

## PROJET DE TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN À NANCY ET À METZ

# Un tramway aérien non

Ce mode de transport – montagnard à l'origine et né en version urbaine en 2004 dans la ville colombienne de Medellin – connaît aujourd'hui un engouement qui dépasse de loin les plateaux andins et les stations de skis des Alpes. Simple effet de modes ou moyen de transport du futur ?

**Le téléphérique urbain s'envisage aujourd'hui comme une alternative sérieuse.** Réinventer la ville, la propulser dans la métropole de demain fait du dossier des transports l'épicentre des réflexions.

Après le lancement du téléphérique brestois, Nancy y pense sérieusement et Metz n'exclut plus d'y réfléchir.

Projections avec les étudiants de l'École nationale d'architecture de Nancy. +

Dossier réalisé par Céline Lutz



Projet de Torgan Arakelyan. Le dessin de la cabine de cette « machine à voyager » semble répondre aux ouvertures de Pompidou. La structure de la gare téléphérique évoque l'architecture du stade en nid d'hirondelle (Hertzog & de Meuron) de Pékin lors des JO de 2010.

## À METZ

# Un téléphérique pour recoudre le tissu urbain

**S**ur le papier l'idée est séduisante. Dix étudiants de l'École d'Architecture de Nancy ont planché sur le peut-être futur téléphérique reliant la Zac de l'Amphithéâtre au centre-ville historique et à d'autres quartiers.

Dans l'épais rapport rendu il y a déjà 4 ans, le conseil économique et social local imaginait dans son « Metz 2023 et au-delà... » un téléphérique urbain reliant le centre ville et la colline de Bellecroix.

Le projet piloté par l'architecte Manuela Fanzen et 10 étudiants en Master de l'École Nationale d'Ar-

chitecture de Nancy s'est intéressé de près à un bout de la ville en devenir : la Zac Amphithéâtre accueillant le centre commercial Muse.

Co-gérante de la Maison Edouard Français à Paris, une agence d'architecture, d'urbanisme et de design fer de lance de l'architecture verte en France, **Manuela Fanzen** est amenée à travailler avec la société Apsys, promoteur du futur centre commerciale Muse. **Le point d'ancrage se situe sur ce site de l'Amphithéâtre, en face du Centre Pompidou et à côté du futur hôtel Starck et du Centre des Congrès.** « Metz Métropole, tout comme le promoteur réfléchissent à une solution

pour connecter ce site à la place Saint-Jacques. Le téléphérique est une option envisagée », résume Manuela Fanzen.

L'architecte, également enseignante à l'ENANancy a embarqué 10 de ses étudiants en Master dans l'aventure du transport sur câble. Pour cette étude, les étudiants ont imaginé **10 projets très différents.** « Tous avaient le même postulat de départ à savoir la localisation et le mode de transport par câble. Pour le reste nous avons ensemble voulu ouvrir le champ des possibles au maximum », explique Manuela Fanzen.

### Devant le jury il y a quinze jours

Les 10 maquettes et projections en 3D viennent d'être présentées le 9 janvier dernier devant un jury composé de professionnels de l'architecture mais aussi du promoteur Apsys et de la métropole de Metz représenté par sa responsable de projet, société d'aménagement et restauration de Metz Métropole (SAREMM). « Au départ Sandra Hubert était un peu septique mais au fur et à mesure elle a été suffisamment convaincue par nos hypothèses au point qu'elle a souhaité faire partie du jury », se félicite l'enseignante.

Il faut dire qu'à voir les croquis et les visuels, on se prend vite à rêver. Le téléphérique tricote un lien entre la Zac de l'Amphithéâtre et le cœur historique de la ville. Certaines lignes se poursuivent même jusqu'à Queuleu. **Le long de son fil un nouveau flux se crée.** Le téléphérique, plus qu'un moyen de recoudre le tissu urbain, peut aussi changer le destin d'une ville.

A bord, le passager perché à 10 mètres de hauteur découvre de manière ludique une ville qui se dévoile totalement. « Les étudiants ont proposé un mode de transport moins violent et plus économique qu'un tramway. Mais cela reste une intervention lourde. Un téléphé-



# me désir



Projet de Jérôme Guillaumont. « les flux créeront l'architecture » dit cet élève architecte. Alors il trace à grands traits les perspectives. Il livre une station de téléphérique belle comme une usine ou un centre Pompidou Paris, lien pas si paradoxal avec le talus SNCF où continue à régner l'esthétique ou l'inesthétique fonctionnelle.



