

*Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
École doctorale de Géographie de Paris (ED 434)
Laboratoire Ladyss UMR 7533*

THÈSE pour l'obtention du grade de docteur de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

De l'(in)acceptabilité à l'appropriation sociale et pratique d'un nouveau transport collectif en milieu urbain : le transport aérien par câble.

Mise en perspective internationale

France - Italie - États-Unis - Colombie



*Soutenue publiquement le 26 septembre 2019 par
Delphine GINEY*

Membres du jury

Pierre Becquart, Directeur du développement transport aérien urbain par câble – Groupe RATP (invité)

Cécile Blatrix, Professeure, AgroParisTech (examinatrice)

Samuel Depraz, Maître de conférences, Université Jean Moulin Lyon III (examinateur)

Marie-Christine Fourny, Professeure, Université Grenoble Alpes (rapportrice)

Pierre Pech, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (directeur)

Martin Vanier, Professeur, École d'Urbanisme de Paris (rapporteur)

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
École doctorale de Géographie de Paris (ED 434)
Laboratoire Ladyss UMR 7533

Thèse pour l'obtention du grade de docteur de l'Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne

**De l'(in)acceptabilité à l'appropriation sociale et pratique d'un
nouveau transport collectif en milieu urbain : le transport
aérien par câble.**

Mise en perspective internationale

France – Italie – États-Unis – Colombie

Présentée et soutenue publiquement le 26 septembre 2019 par
Delphine GINEY
Sous la direction de Pierre Pech

Membres du jury

Pierre Becquart, Directeur du développement transport aérien urbain par câble – Groupe RATP
(invité)

Cécile Blatrix, Professeure, AgroParisTech (examinatrice)

Samuel Depraz, Maître de conférences, Université Jean Moulin Lyon III (examineur)

Marie-Christine Fourny, Professeure, Université Grenoble Alpes (rapporteuse)

Pierre Pech, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (directeur)

Martin Vanier, Professeur, École d'Urbanisme de Paris (rapporteur)

Remerciements

Mes premiers remerciements reviennent à Pierre Pech, pour la confiance qu'il m'a accordée, la confiance que j'ai acquise à ses côtés, mais avant tout sa générosité et sa bienveillance sans lesquelles cette thèse n'aurait pu aboutir. Merci de m'avoir offert la chance de vivre cette belle et forte expérience.

Je remercie également Marie-Christine Fourny, Samuel Depraz, Cécile Blatrix, Léa Sébastien, Pierre Becquart et tout particulièrement, Martin Vanier, d'avoir accepté d'évaluer et d'échanger autour de ce travail.

Merci à tous les membres du projet I2TC, j'ai beaucoup appris à vos côtés et apprécié nos échanges fructueux. J'ai trouvé auprès de vous des collègues attentifs et bienveillants. J'espère vous retrouver dans de futurs projets. Merci à la Ville de Paris pour son financement. Et enfin, un merci tout particulier à Didier pour sa précieuse aide dans le traitement statistique.

Un immense merci à la Fondation Palladio de m'avoir offert ce soutien financier inespéré. Merci également de m'avoir intégrée dans cette grande famille, de m'avoir fait partager la richesse de vos débats et de nous offrir autant de liberté dans nos recherches. Merci de nous accompagner, de nous épauler, de nous écouter.

Merci à l'Alliance Program et à la Columbia University de m'avoir sélectionnée puis accueillie, de m'avoir offert cette chance inouïe de pouvoir me perdre dans ses bibliothèques historiques mais également de franchir si souvent l'East river par la voie des airs.

Une pensée amicale aux membres du projet du Centre Michel Serres, Annabel, Zora, Afsaneh, Mohamad, Damien, Mathieu, Mathias, Corentin, Simon D'Henin, pour leur créativité, leur joie de vivre, la finesse de leur analyse.

Aux étudiants du Master Bioterre, Joséphine, Bérengère, Michèle, Élodie et Frédéric pour le temps consacré à la passation des questionnaires.

