la semaine de la mobilité, on a voulu expérimenter une barge traversant la Garonne, mais on n'a pu le faire car l'exploitant n'avait pas toutes les autorisations », précise Bernard Marquié, maire-adjoint PCF chargé de la mobilité et des déplacements.

Sur le canal du Midi : La navette relierait la gare Matabiau à Castanet, en traversant le pôle scientifique de Rangueil et du Canal, et ceci sans rencontrer une seule écluse. INP-Enseeiht et INP-Ensat, CNRS, Onera, Insa, Supaero, Enac, Cnes et université Paul-Sabatier seraient ainsi desservis de même que le parc technologique du Canal et l'école d'agronomie d'Auzeville. Principal écueil : éviter de fragiliser les berges du site inscrit au Patrimoine de l'humanité.

Bus et « Autolib » dans l'air

Le moteur à air comprimé à le vent en poupe à Toulouse. Patrick Dupin, qui a acheté la licence pour Midi-Pyrénées et Andorre, souhaite ouvrir une unité de fabrication et vente dans l'agglomération toulousaine fin 2009-début 2010. L'usine emploierait une cinquantaine de personnes et construirait sur place châssis alu et carrosserie composite qu'elle assemblerait avec les blocs moteurs à air comprimé inventés par Guy Nègre, le fondateur de MDI. Ce dernier doit présenter le 9 octobre à Nice l'Air Pod, un tricycle ultraléger, équipé de 3 mini-moteurs à air comprimé rejetant 0 gr de CO2 dans l'air, transportant trois personnes à 45 km/h sur 100 km.

On le louerait pour aller d'une station à une autre, comme les VélôToulouse, des compresseurs installés en ville permettant de faire le plein d'air en 3 minutes. Ce système Autolib pourrait être lancé à Toulouse.

Si rien n'est faisable au niveau de la municipalité ou du Grand Toulouse, une navette à air comprimé pourrait toutefois être testée dans le centre sur le même trajet que la navette électrique. Enfin, l'usine toulousaine produirait aussi la One, modèle biénergie de 380 kg transportant trois ou cinq personnes à 110 km/h sur 800 km (2 l au 100, 45 gr de CO2) vendue aux particuliers 5 300 €.

Le projet de téléphérique fait parler de lui – Charenton le Pont – Le Parisien 25 07 08

Comme une synthèse des différents articles publiés sur MonCharenton.com, un article du journal « Le Parisien », revient sur les différents projets que le Maire de Charenton souhaite mettre en place pour le futur quartier de Bercy-Charenton, dont l'idée d'un métro téléphérique.

VERRA-T-ON un jour des hommes en complet veston et attachés-cases, confortablement installés sur un téléphérique à la porte de Charenton, narguer les automobilistes coincés un peu plus bas sur l'A 4 ou le périphérique ? La scène n'est pas issue d'un scénario de science-fiction mais tirée d'un projet sérieux concocté par le député-maire UMP de Charenton-le-Pont.

Pour Jean-Marie Brétilon, le téléphérique auquel l'édile préfère le terme de métro-câble ne constitue qu'un point dans un projet beaucoup plus vaste de restructuration complète du quartier Charenton-Bercy limitrophe du XII^e arrondissement. Tous les projets ont été évoqués avec des représentants de la mairie de Paris au cours d'une rencontre en juin dernier.

Un métro-câble. L'idée d'un métro-câble prend corps, une sorte de téléphérique de 1,5 km reliant le quartier parisien Bercy-Saint-Emilion à Bercy 2 (centre commercial) à Charenton. Le terrain offre un dénivelé d'environ 15 m. « Nous avons déjà rencontré la société Pomagalski, spécialiste des téléphériques dans les stations de ski. Le système présente tous les avantages, affirme le maire. Il transporte 1 600 à 1 800 personnes à l'heure, il est silencieux, écologique et économique. » Le coût de la construction est estimé à 15 M€, une somme qui « pourrait être partagée entre Paris et Charenton », souhaite l'édile.

