



## Le STIF lance le 1<sup>er</sup> transport par Câble en Ile-de-France : le Câble A-Téléval

**Fort de sa capacité d'innovation, le STIF accompagne l'évolution des modes de vie des voyageurs et des territoires avec un nouveau mode de transport : le Câble urbain. Moderne et écologique, ce moyen de déplacement améliorera la qualité de service offerte aux voyageurs.**

Conformément à l'engagement de Valérie Pécresse, le STIF innove « *en soutenant, en lien avec les collectivités concernées, de nouvelles formes de transports propres et peu coûteuses, comme les téléphériques urbains* ». Premier acte : l'examen lors du prochain Conseil du STIF, le mercredi 13 juillet, du projet de téléphérique reliant Créteil et Villeneuve-Saint-Georges.

### ■ Un nouveau moyen de transport qui s'intègre parfaitement au milieu urbain

Longtemps limité à la desserte touristique en milieu montagnard, le câble, ou téléphérique urbain, émerge de plus en plus dans les villes, et se développe dans les grandes métropoles internationales comme Londres, Barcelone, New-York, Ankara ou Rio. Plusieurs projets sont à l'étude en France. Le plus abouti est celui de Brest qui consiste en un téléphérique traversant la rade de Brest et dont la mise en service est prévue à l'automne 2016.

Nouvelle forme de transport propre et à l'infrastructure peu coûteuse, les différents types de câbles urbains apportent de nombreuses solutions pour améliorer les réseaux de transports en commun en zone urbaine.

Capable d'assurer une forte fréquence avec des passages réguliers de cabine, la capacité de ce type de ligne peut atteindre 5000 voyageurs par heure et par sens selon les technologies (monocâble, bicâble ou tricâble). Une capacité qui tend vers celle d'une ligne de tramway.

### ■ Un moyen de transport propre complémentaire aux autres modes de déplacement

Le câble est un mode complémentaire aux autres modes de transport et peut s'avérer pertinent lorsque les autres modes ne sont pas appropriés, en particulier lorsque :

- le volume de trafic attendu est de l'ordre de celui d'un bus en site propre ou d'un tramway;
- le territoire est marqué par des coupures physiques, naturelles (fleuve, relief,...) ou anthropiques (faisceau d'infrastructures,...) dont le franchissement implique des ouvrages d'art coûteux ou des détours importants. Il permet alors de limiter le coût d'investissement pour la création d'un mode de transport et de réduire les durées de trajet par rapport aux modes alternatifs plus répandus.

Par ailleurs étant intégralement électrique, le câble urbain respecte parfaitement l'environnement et n'induit aucune pollution localement : le transport par câble est identifié par le Grenelle I comme une des alternatives performantes pour lutter contre les gaz à effet de serre. Afin de minimiser l'impact sonore, des systèmes d'isolation des stations, d'absorption des vibrations et des « pièges à bruit » efficaces sont mis en place.

## ■ Une stratégie globale de développement du câble en Ile-de-France

Compte-tenu des nombreux bénéfices attendus par ce nouveau moyen de transport, le STIF a initié une première étude sur la perception du transport par câble par les Franciliens (étude en cours).

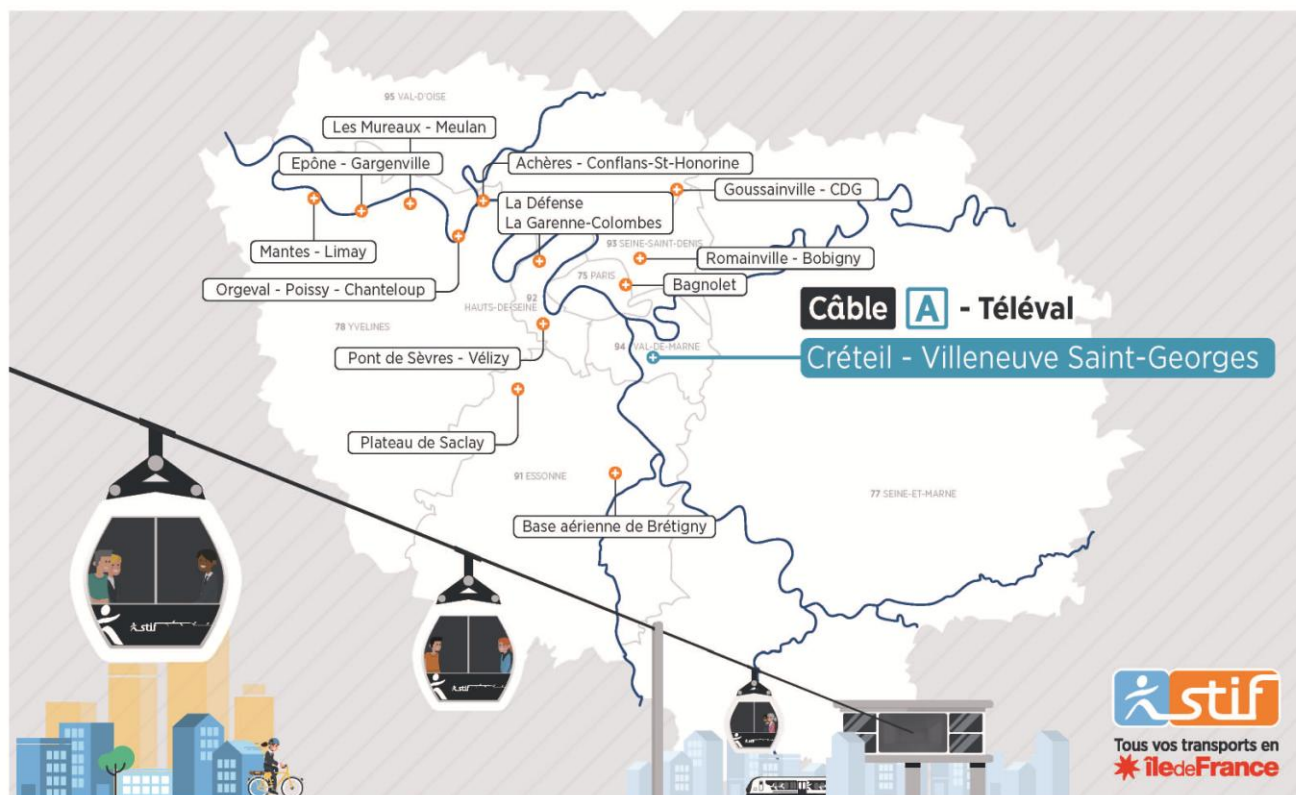
Les premières analyses montrent que parmi les caractéristiques du câble, certaines sont considérées par tous les Franciliens comme des atouts : la facilité de déplacement qu'il offre, le gain de temps et la garantie du temps de transport, son confort, le fait qu'il permette de desservir des endroits difficiles à atteindre autrement, le sentiment d'évasion et son côté innovant.