Aux enquêtés qui ont pris le temps de répondre, parfois dans le froid, mais toujours avec le sourire ; aux islanders pour leur patience et gentillesse, à Armando pour le temps accordé, la visite de la machinerie et la traversée unique seule dans la cabine ; aux bolzanini et aux belles dolomites pour leur panorama à couper le souffle offert quotidiennement ; à Olga pour son accueil et les visites personnalisées à la rencontre des habitants des barrios, je suis sincèrement admirative de ton combat. Enfin merci aux porteurs de projets pour avoir accepté de me raconter l'histoire de leurs projets.

Rue Valette... Mary, Alex, Alizé, Charlotte, Mathilde, Kadu, Hélène, Cécile, P-E, Marine, Laura, Laurent, Catherine, merci infiniment pour tout le confort et réconfort apportés au quotidien, pour ces belles amitiés que nous avons nouées. Une pensée toute particulière à Mathilde, Kadu, Hélène pour leurs précieuses relectures et à Mary pour l'après-midi cocooning-cartes.

À mes amis pour toutes les photos de téléphériques du monde entier que j'ai reçues, merci d'être là. Jeannot et Mathilde, merci pour votre présence, vos échanges, votre aide dans la dernière ligne droite.

Ma mère et ma sœur, merci d'avoir cru en moi jusqu'au bout. Promis maman dans une autre vie je serai conseillère Pôle Emploi ! Merci à mon père de m'avoir transmis un peu de sa folie pour mener à bien cette recherche.

Merci à Paulo pour son amour et sa foi en moi infaillibles, merci de m'avoir permis de croire en moi.

Merci à Erik Satie, Max Richter et Philip Glass d'avoir rendu ces heures d'écriture plus mélodieuses.

Enfin merci à Tonio 🐾 pour sa fidèle compagnie tout au long de la rédaction du manuscrit et la justesse de ses annotations « j:ù^àzqg<iiiiiii\$\$\$\$ ».

À la Valsesia,

La funivia.

Oggetto per me insignificante, sconosciuto, è stato solo più tardi, passeggiando per le tue valli, che mi sono accorta che era lì, ovunque, nascosta nelle tue foreste, al servizio dei Valsesini e della tua storia, ad accompagnare la mia infanzia ed il riconoscimento e l'amore che ti porto.

Sommaire

Introduction générale	11
Partie 1 : Interroger l'acceptabilité sociale au prisme des transports urbains aériens par câble	19
Chapitre 1 : Le transport urbain aérien par câble : un nouvel objet en ville ?	21
Chapitre 2 : L'acceptabilité sociale, entre enjeu opérationnel et notion complexe en sciences sociales	59
Chapitre 3 : Entre ciel et terre : saisir les représentations des habitants et des usagers, présentation des terrains et de la méthode	101
Partie 2 : De l'acceptabilité à l'appropriation : mise en perspective des cas d'étude	151
Chapitre 4 : De la contestation à l'engouement : évaluer l'acceptabilité sociale et pratique du téléphérique urbain en France	153
Chapitre 5 : Évaluer l'acceptation sociale du téléphérique historique du Renon - Bolzano (Italie)	221
Chapitre 6 : L'appropriation du téléphérique de Roosevelt Island : un transport urbain créateur d'identités	281
Chapitre 7 : Du continent européen au continent américain : l'intérêt d'une mise en perspective des terrains pour appréhender l'acceptabilité sociale du câble urbain	337
Conclusion générale	379
Bibliographie	381
Sitographie	409
Annexes	413
Table des figures	427
Table des tableaux	429
Table des cartes de localisation	430
Table des encadrés	430
Table des photographies	431
Table des annexes	433
Table des matières	435

Introduction générale

Pourquoi étudier les téléphériques urbains ?

« *Des téléphériques en ville ? Quelle drôle d'idée ! Pourquoi pas après tout, ces vieilles bulles ont quelque chose de rassurant, on les connaît tous, mais pas en ville !* » (propos d'un enquêté recueillis en novembre 2015).