Couverture des voies SNCF. « Nous voulons décloisonner ce quartier, pris entre voies ferrées, entrepôts, périphérique, échangeur routier et autoroutier », annonce le maire de Charenton. Il voudrait profiter du fait que Goldman & Sachs, la banque d'affaires américaine, veuille transformer ses entrepôts en bureaux et logements, et demanderait donc un permis de construire, pour mettre en balance des équipements publics tels école maternelle, crèche et nouvelle passerelle. « On doit prendre des décisions rapidement », conclut Jean-Marie Brétilon, puisque Goldman Sachs doit assurer sa mutation pour 2009. La couverture partielle des voies serait alors réalisée au niveau des nouveaux bâtiments.

Une nouvelle gare RER. Avec Paris, le maire de Charenton a évoqué la possibilité de prolonger la rue Baron-Leroy, qui pourrait passer sous le périphérique pour déboucher dans le futur quartier. Côté projets figure également la création d'une station du RER D près des boulevards des Maréchaux dans le XII^e arrondissement, un équipement qui pourrait, là encore, profiter aux riverains du futur quartier Bercy. Il n'existe en effet aucune station entre Maisons-Alfort et la gare de Lyon. Le développement d'activités tertiaires à Charenton et Bercy nécessiterait une telle construction. La création d'un comité de pilotage commun est prévu en septembre prochain avec la Ville de Paris « pour que les projets soient en cohérence totale », conclut Jean-Marie Brétilon.

”D'après un article de Madame Corinne Nèves publié le 25 juillet 2007 au sein du journal “le Parisien”.”

L'idée du Téléphérique urbain : idée grotesque ? Le Parisien Juin 2008

<http://moncharenton.blogencommun.fr/2008-06-l-idee-du-telepherique-urbain-idee-grotesque>

Lors de la campagne des municipales de mars dernier, l'un des thèmes de campagne des candidats était le futur quartier de bercy3.

Nombreuses ont été les prises de parole sur ce sujet, mais la proposition qui a attiré mon attention est la construction d'un hypothétique téléphérique pour franchir le périphérique parisien.

Cette idée (et qui n'est qu'une idée !! n'y voyez pas un projet dont vous ne seriez pas au courant...) au départ totalement décalée, commence à germer dans la tête de quelques pouvoirs publics désireux de développer l'offre de transport et les rapports entre eux.

Voici pour exemple, un article du journal « le Monde » sur le cas de la ville de Limeil-Brévannes.

Comme quoi, cette idée n'était pas si saugrenue...

Comme chaque matin de cette année 2020, à l'est de Paris, l'autoroute A4 est embouteillée. Les automobilistes, coincés dans leurs voitures qui roulent au pas, regardent avec une pointe d'envie passer au-dessus d'eux les cabines du transport en commun par câble, dont les pylônes ont été installés sur le terre-plein central. Se succédant toutes les 20 secondes, elles vont déposer leurs passagers à la nouvelle station du RER – appelons-la Abbé-Pierre -, lequel les emmènera directement à la Défense.

Cette situation n'existe pas encore. Mais, d'ici à 2011, la première ligne de ce téléphérique urbain de grande capacité pourrait entrer en service à Limeil-Brévannes (Val-de-Marne). Elle y relierait le sud de la ville au futur terminus de la ligne 8 du métro, à Créteil, après son prolongement via Les Temps durables : un quartier prochainement construit, que le maire, Joseph Rossignol, veut écologiquement exemplaire. D'une capacité de 8 personnes chacune, ce sont 58 cabines qui, en onze minutes au total, parcourront les 2,8 km de la ligne, à des hauteurs variables en fonction de la topographie. Elles transporteront 1 500 personnes par heure dans chaque sens, avec la possibilité de doubler ce chiffre. Le système sera alors au maximum de ses capacités. Les passagers descendront dans les gares à hauteur du premier étage, le rez-de-chaussée étant occupé par la billetterie et des boutiques. L'un des ingénieurs du projet, travaillant sur la faisabilité de celui-ci explique que "relier un quartier A à un quartier B", mais de rabattre les voyageurs "vers d'autres systèmes plus importants dont il serait une antenne".

Particulièrement économique, ce moyen de déplacement n'existe pas encore en Europe. Connu sous le nom de MétroCable, il a en revanche déjà fait son apparition dans la ville colombienne de **Medellin**. Des télécabines urbaines y ont été installées en 2004, et d'autres villes d'Amérique du Sud (**Rio de Janeiro, Caracas, Lima**) s'y intéressent. Pour Veolia, la réalisation du téléphérique de **Limeil-Brévannes**, dont le coût est estimé à 15 millions d'euros, pourrait ainsi constituer à la fois un laboratoire et une vitrine, lui permettant de viser les marchés français et étrangers.

