

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – les téléphériques en ville sont-ils possibles dans le canton de Vaud ?

### **Rappel**

*Les téléphériques sont envisagés dans de nombreuses villes européennes pour améliorer l'efficacité des réseaux de transports publics. Ce moyen de transport, déjà utilisé dans de nombreux pays à travers le monde, a de multiples avantages que les régions morgienne, zurichoise et de Fribourg ont d'ores et déjà compris. Les téléphériques urbains évitent une emprise au sol trop importante et n'encombrent pas le trafic routier, déjà très dense dans nos villes, et ce y compris pendant sa construction. Ils permettent de franchir des obstacles naturels ou construits tout en réduisant les coûts d'investissements, notamment par rapport à la construction de tunnels. Ils permettent également un transport confortable et relativement silencieux pour les usagers, ainsi que pour les voisins de l'installation. Bref, ce moyen de transport devrait être encouragé et non freiné par des chicaneries administratives.*

*Dès lors, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- Aujourd'hui, est-il possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville ?*
- Quels sont les principaux obstacles juridiques à l'installation d'un transport aérien par câble dans une ville, notamment par rapport à un paysage vierge de constructions ou presque ?*
- Le canton envisage-t-il d'élaborer un règlement d'utilisation de l'espace aérien, à l'image des réflexions en cours pour le sous-sol ?*

*Souhaite développer.*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

L'interpellation présente les avantages que représenteraient les téléphériques urbains en tant qu'éléments des réseaux de transports publics tout en posant des questions quant à leur faisabilité, aux éventuels obstacles juridiques ou " chicaneries administratives " qui empêcheraient leur réalisation. En préambule, il convient donc de décrire le cadre légal existant qui régit ce moyen de transport.

La Loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa – RS 743.01) et l'Ordonnance sur les installations à câbles transportant des personnes (OICa – RS 743.011) règlent la construction et l'exploitation des installations à câbles transportant des personnes tels que les téléphériques (art. 2 LICa).

La LICa prévoit notamment en son article 3 :

" 1 Quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles destinée au transport régulier et professionnel de personnes et pour laquelle une concession est nécessaire selon la loi du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs (installation à câbles soumise à concession fédérale), doit obtenir de l'Office fédéral des transports (OFT) :

- a. une approbation des plans ;
- b. une autorisation d'exploiter.

2 Quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la loi sur le transport de voyageurs, notamment un téléski ou un petit téléphérique, doit obtenir une autorisation cantonale.

3 Les installations à câbles ne peuvent être construites et exploitées que si elles sont sûres, respectueuses de l'environnement et conformes aux dispositions sur l'aménagement du territoire."

L'OICa stipule en son article 3 que : " Les petites installations à câbles sont des installations à câbles admises pour le transport de huit personnes au plus par direction ". Il paraît évident que le téléphérique évoqué dans l'interpellation, à savoir un transport en milieu urbain intégré au réseau de transports publics, serait dimensionné pour plus de huit passagers par direction. Un tel transport nécessiterait donc une concession fédérale au sens des articles 1, alinéa 2, de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV – RS 745.1) à laquelle fait référence la LICa et serait soumis à une procédure fédérale d'approbation des plans (procédure d'octroi du permis de construire). La procédure de délivrance de concession prévoit que soient notamment entendues les collectivités publiques concernées et les entreprises de transports publics au bénéfice de concessions et actives dans le périmètre concerné.

Ces procédures sont complétées par la délivrance d'une autorisation d'exploiter, également délivrée par l'OFT. L'ensemble du dispositif légal et réglementaire fédéral vise également à ce que les conditions de sécurité d'exploitation soient satisfaites. On peut ainsi citer par exemple que :

- un profil d'espace libre de la cabine doit être garanti à chaque station (amont – intermédiaire –aval) ;
- des zones de sécurité entre le sol et le point le plus bas du véhicule chargé doivent être respectées selon le type d'obstacles (passage au-dessus de routes, de bâtiments) ;
- en cas de croisement ou d'approche de lignes électriques les prescriptions fédérales en la matière s'appliquent ;
- les conditions relatives aux obstacles à la navigation aérienne doivent être respectées selon la Loi sur l'aviation (LA – RS 748.0, articles 41, 42) et l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA – RS 748.131.1, articles 2, 62, 63, 71, 72) ;
- une installation portée par des câbles présente un risque particulier en cas d'incendie des installations qu'elle survole (dommages aux câbles porteurs). Les mesures adéquates anti-incendies sont à planifier.