Les téléphériques descendent en ville pour acheminer non plus les skieurs au sommet de la montagne ou les touristes au point de vue, mais les urbains à leur travail, à l'école, au théâtre, au parc... Les projets français se multiplient et nous promettent des prouesses techniques et l'entrée dans la troisième dimension. Mais pourquoi arrivent-ils alors si tardivement ? Cette technologie, mise à l'épreuve depuis longtemps, est fiable et *a priori* peu encombrante en contexte dense. Plusieurs facteurs peuvent expliquer sa récente arrivée dans les villes françaises en tant que transport en commun. Nous en identifions quatre principaux : un facteur économique, un facteur politique, un facteur juridique et un facteur spatial.

Le facteur économique prend sa source dans la saturation du marché des sports d'hiver. Les massifs montagneux européens sont en effet tous équipés par des remontées mécaniques. Pour la filière industrielle concernée, l'urbain, après l'étranger, ouvrait de nouvelles perspectives de développement. Le lobby du câble y joue ici un rôle majeur.

Si la population mondiale a connu une mutation sans précédent dans l'Histoire, depuis 2007, en comptant désormais plus de 50 % d'urbains, la question des mobilités urbaines et les transports sont une partie intégrante des systèmes urbains. En ce sens, ils doivent aussi devenir le nerf transversal et crucial dans la révolution verte à venir. Premier poste émetteur de gaz à effet de serre (GES), les modes de transport urbain participent à hauteur de 27 % de nos émissions de GES en 2015 (Commissariat Général au Développement Durable, 2015). L'impératif environnemental pousse les politiques de transport public au développement de transports propres. Dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement¹ le transport par câble y est expressément mentionné comme un mode à développer : « l'État encouragera également le transport par câble ». L'influence politique transparaît également à travers les discours de deux femmes politiques engagées en faveur de ce mode. À l'image du

¹https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=815A8C3DF81AA639427A9B7FA54E9EC0.tpdjo08v_1?idArticle=JORFARTI000020949653&cidTexte=JORFTEXT000020949548&dateTexte=29990101&categorieLien=id

concours Cavallé qui a lancé le renouveau du tramway dans les villes françaises, Ségolène Royal à l'époque Ministre de l'Environnement, est à l'origine de la création d'un concours pour inciter les villes françaises à étudier un projet de téléphérique urbain, concours comprenant une enveloppe budgétaire destinée à accompagner sa réalisation. Le téléphérique de Brest étant l'un des premiers lauréats, la Ministre évoque lors de son inauguration le 19 novembre 2016 : « il n'y a pas plus propre que le transport par téléphérique, il n'y a pas plus sécurisé, il n'y a pas plus silencieux et en plus il n'y a pas moins coûteux »². En septembre 2016, Valérie Pécresse, aujourd'hui présidente de la région Île-de-France, exprimait également vouloir se faire « l'avocate des téléphériques urbains » et développer une « stratégie globale de développement du câble » dans la région parisienne : « jusqu'à présent le STIF [Syndicat des transports d'Ile-de-France, aujourd'hui dénommé Île-de-France Mobilités] était dans une logique du « tout-tramway », un mode de transport intéressant, mais qui présente de gros inconvénients. C'est onéreux, long à construire, et ça ne passe pas partout. Quant aux bus, ils ne sont pas toujours efficaces, surtout quand ils sont coincés dans les bouchons. C'est pourquoi il faut innover, inventer de nouvelles solutions »³.

De plus, et dans le même élan politique, la loi sur la transition énergétique avec l'ordonnance du 18 novembre 2015 (n° 2015-1495) met fin à l'interdiction de survol des habitations en instaurant des servitudes d'utilité publique de libre survol. Cette interdiction constituait un véritable frein juridique au développement du transport aérien par câble en milieu urbain.

Enfin, on identifie un facteur spatial lié à l'impératif de densification de nos villes pour freiner l'étalement urbain et l'impact négatif inhérent de l'urbanisation sur les milieux naturels. Les réseaux actuels de voies ferrées, réseaux routiers participent à la fragmentation des territoires et à la création de nombreuses coupures urbaines, avec pour conséquence de contraindre les déplacements au sol, des hommes comme des espèces animales et végétales. L'intérêt du transport aérien par câble réside alors dans sa fonction de franchissement permettant de s'affranchir de ces coupures urbaines, mais également, dans certains cas en zone périurbaine, de survoler les milieux naturels en limitant l'impact au sol et ses dommages sur les écosystèmes.