Le transport par câble à Givors

Un exemple de projet soutenu ailleurs par Les Verts

<http://www.rhone.lesverts.fr/spip.php?article201>

Dans la même rubrique :

[le transport par câble à Givors](#)

[Décret de Juillet 2008 sur la sécurité routière](#)

[La campagne lancée par Les Verts](#)

[Se déplacer sans polluer ... et dépenser moins !](#)

[La pétition Sytral](#)

Le projet de télécabine porté depuis plusieurs années par le groupe local des Verts de Givors est un bon exemple de la manière dont une ambitieuse politique publique des transports peut être centrale dans la bonne gestion d'une ville, tout en améliorant la qualité de vie des habitants et en respectant les exigences écologiques actuelles. Tour d'horizon de ce dossier.

Le problème semblait insoluble : un relief très accidenté, une rivière - le Gier -, une autoroute - A47 -, et la voie de chemin de fer Lyon - Saint-Étienne qui séparent la ville en deux parties et créent des déséquilibres notamment en ce qui concerne les aménagements urbains - manquants en haut dans le quartier de Montrond, surdimensionnés et sous-utilisés en bas dans le centre de Givors. Le transport par câble, « fait pour aller tout droit face à la pente » permet de réduire cette discontinuité en rendant plus accessibles les infrastructures du centre au lieu de demander aux givordins d'en financer des nouvelles à Montrond. Le tracé proposé par les Verts, composé de 2 tronçons « Gare de Givors - ZUP Montrond » et « ZUP Montrond - Mornant » - avec construction d'un parking relai -, relierait ainsi Mornant et son plateau en pleine croissance démographique au réseau de chemin de fer, permettant à ses habitants d'aller travailler à Lyon ou Saint-Etienne en évitant les axes routiers déjà saturés.

Du point de vue de la collectivité, le projet n'a que des avantages. De loin le moins cher des modes de transport - collectifs ou individuels - en coût d'installation comme de fonctionnement, son occupation réduite de l'espace au sol lui permet d'être démonté sans laisser de traces le jour où il devient inutile. Le télécabine est un mode de transport fiable et confortable - pas de virages, vitesse constante, possibilité de chauffer les cabines -, alors que sa modularité lui permet de s'adapter à sa fréquentation tout en proposant un temps d'attente quasi-nul en période de pointe - une cabine toutes les 30 secondes. On peut enfin l'emprunter avec un caddie, un vélo, une poussette, un fauteuil roulant, et sa capacité de franchissement lui permet d'être insensible aux aléas de la route, embouteillages, enneigement, et de réduire le trafic routier déjà saturé dans le secteur de Montrond.

En plus de tous ces avantages techniques et pratiques, le transport par câble est un moyen de transport pertinent face aux crises écologiques actuelles - et à venir. Il est en effet très économe en énergie, les cabines descendantes fournissant de l'énergie pour alimenter les cabines montantes - « les téléphériques n'utilisent que l'énergie nécessaire à la compensation des frottements de ligne et les consommations intrinsèques aux gares (éclairage, chauffage et commandes) ». Ce projet peut par ailleurs se révéler être un formidable allié dans la bataille contre la construction de l'A45 en rendant le train plus compétitif - le trajet maison-gare en étant le maillon faible actuellement.

Où en est-on aujourd'hui dans la mise en pratique ? Deux types d'obstacles s'y opposent : tout d'abord des réticences de la part de certains habitants inquiets des nuisances que

provoqueraient le projet, et mobilisés autour de pétitions. Les défenseurs du projet tentent, par la réponse point par point aux tracts diffusés, de les convaincre que leurs craintes sont injustifiées et, qu'en particulier, ces habitants sous-estiment les nuisances, les dangers et le coût de nouvelles routes.

Mais il y a aussi des obstacles économiques et politiques qui s'opposent à la construction du télécabine puisqu'elle pourrait mettre en danger indirectement la construction de l'A45 ; en effet, si le projet venait à se réaliser et à prouver sa pertinence, des installations comme celle-ci pourraient être envisagées dans toute la vallée du Gier le long du chemin de fer Lyon – Saint Étienne, provoquant un report massif vers le rail et rendant caduque la future autoroute.

