

Histoire de téléphériques - Réponse à un appel à billets -

Pour citer cet article :

- Riurba

"Histoire de téléphériques - Réponse à un appel à billets -"

Riurba | Numéro |

URL : <http://www.riurba.review/2017/04/histoire-de-telepheriques-reponse-a-un-appel-a-billets/>

Date du PDF :

Clément Orillard poursuit la discussion sur les téléphériques, lancée depuis Brest par Lionel Prigent. En premier rebond de cet appel à billets, Florence Paulhiac rendait compte des réflexions montréalaises quant à l'opportunité de ce mode de transport en commun. C'est donc ici le deuxième rebond de ce même appel ; une mise en perspective historique d'un drôle de transport urbain.

Lorsque l'on observe les premières réalisations de téléphérique ou télécabine en ville, il s'agit la plupart du temps d'opérations isolées attachées à la desserte d'un aménagement particulier. Parmi ceux-ci, on retrouve bien évidemment des opérations s'inscrivant dans une logique qui est celle des loisirs émergeant alors au sein des sociétés urbaines. Ainsi en est-il du téléphérique du port de Barcelone, lancé à l'occasion de l'Exposition Internationale de 1929, ou du téléphérique de Madrid, lancé en 1967 afin de desservir le complexe récréatif de Casa de Campo. En Allemagne, le téléphérique de Cologne est inauguré en 1957 pour accéder de manière efficace à l'exposition fédérale horticole dans le Rheinpark, stratégie suivie plus de cinquante ans plus tard par la ville de Coblenche pour l'exposition horticole de 2011. Le *Jewel Cable Car* de Singapour a été inauguré en 1974 afin de desservir le parc de loisir de l'île de Sentosa. Plus largement, nombreux sont les exemples de téléphérique qui ne desservent qu'un point haut accueillant divers usages en matière de loisirs, comme le téléphérique de la Bastille à Grenoble.

Mais le téléphérique a aussi été utilisé simplement pour desservir des opérations d'aménagement exceptionnelles insérées dans des contextes assez complexes géographiquement. On retrouve ici deux cas très connus. Le téléphérique d'El Madania, premier transport de ce type à Alger, a ainsi été réalisé en 1956 pour permettre l'accession au nouveau quartier *Diar el Mahçoul* qui fait partie des trois grandes opérations de logement à avoir été réalisées par le maire Jacques Chevalier et conçues par Fernand Pouillon pour l'office d'HLM de la ville. Le site est très complexe, en bordure de plateau sur les hauteurs d'Alger. L'unique téléphérique de New York a été construit afin de permettre une desserte provisoire du quartier de Roosevelt Island, réalisé en 1976 par la *New York State Urban Development Corporation*. Lorsque l'île sera enfin reliée au reste de New York par le métro, le téléphérique ne sera pas fermé.

Le passage de la solution exceptionnelle à l'insertion dans le réseau de transport en commun ne s'est effectué que beaucoup plus récemment et selon des modalités très différentes. Alger apparaît dans les années quatre-vingt comme une figure de transition. Quatre lignes de téléphérique sont réalisées, de 1982 à 1987, pour la Régie Syndicale des Transports Algérois, déjà acculturée à ce moyen de transport suite au précédent d'El Madania. La réalisation de ces lignes s'inscrit pourtant en même temps dans une classique stratégie de valorisation touristique : toutes desservent en effet de grands monuments offrant un point de vue spectaculaire. Mais ces lignes n'en constituent pas moins une forme de réseau de

transport, en attendant le métro qui tardera encore près de trente ans à être réalisé. Durant la même période, d'autres villes d'Algérie marquées par le relief s'équipent elles aussi de téléphériques. Si à Tlemcen le projet sert encore la desserte d'un équipement de loisir, à Constantine, où un projet existe dès les années 1980, et à Skikda, il s'agit clairement de relier avant tout différents quartiers.

Comme cela est bien connu, la révolution intervient de l'autre côté de l'Atlantique, à Medellin, en Colombie. L'avènement de l'Aire Métropolitaine de Medellin en 1980 aboutit à la création d'un métro achevé en 1996. Mais ce premier réseau ne compte que deux lignes, dont une très limitée du fait de la forte contrainte géographique : une vallée encaissée. Il place Medellin à l'avant-garde du pays en matière de transport public. Le *Plan de Ordenamiento Territorial* préconise de renforcer ce réseau pour répondre à la pression démographique qui se déploie sur les hauteurs. L'entreprise du métro cherche alors un système de capacité moyenne capable d'atteindre ces nouveaux territoires et se tourne vers le téléphérique, articulé à une démarche d'« urbanisme social ». Entre 2004 et 2010, les trois lignes du Metrocable sont inaugurées. Il s'agit désormais d'un véritable réseau secondaire : dotées d'une numérotation par lettre comme le métro, gérées par la même entreprise, elles sont conçues en étroite articulation avec lui. La démarche innovante de Medellin ne s'arrête pas là : un escalator urbain suivant la même stratégie est inauguré en 2011. Le succès de cette nouvelle utilisation fait des émules dans d'autres pays : Caracas et Rio qui développent eux aussi un réseau complémentaire.

La construction de la ligne Emirates Air Line à Londres s'inscrit finalement dans une démarche semblable. Il ne s'agit plus de la construction d'un second réseau, mais de l'insertion d'un téléphérique dans un réseau existant déjà assez dense. Lorsque le maire du Grand Londres charge *Transport for London*, l'agence en charge du réseau, de réfléchir à un nouveau franchissement à l'Est du centre de la capitale britannique, celle-ci se tourne naturellement vers un transport à même d'être réalisé rapidement : le téléphérique. L'emplacement choisi connecte la ligne directement à deux stations de métro mais relie aussi deux équipements de loisir majeurs, l'O2 Arena et le centre de conférence ExCel, utilisés durant les Jeux Olympiques de 2012.

Clément Orillard