

■ L'INFO DU JOUR

Vélizy veut un téléphérique pour rallier le pont de Sèvres

L'IDÉE N'EN EST ENCORE qu'au stade du projet. Mais Pascal Thévenot, le maire UMP de Vélizy-Villacoublay (Yvelines), y croit dur comme fer. « Le développement de l'OIN (*NDLR : opération d'intérêt national*) Paris-Saclay passe par la création d'une liaison directe nord-sud qui ferait sauter le nœud de congestion venant du pont de Sèvres (*Hauts-de-Seine*). La solution, c'est le téléphérique. Il est facile à mettre en œuvre et peu onéreux », explique l'élu.

L'idée est simple, presque lumineuse : utiliser les 5,5 km du tracé de la N 118 pour faire passer, au-dessus du terre-plein central, les câbles d'un téléphérique. Il relierait, dans les deux sens, le pont de Sèvres à la gare routière de Vélizy-Villacoublay. Cette dernière deviendrait alors un

nœud majeur de transports avec la connexion au tramway T6 (Châtillon-Vélizy) puis aux seize lignes de bus existantes. Le plateau de Saclay et, plus loin, la zone économique de Courtabœuf (Essonne) seraient, eux, reliés par une ligne de bus en site propre.

Les atouts du téléphérique sont nombreux : coût raisonnable, impact minime sur le foncier, absence de bruit et de pollution, bonne capacité de fréquence et frais de

maintenance peu élevés. Le temps de trajet est aussi gagnant : une dizaine de minutes en cabine contre quarante-cinq minutes à l'heure de pointe sur la route.

L'investissement est évalué à 7 M€/km, soit environ 40 M€ au total. Un montant très concurrentiel si l'on se réfère aux 360 M€ dépensés pour les 17 km du T6... De même, la question du foncier affecte peu le projet, à l'exception des 4 m² au sol pour les poteaux portants. D'autre part, l'emprise de la N 118 est déjà maîtrisée. Le téléphérique ne menacerait pas les forêts qui bordent la nationale et ne devrait pas trop gêner les habitations, déjà éloignées de la route.

Dix minutes de trajet contre quarante-cinq minutes à l'heure de pointe sur la N 118

Au niveau de la capacité, la fréquence considérée comme suffisante serait de 6 000 passagers à l'heure et la maintenance, limitée aux câbles, estimée à 3 % du coût.

De multiples expériences sont déjà concluantes dans le monde, à Medellín (Colombie), Rio de Janeiro (Brésil) ou New York (Etats-Unis). D'autres sont déjà avancées en Ile-de-France sous la conduite du Syndicat des transports franciliens (Stif). C'est notamment le cas du Téléval. Ce projet reliant Créteil à Limeil-Brévannes (Val-de-Marne) en est au stade des appels d'offres.



Le transport par câble possède de nombreux atouts. Il est notamment « facile à mettre en œuvre et peu onéreux », explique Pascal Thévenot, le maire UMP de Vélizy-Villacoublay (Yvelines). (DR.)

La présentation au public est prévue pour cette année et le début du chantier en 2018. La ville de Paris songe aussi très sérieusement à une liaison par câble entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

Tous les acteurs du transport (RATP, SNCF, Veolia) mais aussi les groupes du BTP, comme Eiffage, installé à Vélizy, observent l'idée

avec gourmandise. Ils le font avec d'autant plus d'intérêt que la France compte, avec Poma, l'un des leaders mondiaux du transport par câble. La RATP ne s'y est pas trompée puisqu'elle a signé, mardi, un accord de coopération avec cette entreprise iséroise portant sur le transport par câble en milieu urbain.

LAURENT MAURON