Bref, on trouve à Givors un parfait exemple du type de défis à relever par les politiques aujourd'hui, notamment en politique des transports : rendre notre mode de développement durable ne se fera pas uniquement par des discours d'intention au niveau national, mais par la bataille sur le terrain pour imposer dans chaque décision de politique publique la préoccupation écologique.

C'est par la réalisation de projets comme le télécabine givordien que l'on prouvera que les solutions existent, et qu'on pourra alors changer la société dans son ensemble. « Penser globalement, agir localement », comme disait René Dubos.

[Pour en savoir plus sur le projet Givordin.](#)

Annecy TRANSPORTS

L'incroyable idée d'une association locale : une télécabine La Balme/Annecy Le Dauphiné Libéré

Par [La Rédaction du DL](#) | le 12/12/08 à 18h

<http://www.ledauphine.com/transports-l-incroyable-idee-d-une-association-locale-une-telecabine-la-balme/annecy-@/index.jspz?chaine=15&comnumcom=74010&article=80452>



Photo




C'est une idée un peu folle... Et pourtant. Une association locale, qui réfléchit sur les moyens d'améliorer les liaisons entre Annecy et les alentours, vient de proposer l'installation d'une... télécabine pour relier La Balme-de-Sillingy à Annecy.

Plaisanterie ? Rêve de doux illuminés ? Certainement pas!

L'utilisation des transports par câble en milieu urbain fait depuis plusieurs années l'objet de réflexions approfondies. Elles ont même conduit à l'installation de plusieurs appareils qui connaissent un succès certain, comme à Medellin, en Colombie.

En France, plusieurs projets existent, dans l'Isère ou à Limeil-Brévannes, en région parisienne, par exemple. «Mais pour l'instant, aucun d'entre eux n'a abouti, explique Gilles Godet, d'AGE 21, l'association qui est à l'origine de l'idée. Nous aimerions bien être les premiers à faire émerger un dossier d'une telle importance.»

Pour lui, l'installation d'une télécabine est l'une des façons de résoudre les problèmes d'engorgement des voies de circulation, tout en garantissant la protection de l'environnement. «De plus, assure-t-il, les coûts sont tout à fait raisonnables.» Sur son site Internet,  l'association iséroise "Le Chaînon manquant", qui milite pour le développement des transports par câble en zone urbaine, évoque un chiffre d'investissement de 5 à 7 millions d'euros par kilomètre... À comparer par exemple, avec les 144 millions d'euros investis par exemple dans les 8 kilomètres du contournement de Thonon.

«Les coûts sont tout à fait raisonnables»

Dans l'idée défendue par AGE 21, la télécabine pourrait partir de l'entrée nord de La Balme. Elle marquerait une étape devant le collège, puis une autre du côté d'Auchan. «Par la suite, explique Gilles Godet, il pourrait y avoir deux "branches": l'une jusque vers le futur pôle multimodal de la gare d'Annecy. L'autre jusque vers le centre hospitalier de Metz-Tessy. À chaque changement de direction, nous pourrions installer une gare.»

Reste maintenant à savoir comment cette idée sera accueillie, notamment du côté des élus, qui doivent réfléchir à ces grands dossiers de transports urbains et alors même que de nombreux autres projets (tram-train, bus gratuits etc... existent dans l'agglomération annécienne). Selon Gilles Godet, un certain nombre de contacts ont déjà été pris. «Ils ne sont pas négatifs.»

Le président du Conseil général, Christian Monteil, a par exemple rencontré les responsables d'AGE 21 à l'issue de la présentation du plan climat départemental, la semaine dernière. Il devrait de nouveau les recevoir pour une présentation plus complète du dossier.