**Projet de Cynthia Duchanois.** C'est l'harmonie avec le nouveau centre des congrès et la fière rigueur d'un édifice en acier Corten. Un sentiment de poids, de matériaux lourds pour rassurer mais aussi un traitement de lumière. Les nacelles sont des petits boîtes vitrées qui viennent se fondre dans la station.



**Projet de Karolina Murdzek.** La transition entre la ville et les quartiers est ici marquée par l'usage de matériaux tranchés entre pierre, verre et acier. Les subtilités des orientations décalées ouvrent elles aussi vers les multiples directions. Ce type décalage des volumes avait aussi inspiré, sur ce même site et quand il fallait proposer une lecture du Centre Pompidou, le cabinet Hertzog&de Meuron. Pas mal comme référence.



**Projet de Quentin Vionnet :** comme une flamme ou un envol, la station de Quentin Vionnet s'ancre dans le sol en cœur de ville ou en pied de coteaux pour mieux s'élever. Acier, travail sur la lumière. Histoire de n'être ni complètement sur terre ni complètement dans les airs.

## ANALYSE

# Une autre manière de prendre de la hauteur

Ni idée forcément farfelue ni soumission à l'air du temps, l'examen des possibilités qu'offrirait un transport en commun aérien à Metz mérite qu'on s'y arrête un moment. Et même qu'on l'étudie comme l'on fait des élèves de l'École d'architecture de Nancy !

**P**eut être imprégnés par l'efficacité et le message subliminal de ces systèmes de télécabine sur les sites des expositions universelles (Hanovre notamment) nous en avons exprimé l'hypothèse dans ces colonnes au moment où s'ouvrait Pompidou Metz. Il nous semblait que le coup de projecteur mondial programmé sur notre ville aurait gagné à être aussi ostensiblement relié un temps à sa partie plus ancienne et emblématique, notamment la cathédrale. Iconoclaste mais provisoire cette passerelle aérienne entre deux sommets aurait eu, nous en sommes convaincus un vrai impact. Même les Nancéiens seraient venus !

Sans rester cantonné à cet aspect purement événementiel, une autre série de réflexions pourraient être menées sur le site messin. Le Saint-Quentin étant pour l'instant ce qu'il est, c'est vers d'autres collines et d'autres axes que le bouillonnement d'idées pourrait être orienté. Pourquoi pas l'axe Queueu Technopôle Amphithéâtre qui, même s'il bénéficie d'une ligne Mettis, reste dense ? Une des hypothèses ou variantes d'extension du réseau Mettis était d'ailleurs celle qui aurait réuni le Technopôle 2 à la Seille, notamment à travers son nouveau quartier et à l'Amphithéâtre. D'où la configuration, très

particulière avec un vaste espace central des terrasses de la Seille.

Faute de vrai technopôle 2 et avec des terrasses de la Seille recalibrées à 1000 au lieu de 1500 logements, le besoin se fait moins urgent mais l'invitation prendre de la hauteur n'en reste pas moins opportune. Richard Lioger avait proposé, pour le fun, ce cas d'école aux architectes nancéiens.

Cette première prise de contact avec l'aérien, si elle est élargie à des systèmes plus divers pourrait donner des idées dans des dossiers plus conventionnels. Celui des lignes Mettis ou du moins des couloirs bus cohérents à créer vers Marly et Moulins notamment par les axes Franiatte et Pont-à-Mousson. On s'y époumone à créer deux ou trois centaines de mètres linéaires supplémentaires du côté de Bon-Secours sans forcément savoir comment on fera après. Le principe d'un dispositif suspendu jusqu'au nouveau plateau de Frescaty pourrait là aussi s'envisager puisqu'un parking de délestage doit pouvoir s'y imaginer.

Bref... le courant d'air des jeunes archis est bienvenu. Ne serait-ce que pour nous faire prendre de la hauteur.

Jean-Pierre Jager

rique est une émergence dans la ville. Les 10 projets ont tenté de répondre à la question de la matérialité, de la tectonique engendrée par le choix du bâtiment.