De l'opérationnel à la recherche... du projet de recherche et développement I2TC à la thèse

Pour le projet I2TC, l'aventure commence en 2010, dans le cadre du laboratoire de prospective sur la Ville Durable Phosphore, associant l'entreprise Eiffage et l'entreprise Pomagalski. Des travaux communs sur le transport aérien par câble sont menés et souhaitent se voir concrétiser.

² https://www.dailymotion.com/video/x52ou6y#tab_embed

³ <https://www.lejdd.fr/JDD-Paris/Valerie-Pecresse-veut-des-telepheriques-en-Ile-de-France-808546>

Six partenaires vont alors rejoindre le tandem : la RATP, CDVIA, The Vibrant Project, l'ENSTA, l'École Centrale de Lyon et l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pour former le consortium I2TC et tenter de développer une nouvelle génération de transports urbains aériens par câble. Plusieurs lots d'étude sont formés en fonction des objectifs techniques, économiques et socio-environnementaux à atteindre (figure n° 1).

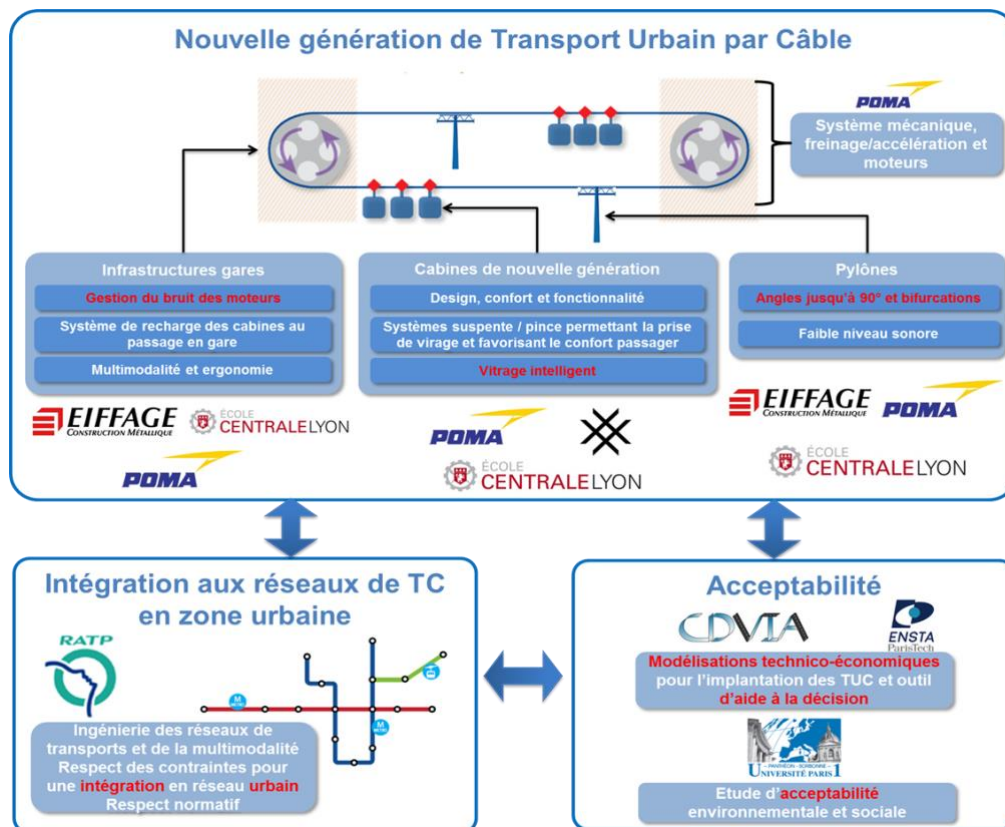


Figure n° 1 : Présentation des différents lots d'étude d'I2TC par acteurs. Source : dossier de présentation FUI 17