NANTES

Le Modem prend le téléphérique – Libération 2008

<http://www.liberation.fr/france/010175016-le-modem-prend-le-telepherique>

L'idée a beaucoup fait rire les autres candidats : équiper Nantes d'un téléphérique. Elle est cependant originale, et défendue avec beaucoup de conviction par la liste Modem, que conduit Benoît Blineau. «*Cela existe dans un certain nombre de villes*», argumente Vincent Bonny, candidat sur la liste centriste, qui préfère parler de «*tramway suspendu*». On imagine certes mieux ce mode de transport dans une ville de montagne, ou coupée par d'infranchissables falaises. Mais il existe justement à Nantes un relief, la butte Sainte-Anne, qui domine la Loire côté rive droite. D'où l'idée d'y faire partir une liaison par câble jusqu'à la pointe de l'île de Nantes qui desservirait les nouveaux lieux branchés du quai des Antilles pour franchir ensuite la zone portuaire et se raccorder au tramway à Rezé. «*Nantes manque d'une liaison nord-sud traversant la Loire entre le centre et le pont de Cheviré*», souligne le candidat du Modem, qui a décidé de faire des transports en commun, qu'il veut gratuits, le principal thème de sa campagne.

Le MoDem propose un téléphérique urbain aux Nantais – Europe 1 le 28 02 08

Créé le 28/02/08 à 14h33

[http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Politique/Municipales-2008/Le-MoDem-propose-un-telepherique-urbain-aux-Nantais/\(gid\)/120461](http://www.europe1.fr/Info/Actualite-Politique/Municipales-2008/Le-MoDem-propose-un-telepherique-urbain-aux-Nantais/(gid)/120461)

Le MoDem à Nantes et sa tête de file Benoît Blineau proposent de mettre en place un "tramway suspendu" ou téléphérique urbain pour relier la butte Saint-Anne, seul point en altitude qui domine la Loire. Une idée qui fait sourire les autres candidats dans une ville où la question des transports est une des problématiques principales de ce scrutin

Les militants du MoDem nantais préfèrent parler de "tramway suspendu". Pourtant,

leur programme pour les municipales, dans le domaine des transports, contient bien la construction d'un véritable téléphérique urbain. Cette liaison aérienne permettrait de relier un des seuls points en relief de la ville, la butte Saint-Anne, qui domine la Loire côté rive droite, à la pointe de l'île de Nantes et au-delà se raccorder au tramway à Rezé.

"**Cela existe dans un certain nombre de villes**", justifie l'équipe de Benoît Blineau, la tête de file du MoDem à Nantes avant d'ajouter : "Nantes manque d'une liaison nord-sud traversant la Loire entre le centre et le pont de Cheviré". Ce téléphérique, comme les autres transports en commun, serait gratuit selon le scénario dessiné par les centristes.

Dans une campagne locale où la question des transports est un des enjeux clés, l'idée du MoDem fait pourtant sourire les adversaires des centristes. Et ne semble pas non plus susciter l'intérêt des électeurs. La liste centriste n'est créditée que de 9% des voix dans le dernier sondage Ipsos-Dell pour le portail Vodaphone Live de SFR qui donne le maire socialiste sortant largement gagnant.

« une noria de téléphériques » in « Nantes une utopie pour 2028 » Livre Blanc

http://www.jcenantes.fr/IMG/pdf/Nantes_une_utopie_pour_2028_-_Livre_Blanc.pdf

Voir page 3 la proposition numéro 3

Le franchissement de la Loire « intra-muros » sera fluidifié par une desserte de téléphériques (moyen de transport **propre, silencieux**) installés en réseau (Trentemoult / Quai des Antilles ; Trentemoult / Quai de la Fosse ; Ile de Nantes / Quai de la Fosse ; etc).

Cette noria de téléphériques permettra de plus à Nantes de faire un lien avec son histoire en référence au Pont Transbordeur.

Navibus et bilan carbone

Communiqué de presse des élus MoDem - Septembre 2009

<http://www.modem-nantes.fr/Accueil.html>

A l'heure de la « Taxe Carbone » l'article de Ouest France du 1^{er} septembre 2009 doit amener les Nantais à réfléchir au moyen de traverser la Loire le plus écologiquement possible. A l'évidence la solution Navibus est un pis-aller, car avec sa motorisation diesel de 800 CV imposée par les violents courants de la Loire, pour 90 passagers, son bilan carbone est non pas médiocre mais catastrophique. La seule motorisation qui n'émette pas de CO² est électrique, mais est techniquement impossible sur un bateau pour une telle puissance, ce qui existe avec le passeur de l'Erdre n'est pas transposable sur la Loire. Il devient opportun et urgent que les Collectivités locales envisagent la solution du TELEPHERIQUE TRANS-LOIRE qui est avancée par le MoDem, car cette solution est la plus rationnelle, la plus économique et la plus écologique.