### A la brestoise

Pour des questions d'économie, la plupart des projets se sont calqués sur le téléphérique de Brest à savoir un transport sur câble fixe avec une station moteur et une station d'arrivée. Le dispositif comprend 2 télécabines d'une capacité de 60 passagers chacune», poursuit M<sup>me</sup> Franzen.

Imaginer l'usage et inventer l'objet. Les 10 projets d'études ont ouvert

un peu plus grand la fenêtre sur un possible. « Ce ne sont par définition que des projets. La réalisation est avant tout celui fourni par les étudiants dans le cadre de leur cursus d'études. C'est essentiellement un exercice pratique pour les étudiants », ajoute Manuela Franzen. La suite est en forme de point d'interrogation ? Metz aura-t-il son téléphérique ? La réflexion est en marche. Pour que chacun s'autorise à rêver, les 10 projets des étudiants feront prochainement l'objet d'une exposition à l'Hôtel de ville de Metz.

C.L.



# À NANCY

## Un tramway aérien pour gravir la montagne

Nancy n'est pas Valparaiso mais la côte de Brabois suffit à laisser en rade un tramway sur fer au pied de la colline. Pour gravir la pente de plus de 13% la Métropole envisage de créer un téléphérique urbain.



Pascal Breda.

I

maginer un transport urbain sur câble c'est combiner des solutions de déplacement dans un projet architectural pensé comme un lieu de vie et ouvert aux habitants du territoire. « Il faut avoir une conception multimodale. Imaginer une gare

tour Thiers par exemple c'est positionner le transport sur câble avec le transport sur rail (la gare), les transports en commun sur route (tram et bus) et les transports doux (les stations velib) », explique M. Breda.

Le téléphérique n'est pas un mode de transport de remplacement mais un moyen supplémentaire dans un dispositif pensé dans sa globalité. Avec ses étudiants en master, il a par-

ticipé au concours Construire'Acier dont le thème « Quand les transports s'envolent... » a permis d'imaginer un téléphérique urbain sur différents lieux de la ville : pour grimper le Plateau de Haye, pour relier la gare au campus Artem, pour enjambrer les voies d'eau...

La métropole du Grand Nancy regarde sérieusement du côté de Brabois pour faire pousser ce mode de transport du futur. Il ne s'agit plus comme à Metz de recoudre le tissu urbain. Là il s'agit de gravir cette pente supérieure à 13 % qui laisse en rade un tramway sur fer.

Alors à l'ouest de la ville, en partant du vélodrome, l'idée d'un téléphérique reliant Brabois fait son chemin à l'heure où la Métropole doit

remplacer son tram bringuebalant et fort coûteux. Le téléphérique urbain pourrait apparaître alors comme une solution un peu par défaut. Ou plutôt en complément d'autres moyens de transport. Car si les avantages du tramway sur câble sont nombreux (coût, entretien, temps rapide de réalisation...) il a un inconvénient majeur : **il ne peut emmener des voyageurs que d'un point A à un point B** à moins d'imaginer plusieurs stations intermédiaires.

Ce transport sur câble est envisagé comme un service complémentaire à d'autres modes de transport et **desservirait essentiellement le CHRU et l'université** et son futur pôle santé. L'étude de faisabilité est en cours.



Les étudiants de l'ENSA Nancy.

Gare aérienne de Nancy.



Anais Gary pour Metz. « Un projet à caractère utopique par sa forme atypique, l'utilisation de matériaux réfléchissants et une structure innovante ». Comme une réponse au château d'eau de Metz implanté juste à côté et qui accueillerait les bulles des nacelles.



Arcadium... c'est une réponse aux arcades médiévales de la place Saint-Louis mais aussi à celles plus impériales du quartier gare qu'Aicha Touati a voulu apporter avec sa station Arcadium. Un côté voyage au pays des mille et une nuits aussi. Une densité d'arcades qui provoque un effet de résille assez poétique.





## ICI & AILLEURS

Alors que Brest essuie les plâtres avec son tout nouveau téléphérique, Toulouse, Orléans, Grenoble et Créteil sortent un à un leur projet. L'avenir des villes s'envisage en l'air. Metz et Nancy vont-elles prendre elles aussi de la hauteur ?