Le lot 5 « Acceptabilité » prévoyait la création de modélisations technico-économiques (effets économiques induits sur le territoire d'implantation) et d'outils d'aide à la décision. Les outils d'aide à la décision comprenaient un accompagnement des porteurs de projets notamment sur les choix techniques les plus adaptés en fonction du tracé pressenti, les alternatives souhaitables pour limiter les impacts environnementaux et enfin un accompagnement pour faciliter l'accueil de cette nouveauté en milieu urbain par les populations concernées. L'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne était désignée pour mener à bien ces deux derniers points, appelés « étude de l'acceptabilité environnementale et sociale » (figure n° 1). Cette étude était prévue dès le départ sous forme de thèse menée, dans notre cas, dans le cadre d'un doctorat en géographie. Le titre initial de la thèse tel que formulé dans la commande était « Contribution à la mise en œuvre opérationnelle de l'acceptation du transport urbain aérien par câble, en France ». Les attendus

devaient cependant avoir un caractère opérationnel. Les objectifs initiaux consistaient à « évaluer les attentes et points sensibles d'acceptabilité et préconiser des solutions » ; « identifier les impacts environnementaux et le potentiel de transformation urbain grâce à l'insertion du transport urbain aérien par câble » ; et « définir les effets positifs induits ». Ceux-ci devant être formalisés sous forme de livrables. Plusieurs livrables ont ainsi été fournis tout au long de la durée du projet I2TC (3 ans) : un premier livrable sur l'acceptabilité sociale du mode à travers des enquêtes en France et à l'étranger, un second sous forme de guide méthodologique des impacts environnementaux du mode, à partir de la méthode de l'étude d'impact environnemental, et un dernier sur les méthodes d'accompagnement des donneurs d'ordre à partir de la proposition d'un jeu de rôles, basé sur la méthode ARDI (Étienne, 2009). L'objectif de cette thèse était de se pencher sur les impacts environnementaux et les conditions d'acceptabilité tant d'un point de vue théorique et académique qu'en termes de réponses à des attentes opérationnelles claires et innovantes. Dans les faits et pour des raisons d'intérêt et de cohérence scientifiques, seul le premier livrable sera, en partie, repris dans la thèse.

Les deux travaux, la réponse à la commande et la réalisation de la thèse, n'ont pas été pensés indépendamment, ils répondaient à un même objectif : accompagner les porteurs et futurs porteurs de projets de téléphériques urbains. En revanche, la thèse s'est employée à porter un regard davantage critique sur la notion d'acceptabilité sociale, sur l'intention initiale des porteurs de projets ou encore sur la pertinence de certains projets existants ou à venir. De plus, le projet I2TC répondait à un objectif de développement économique et d'excellence face aux réalités actuelles de compétitivité entre industriels. Dans le manuscrit de thèse ici présenté nous avons pu nous détacher de cet objectif.

Démarche et prismes d'étude

L'objet d'étude de la thèse est le transport aérien par câble en tant que transport en commun intégré à un réseau urbain et périurbain. La question qui sous-tend cette recherche est la suivante : sur un territoire, face à une nouveauté/un changement, quelle sera la réponse des populations ? On parlera alors d'acceptabilité sociale de cette nouveauté.

L'objet de la recherche consiste à évaluer les représentations, les composantes de l'acceptabilité sociale d'un aménagement par les acteurs concernés (habitant, riverain, usager) par un transport urbain aérien par câble. Cette acceptabilité sociale passe notamment par l'étude d'infrastructures existantes et donc par l'étude de leur acceptation voire appropriation.

Cette recherche s'inscrit dans les sciences environnementales, et plus particulièrement la géographie environnementale, à travers laquelle l'individu est étudié de manière à part entière. La géographie environnementale permet d'interroger la relation entre un espace, où s'implante une infrastructure et se développent des pratiques quotidiennes et un acteur (l'habitant-usager).