Grâce aux études du premier projet de télécabine d'Ile-de-France qui assurera la liaison entre Créteil – Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges, le STIF a développé une bonne expertise de ce type d'infrastructures qui va ainsi pouvoir être mis à profit pour l'ensemble de l'Ile-de-France, dans le cadre du déploiement d'une stratégie plus large en matière de transport par câble aérien. Le STIF va ainsi conduire deux nouvelles études visant à préciser cette stratégie :

- Une analyse des différents projets, de leur opportunité et de leur faisabilité : 1<sup>er</sup> semestre 2017 (CF Carte)
- Une analyse plus spécifique pour la desserte du plateau de Saclay dans le cadre d'une étude globale de la desserte de la partie Est du plateau : automne 2017

Plusieurs territoires franciliens ont imaginé des projets de téléphériques urbains pour répondre à l'enclavement de certains quartiers ou franchir des coupures urbains. Les projets qui ont fait l'objet de premiers documents d'étude ou présentation par les acteurs locaux sont listés sur la carte ci-dessous :

### Recensement des projets de transport par câble à l'étude par les acteurs locaux en Île-de-France



*Projets de télécabines ayant fait l'objet de premières analyses par les acteurs locaux*



### Contacts Presse

→ Sébastien Mabile : 01 47 53 28 42 – sebastien.mabile@stif.info

## ■ Le premier projet francilien lancé pour la liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges

Le téléphérique urbain entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton est le premier projet à l'étude lancé sur le territoire francilien, il portera le nom d'exploitation de Câble A et sera en concertation publique du 26 septembre au 28 octobre 2016.

Porté depuis 2008 par les collectivités locales notamment les communes et le département du Val de Marne, sous le nom de Téléal, ce projet répond à plusieurs objectifs majeurs du territoire :

- répondre à un besoin de liaison en transports collectifs entre Créteil et l'ensemble formé par les communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ;
- développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible, confortable et respectueuse de l'environnement ;
- désenclaver le plateau qui s'étend sur Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges en le liant aux pôles environnants, notamment Créteil ;
- améliorer la liaison vers le réseau (Métro ligne 8 et ligne 15 du Grand Paris Express à terme) ;
- accompagner le développement urbain de ce territoire et la redynamisation des quartiers en difficulté ;
- proposer une alternative aux axes routiers locaux avec le développement des transports collectifs et des modes actifs.



Station Emile Zola

L'itinéraire de ce projet de transport par câble aérien est de 4,5 kilomètres, et permettra de relier Créteil Pointe du Lac (terminus de la ligne 8 du métro) au Bois Matar situé à Villeneuve-Saint-Georges, en desservant les communes de Limeil-Brévannes et Valenton.

Pour le premier projet Francilien une présence humaine à chacune des stations permettra d'assurer la sécurité, la gestion des flux et l'assistance aux usagers. En outre, les stations favoriseront l'intermodalité en optimisant les liaisons avec le réseau existant (métro et bus) et l'implantation d'espaces Véligo et de stationnement vélos.

Enfin, s'agissant de l'accessibilité, des ascenseurs seront installés et les montées et descentes des cabines seront facilitées par des arrêts complets en station (plutôt qu'une circulation à vitesse réduite).

D'après les premières estimations qui ont été établies, à l'heure de pointe du matin, le nombre d'utilisateurs de la ligne devrait approcher entre 700 voyageurs et 1 800 voyageurs à l'horizon de la mise en service de la ligne 15 Sud, pour une fréquentation journalière estimée entre 6 000 et 14 000 utilisateurs.

Les cabines, de 10 places, auront une fréquence d'arrivée toutes les trente secondes environ, et l'amplitude horaire de la ligne sera concordante à celle de la ligne de métro 8.

**Le coût de réalisation du projet de transport est estimé à environ 120 M€, selon les différentes variantes et configurations des stations.**

