

**TRANSPORTS** La présidente de Région, Valérie Pécresse, veut développer le câble aérien en Île-de-France, jugé plus avantageux que le bus et plus écologique que le tramway

# Les téléphériques arrivent

BERTRAND GRÉCO

« **J**e veux me faire l'avocate des téléphériques urbains ! » Valérie Pécresse (LR), à la tête du conseil régional, préside aussi le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). À ce titre, elle confirme au JDD la nouvelle « stratégie globale de développement du câble » qu'elle souhaite mettre en œuvre dans la région parisienne. « Jusqu'à présent, le Stif était dans une logique du "tout-tramway", un mode de transport intéressant, mais qui présente de gros inconvénients, explique-t-elle. 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. »

Pour Valérie Pécresse, le salut vient donc – dans certains cas – des cabines suspendues dans les airs. « Le transport par câble est propre, silencieux, régulier ; il coûte beaucoup moins cher que le tramway, prend deux fois moins de temps à installer, franchit les obstacles, et offre une capacité de 5.000 voyageurs par heure et par sens, sans attente, avec un temps de parcours garanti. Qui dit mieux ? » Bien sûr, il se produit parfois des incidents sur des télécabines, comme celles du Panoramique Mont-Blanc, coincées toute la nuit de jeudi à vendredi, dans les Alpes. Mais pas de quoi entamer l'enthousiasme de la présidente de région. Tout juste admet-elle qu'il subsiste encore « quelques incertitudes juridiques », quant au survol des zones sensibles, « en passe d'être réglées ».

Le Stif vient de lister une douzaine de projets en Île-de-France (lire l'encadré). Et l'ex-députée des Yvelines de citer la liaison entre Pont-de-Sèvres (Boulogne, 92) et Vélizy (78) : « La N118 est complètement paralysée aux heures de



Vue d'artiste du projet de téléphérique francilien, Câble A, entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, dans le Val-de-Marne. Ici, la station Émile-Zola, à Limeil-Brevannes. La fréquentation future est estimée à 14.000 voyageurs par jour. STIF/INGÉROP

pointe. Impossible d'ajouter une file de circulation, impossible de créer un tramway ou un bus. Un téléphérique permettrait de contourner toutes les contraintes. » L'ambition est de rattraper le retard pris par la région parisienne en la matière.

## Le premier téléphérique francilien mis en service en 2021

« C'est un paradoxe français : notre pays possède une maîtrise inégalée en matière de câble, ses entreprises comptent parmi les leaders mondiaux, comme Poma. Et pourtant, nous sommes à la traîne », soupire l'architecte urbaniste Jean-Robert Mazaud, fondateur, avec

Antoine Grumbach, de la Société d'études et d'ingénierie des nouvelles écomobilités (Seine).

Selon cet auteur d'un atlas mondial inédit du câble urbain\*, il existe près de 20.000 appareils à travers le monde – principalement en montagne –, dont moins de 10 % en zone urbaine. « Ceux qui y sont réticents ne se rendent pas compte qu'ils prennent l'ascenseur tous les jours ; ce n'est rien d'autre qu'un transport par câble vertical. » L'Île-de-France est cependant en train de réaliser une « prise de conscience », se réjouit Jean-Robert Mazaud : « Valérie Pécresse peut donner l'impulsion. »

D'autant que la présidente de région est aidée par la loi de transition énergétique de Ségolène Royal (PS), votée en février : des servitudes d'utilité publique sont instaurées pour le câble urbain, et les menaces d'expropriation des habitants survolés disparaissent. Désormais, « les possibilités sont énormes. Par exemple, on peut imaginer des transports éphémères des gravats de chantier du Grand Paris Express, pour remplacer les camions », suggère l'urbaniste.

Le premier téléphérique francilien doit être mis en service en 2021 dans le Val-de-Marne, entre Créteil-Pointe-du-Lac et Ville-

neuve-Saint-Georges. Il s'arrêtera à Limeil-Brevannes et Valenton. Soit 4,5 km parcourus en 17 minutes contre 45 aujourd'hui en transports en commun. Le Téléval vient d'être rebaptisé Câble A par le Stif. À raison d'une cabine (dix places assises) toutes les trente secondes, il transportera jusqu'à 1.800 personnes par heure, à 22 km/h, avec une fréquentation quotidienne estimée à 14.000 voyageurs.

Porté par les collectives locales depuis 2008, le projet sera soumis à la concertation publique du 26 septembre au 28 octobre 2016. Son coût : 120 millions d'euros. Ce téléphérique survolera, entre 25 et 40 m d'altitude, un impressionnant enchevêtrement d'infrastructures, explique Yoann Rispal, chef de cabinet du président du conseil départemental : « Une autoroute urbaine (la RN 406), la ligne de TGV Paris-Lyon-Marseille, des lignes à haute tension, des entrepôts logistiques une gare de triage et ses 18 voies ferrées. Le téléphérique permettrait de s'affranchir de toutes ces coupures urbaines sans en créer de nouvelles. » Les futurs usagers applaudissent. ●

\* À paraître début 2017 aux éditions de La Découverte.

## DOUZE FRANCHISSEMENTS URBAINS ET AU-DESSUS DE LA SEINE

VALÉRIE PÉCRÉSSE vient de lancer une étude de faisabilité sur une douzaine de sites franciliens qui pourraient accueillir un téléphérique urbain d'ici à 2021. « Pour des raisons budgétaires, nous ne pourrions pas tous les faire, prévient d'emblée la présidente de la région (LR). Nous nous donnons un peu plus d'un an pour faire baisser les prix, calculer la rentabilité socio-économique de chaque projet, s'assurer qu'ils prévoient un parking relais ou des interconnexions. Fin 2017, j'espère pouvoir sélectionner trois projets. » Parmi les finalistes, quatre se révèlent « particulièrement

avancés » : Orsay-Gif-sur-Yvette, sur le plateau de Saclay ; Pont-de-Sèvres-Vélizy ; Romainville-Bobigny ; Goussainville-Roissy-CDG. Deux autres sont portés par les élus locaux : Bagnolet-Montreuil et l'ancienne base aérienne de Brétigny. Le Stif retient cinq projets pour traverser la Seine (Mantes-Limay ; Les Mureaux-Meulan ; Epône-Gargenville ; Orgeval-Poissy-Chanteloup ; Achères-Confians-Sainte-Honorine) et un « projet intéressant dans la perspective post-Brexit » : la Défense-La Garenne-Colombes. Exit, en revanche, la liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, un temps évoquée. B.G.