Comme le définit S.Paugam (2011, p. 1), « les sociologues peuvent facilement s'accorder, à un niveau général, sur le fait que leur discipline est la science des relations sociales telles qu'elles sont imposées et transmises par le milieu – les cadres de socialisation – et telles qu'elles sont également vécues et entretenues par les individus ». Il y a dans cette définition plusieurs objets : les relations sociales, leurs déterminismes avec cette notion de milieu, les modes de vécu et d'appropriation (faire sien et en même temps reproduire) et puis est évoquée la notion d'individu. Toute la question suppose au préalable de définir quels sont les objets ou sujets de l'enquête, ceux qui sont nommés ci-dessus les individus. Comment s'effectue la prise en compte de l'échantillon ? La plupart du temps, l'exploration d'un thème, pour des raisons informatives, en vue d'une enquête d'opinion, d'une enquête préalable à un aménagement, repose sur l'élaboration d'un panel significatif d'une population. La discrétisation des individus s'effectue sur des critères fondés sur le diagnostic préalable de l'échantillon prospecté et sur la représentativité du panel retenu. Sur un territoire, connaître l'opinion des habitants sur leurs conditions de vie, sur un projet d'aménagement, sur des comportements consiste préalablement à effectuer une analyse démographique, avec la répartition par classes d'âges, par sexes, puis par catégories socio-professionnelles et enfin leur distribution sur le territoire. Le panel choisi doit tenir compte en pourcentages de cette répartition de la population. La démarche aboutit à des résultats statistiques révélant une bonne photographie de l'opinion des habitants sur un territoire et ces résultats sont pertinents d'un point de vue statistique puisque représentatifs de la population étudiée.

Cependant ces démarches formatent préalablement, en fonction de la réalité statistique de l'espace ou de la population, des catégories d'acteurs enquêtés. Il est de ce fait plus difficile d'atteindre les acteurs dans les postures de relations fonctionnelles qu'ils ont avec un espace, l'espace étudié. Le choix de l'objet de l'étude de l'enquête est pour nous l'acteur-habitant, l'acteur local du territoire. Ce n'est pas seulement un individu engagé dans un collectif et encore moins seulement un individu d'une catégorie par exemple, aussi pertinentes que soient les catégories socio-professionnelles.

C'est cet acteur-habitant, souvent présenté dans la littérature scientifique comme évincé (Gumuchian *et al.*, 2003 ; Fourniau 2007a ; Noyer et Raoul 2008 ; Blatrix 2009 ; Honneth 2012 ; Faburel 2015), que nous avons voulu rencontrer afin d'entendre « sa version des faits » et ses ressentis. La question abordée concerne alors effectivement l'autonomisation des habitants (Boltanski, 2009). On sort d'une approche moderniste qu'elle soit néolibérale ou néomarxiste, qu'elle soit en particulier favorable ou critique à l'égard des procédures de concertation (Beurret, 2006) pour s'interroger sur la gouvernance endogène et les capacités de ces acteurs-habitants (Sen, 1999 ; Lessmann et Rauschmayer, 2014). Ce qui fonde notre approche est de s'immerger dans le territoire à la rencontre de ses habitants en les faisant parler de leurs avis concernant la

question posée, mais également de leurs émotions. La population interrogée est alors celle qui agit sur le territoire effectivement et qui entend produire ce territoire : identité, fonctionnalités, productions.

Les téléphériques urbains comme n'importe quel projet d'envergure auront un impact sur l'organisation spatiale, sur les paysages urbains et périurbains, perçus, vécus et pratiqués par des individus (Faburel, 2013). Ce nouvel aménagement peut alors provoquer des réticences, de l'engouement, une adhésion ou une désapprobation. Ce sont ces réactions et ces représentations que nous proposons d'étudier. Dans les sciences sociales, c'est l'analyse du conflit et la recherche de sa résolution qui a longtemps prévalu dans l'étude des projets d'aménagement (Torre, 2010). Ici c'est une approche positive qui a été privilégiée, notamment parce que la pratique du terrain a révélé peu de conflits.

Dans quels lieux ?

En France, au démarrage du projet I2TC et de la thèse (novembre fin 2014), le premier téléphérique urbain de France à finalité transport en commun, celui de Brest, n'était pas encore en service. De plus, le projet de recherche et développement I2TC n'avait pas défini de terrain d'étude. S'est posée alors la question cruciale de comment étudier un objet sous un angle social sans avoir de terrain et donc, de personnes à écouter, avec qui dialoguer. Rapidement, je me suis donc tournée vers des téléphériques urbains en service à l'étranger.

Au final, cinq terrains ont été entrepris : deux en France, un à Bolzano en Italie, un à New York aux États-Unis et un terrain complémentaire à Medellín en Colombie.