**Les derniers verrous juridiques viennent d'être levés.** Il y a tout juste un an, la loi de 1941 interdisant tout téléphérique de survoler à moins de 50 mètres des parcelles privées a été abrogée. « Ces textes donnent la possibilité réglementaire d'imposer un survol des cabines, moyennant indemnité, à 10 mètres du sol et des bâtiments », explique Gaëtan Rioult, responsable de la division transports par câbles du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG).

De même, les cabines d'une capacité supérieure à 40 personnes ne nécessitent plus la présence obligatoire d'un cabinier si le dispositif comprend des caméras, de la phonie et un accès à la cabine en cas de panne.

### Brest, pilote



**Brest ouvre la marche** de ces villes désireuses d'envoyer leur moyen de transport en l'air. Son métro sur câble permet de dépasser la frontière naturelle de la Penfeld (berceau historique et militaire de Brest), d'accrocher le nouveau quartier des Capucins – 16 hectares au cœur de ville, et de rééquilibrer l'activité économique des deux rives brestoises. Telle était l'équation à résoudre.

Le téléphérique des Capucins répond à tous les enjeux lancés par Brest Métropole Océane pour un coût total de 19,1 millions d'euros HT. Pour maîtriser au maximum les coûts d'exploitation Brest-Métropole a choisi de mutualiser son personnel sur plusieurs systèmes de transport : bus, tram et téléphérique. Les incidents et indisponibilités du départ devraient pouvoir être vite surmontés.

### Orléans, saut de puce

Orléans table sur un téléphérique urbain permettant de relier le quartier en devenir Interives construit sur d'anciennes friches industrielles à la gare de Fleury. Le but est de **franchir sur près de 400 mètres le réseau de voies ferrées existantes**. Le démarrage du service est prévu à l'automne 2018.

### Toulouse, plus large

A Toulouse le projet est plus ambitieux. L'aéro-tram prévu à l'horizon 2020 prévoit de relier l'Oncopole à l'Université Paul Sabatier en franchissant la Garonne, une zone Natura 2000 et les hauteurs de la colline de Pech David. Le transport sur câble doit dans un second temps s'étendre d'est en ouest dans un vaste projet de développement du maillage des transports urbains.