En synthèse, il ressort les points clefs suivants :

- un téléphérique urbain est soumis d'une part à l'octroi d'une concession fédérale et d'autre part à une procédure d'enquête fédérale. L'organe compétent pour délivrer la concession et approuver les plans (équivalent du permis de construction) est l'Office fédéral des transports (OFT) ;
- l'installation doit être conforme aux dispositions de l'aménagement du territoire (affectation du sol) et respectueuse de l'environnement ;
- une autorisation d'exploiter garantissant principalement le respect des éléments de sécurité et d'exploitation, doit également être délivrée par l'OFT.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond aux questions soumises comme suit :

**1. Aujourd'hui, est-il possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville ?**

**et**

**2. Quels sont les principaux obstacles juridiques à l'installation d'un transport aérien par câble dans une ville, notamment par rapport à un paysage vierge de constructions ou presque ?**

Dans l'absolu, il est tout à fait possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville. Le cadre légal et réglementaire décrit ci-dessus s'applique quel que soit l'environnement dans lequel s'inscrit l'installation. Il n'y a pas d'obstacles juridiques ou réglementaires additionnels à l'installation d'un transport par câble en ville, par rapport à ceux existant dans un paysage vierge de constructions ou presque.

Dans la pratique, le libellé même des questions illustre les difficultés auxquelles un tel projet pourrait être confronté :

- le nombre de propriétaires concernés par l'installation et donc potentiellement légitimement parties prenantes à la procédure est plus important en milieu urbain. Des résistances au projet (par ailleurs observables également de cas en cas en milieu moins densément bâti) pourraient s'exprimer de manière accrue ;
- un projet de téléphérique doit traiter ses impacts, que ce soit en milieu peu bâti ou en milieu urbain. Le nombre de riverains concernés par les impacts est accru. Certains impacts pourraient être plus sensibles (bruit, monuments et sites, ...) alors que d'autres pourraient l'être moins (paysage, forêt, faune et nature,...) ;
- il est probable qu'en milieu urbain, les supposées nuisances visuelles de l'installation pourraient constituer une difficulté, tout comme le survol de nombreuses propriétés privées pourrait être à l'origine d'oppositions et/ou de prétentions d'indemnités des propriétaires suite à l'expropriation en vertu du désagrément dû au survol de leurs immeubles ;
- en tant qu'élément du réseau de transport urbain, soumis à l'octroi d'une concession fédérale, le transport par câble devrait démontrer sa complémentarité par rapport aux autres offres de transport desservant le milieu urbain dans

lequel il s'insérerait. Au-delà de la simple question de concurrence entre entreprises ou modes de transport, c'est bien la viabilité économique de l'ensemble des prestations de transport soumises à concession et bénéficiant de subventions publiques qui devrait être vérifiée ;

- certaines prescriptions de sécurité pourraient être plus sensibles en milieu urbain dense. Citons par exemple le fait qu'une installation portée par des câbles présente un risque particulier en cas d'incendie des installations qu'elle survole (dommages aux câbles porteurs). Les mesures adéquates anti-incendies en milieu urbain dense seraient à planifier.

L'énumération ci-dessus est illustrative et non exhaustive. Comme on l'aura compris, les éventuelles difficultés ou obstacles, juridiques ou réglementaires, que rencontrerait un projet de téléphérique urbain ne sont pas liées à ce mode de transport in abstracto mais bien à un projet concret dans un milieu urbain donné.

### **3. Le canton envisage-t-il d'élaborer un règlement d'utilisation de l'espace aérien, à l'image des réflexions en cours pour le sous-sol ?**

Compte tenu du cadre légal et réglementaire fédéral préexistant, tant dans le domaine des installations à câbles transportant des personnes que dans celui de l'aviation et de l'infrastructure aéronautique, le Conseil d'Etat n'entend pas légiférer ou réglementer en la matière.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*