Les cinq terrains seront interrogés de manière à porter un regard transversal sur la question de l'insertion socio-territoriale du téléphérique urbain. Ces terrains semblent *a priori* éloignés, mais ils sont pourtant tous reliés par la rencontre entre un objet spatial, des acteurs et un territoire. Un territoire, plus qu'un écosystème est une unité spatiale singulière qui fait l'objet de formes d'appropriation et d'enjeux par des acteurs divers. Notre méthode s'inspire de l'écologie évolutive et fonctionnelle en intégrant l'éthologie, la science comportementale, qui laisse place à des bifurcations dans l'évolution des organisations des socio-écosystèmes reposant sur des déterminants plus aléatoires, fondés sur des stratégies, des choix individuels et collectifs. La théorie des capacités d'A. Sen va d'ailleurs dans ce sens, celui de mettre à jour en quoi les acteurs veulent, désirent, sont favorables ou défavorables à des options ou des choix de développement, en fonction évidemment de leurs moyens et de leurs ressources. Peuvent-ils, mais aussi veulent-ils, quelle est leur envie de s'orienter vers telle ou telle activité ?

Problématique, hypothèses et méthodologies

Deux questions principales guident ce travail : Quelles sont les conditions d'intégration d'un TUAC dans un territoire ? À quelles conditions les populations sont-elles susceptibles d'accueillir favorablement ou défavorablement un TUAC ?

Nous formulons deux hypothèses, résultantes du constat issu de l'analyse de la littérature et pouvant être à déconstruire :

H1 : L'acceptabilité sociale ne dépend pas des caractéristiques intrinsèques de l'aménagement, mais de conditions socio-territoriales.

H2 : L'acceptabilité sociale est fonction de l'attachement au territoire.

Afin de répondre à la question principale et de vérifier ces hypothèses, nous avons mobilisé des méthodologies qualitatives (entretien semi-directif) et quantitatives (questionnaire).

La méthodologie déployée et présentée ici s'inscrit dans les démarches des sciences environnementales qui visent à mobiliser l'expertise des acteurs du terrain, notamment les habitants et les usagers des transports en commun, afin de mettre en évidence leurs perceptions des espaces et des milieux enquêtés mais aussi leurs capacités à proposer des avis concernant des enjeux de développement et environnementaux sur leur territoire (Alberti *et al.*, 2003 ; Karapinar, 2005 ; Dennis et James, 2016 ; Pech *et al.*, 2016 ; Bredif *et al.*, 2017). La démarche consiste à rendre compte et à faire état des postures, avis et représentations des acteurs interrogés. Au-delà de la démarche de diagnostic fondée sur des catégories d'analyse préconçues normée dans des bases de données (RGP de l'INSEE, RGA de SOES, etc.), la méthodologie à dire d'acteurs choisit de mettre l'accent sur ce que disent les acteurs locaux de leur territoire, des ressources et éléments naturels et des aménagements qui sont envisagés. Cela revient à les considérer comme experts de leur territoire et comme moteurs de dynamiques locales actuelles et futures. En tout état de cause, ils sont des facteurs de résistance et de conflits lorsque leurs avis ne sont pas analysés et pris en compte (Darly et Torre, 2013).

La première partie vise à contextualiser ce travail de recherche en caractérisant notre objet d'étude à travers l'histoire de son développement urbain et non-urbain (chapitre 1), en apprivoisant le concept d'acceptabilité sociale à l'origine de la construction de la problématique (chapitre 2) et enfin en présentant le cadre méthodologique de ce travail ainsi que les différents terrains investigués (chapitre 3).

La deuxième partie nous plonge au cœur des terrains en proposant l'analyse des projets français de téléphériques urbains en cours et caducs ainsi que la présentation d'une enquête menée auprès des usagers franciliens des transports publics (chapitre 4), l'analyse du téléphérique du Renon à Bolzano (chapitre 5) et enfin celle du téléphérique de Roosevelt Island à New York (chapitre 6). Enfin le dernier chapitre sera conclusif (chapitre 7), il survolera le dernier terrain, Medellín en Colombie, et mettra en perspective les cinq terrains d'étude.