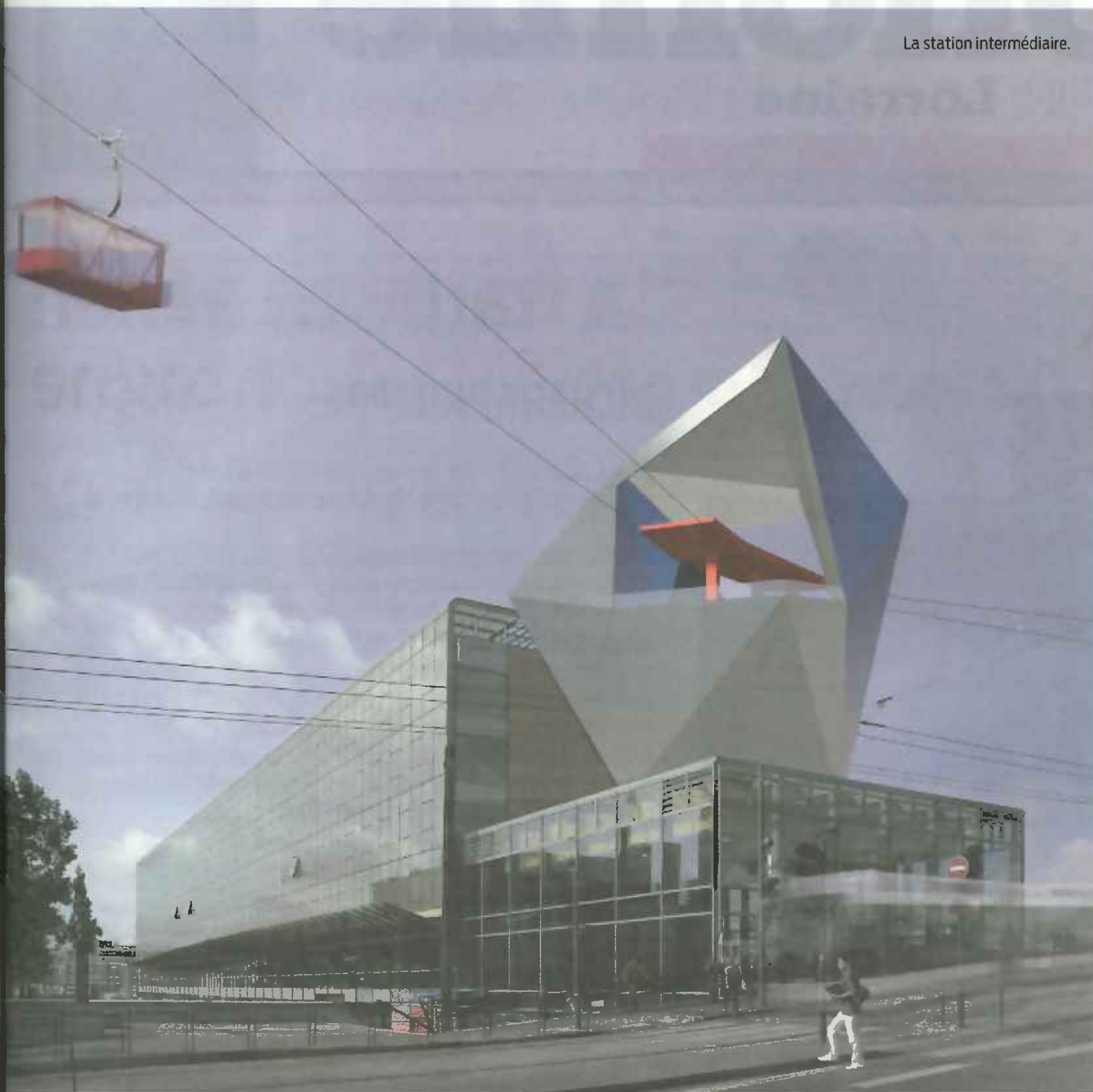
### Créteil, feu vert

A Créteil, le Téléval du Val de Marne vient de recevoir le feu vert du syndicat des transports d'Île-de-France. Le téléphérique poussera entre la pointe du lac à Créteil et Bois Mattar à Villeneuve-Saint-Georges. Les riverains ont été consultés l'automne dernier avant l'ouverture ce mois-ci de l'enquête publique pour des travaux attendus entre 2019 et 2021. Le Téléval offrira des cabines de 10 places sur un parcours de 4,5 km avec une capacité de 14 000 utilisateurs par jour. Le coût de ce **premier téléphérique francilien** est de 120 M d'euros investis par l'Etat, la Région et le département.

### Et aussi...

D'autres projets à l'état de simple idée imaginent de désenclaver la zone de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en franchissant d'une traite tout le réseau routier. **Grenoble** souhaite relier en 2022 la ville aux communes voisines de Sassenage, Saint-Martin-le-Vignoux et Fontaine en connectant son téléphérique aux trois lignes de tramway existantes.

La station intermédiaire.



DOMINIQUE VALCK

## Pas déconnant... mais pas consulté !



**A**lors que dans son fabuleux travail de prospective « 2025 les chemins des possibles » le téléphérique urbain était envisagé, le conseil de développement durable n'a pas encore été consulté par la métropole. « Nous serons sollicités pour avis une fois le projet présenté en conseil de métropole », constate Dominique Valck, président du C2D. « En voyant les contraintes techniques liées aux nouveaux trams et une rupture de charge, un téléphérique n'est pas du tout une option déconnante, bien au contraire. Il y a même une vraie logique », ajoute Dominique Valck.

« Les étudiants ayant travaillé sur la question sous la houlette de leur enseignant Pascal Breda ont produit des perspectives

d'une pertinence prodigieuse. » De quoi regarder le dossier autrement qu'en levant le sourcil. Et au vue de la facture du tram nancéien, notamment en matière de maintenance, **se pencher sur la question pourrait réserver une bonne surprise.**

### Coût raisonné

Avec une durée de vie des équipements fixes de transport par câble qui est estimée entre trente et cinquante ans et des coûts d'exploitation d'une installation de transport par câble comportant un seul tronçon à environ 250€ par heure de fonctionnement, soit autour de 1,8 million d'euros par an sur la base de 7000 heures de fonctionnement, la question mérite réflexion. +

