

LE TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN EN CLAIR

Que désigne le terme « Téléphérique » ?

En pratique, on distingue le téléphérique proprement dit (une ou deux cabines de moyenne ou grande capacité circulant en aller-retour) et les télécabines (plusieurs cabines de faible ou moyenne capacité circulant sur une boucle en mouvement unidirectionnel). Réglementairement, ces systèmes sont cependant regroupés sous l'appellation unique « téléphérique » qui désigne toute installation dans laquelle les usagers sont transportés dans des véhicules suspendus à un ou plusieurs câbles. Différentes technologies de câble permettent d'adapter l'installation et ses coûts au plus près des besoins (capacité, fréquence, vitesse, niveau de service...).

Combien de passagers un téléphérique peut-il transporter par heure ?

La capacité varie selon les cabines qui peuvent accueillir entre 2 et 200 personnes, le type d'installation et la vitesse commerciale. Les téléphériques urbains les plus capacitaires peuvent embarquer jusqu'à 5 000 passagers par heure et par direction.

Un téléphérique est-il tenu de suivre un trajet rectiligne ?

Non, une station intermédiaire permet de changer de direction. Le téléphérique de Caracas, par exemple, comporte deux virages à 90° sur 1,8 km.

À quelle vitesse progressent les téléphériques ?

Les vitesses commerciales constatées vont de 15 km/h à près de 25 km/h. Soit des vitesses du même ordre de grandeur que celles des tramways en France.

Le survol de zones habitées est-il autorisé en France ?

Oui, depuis une ordonnance de novembre 2016, qui a mis fin à la nécessité d'expropriation des zones survolées en vigueur depuis 1941. Le passage au-dessus de bâtiments d'habitation est toutefois très encadré et des solutions techniques (vitrage intelligent des cabines, par exemple) permettent de protéger l'intimité des habitants du regard des passagers.

Quel est le délai nécessaire pour mettre en œuvre un projet de téléphérique ?

En raison de la faible emprise au sol des installations (pylônes et stations) et de l'absence de travaux souterrains ou d'interventions sur l'infrastructure routière, la construction d'un téléphérique est beaucoup plus rapide que celle d'un tramway ou d'une ligne de bus en site propre. Les projets les moins complexes peuvent se concrétiser en 12 mois de travaux.

Quels sont les impacts de la maintenance sur l'exploitation ?

Les téléphériques sont soumis à de fortes exigences de contrôle et d'entretien. Une organisation adaptée de la maintenance permet toutefois d'assurer la disponibilité très élevée requise en milieu urbain. Il est donc essentiel d'anticiper les enjeux de maintenance et d'exploitation dès la phase de conception.

Le téléphérique est-il adapté aux personnes à mobilité réduite ?

Oui, c'est un mode de transport facilement accessible aux personnes à mobilité réduite (cabines et stations), sous réserve d'intégrer leurs besoins dès la phase de conception. Et comme dans les bus ou les tramways, des aménagements peuvent faciliter son usage par les personnes souffrant de handicaps (visuel ou auditif...).



TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN LA MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE PREND DE LA HAUTEUR



IDFérique - Conception et réalisation : EPDKA - Crédits photos : Keolis Brest - Viviane Hemon

LE TÉLÉPHÉRIQUE, UNE NOUVELLE RÉPONSE AUX ENJEUX DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Un nombre croissant de villes à travers le monde intègre des téléphériques urbains dans leur réseau de transport collectif.

Un choix qui s'explique par les multiples atouts de cette solution de mobilité longtemps réservée aux zones montagneuses.



22

secondes

c'est la fréquence d'entrée des cabines en station prévue aux heures de pointe pour le futur Câble A - Téléal.

800 000

voyageurs en 2017 au lieu des

675 000

estimés sur le téléphérique de Brest.

76 %

des Franciliens utiliseraient un téléphérique s'il était situé sur leur trajet*.

*Source : étude de la perception d'un mode de transport par câble en Île-de-France - Novembre 2016 STIF

Le téléphérique, un mode de transport urbain aux multiples facettes

Le téléphérique urbain permet de résoudre les problèmes de franchissement dans les territoires traversés de routes, cours d'eau et voies ferroviaires ou marqués par des dénivelés importants. Pour cette raison, il représente une **opportunité de désenclaver des quartiers jusqu'ici isolés**, faute d'une desserte adaptée par le réseau de transport collectif. Son implantation en zone urbaine est facilitée par sa **faible empreinte au sol** et n'exige pas de modification de l'espace routier ni d'infrastructures souterraines. Elle peut donc être rapide et moins coûteuse que la création de lignes de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service. Le téléphérique urbain se caractérise également par une **grande souplesse d'exploitation** (nombre et taille des cabines, vitesse, fréquence...) qui permet d'ajuster les coûts en fonction des attentes et des contraintes de chaque territoire. Il se distingue également par une excellente efficacité énergétique. Enfin, il constitue pour ses passagers un mode de transport très agréable. Il leur permet de se déplacer en toute sérénité, sans se soucier des embouteillages auxquels sont confrontés les automobilistes, tout en leur délivrant **un service de mobilité du quotidien, sûr, fiable et régulier.**

Demain, de vraies perspectives de développement en Île-de-France

La présence de coupures urbaines (infrastructures routières et ferroviaires, fleuves, dénivelés, sites industriels...) rend difficile la desserte de certains territoires d'Île-de-France éloignés des réseaux de transports ferrés. À cette difficulté s'ajoute la congestion de nombreux axes routiers. Chaque jour, ceux qui vivent ou travaillent dans ces territoires voient leur temps de déplacement rallongé.

UNE RÉPONSE ADAPTÉE AUX BESOINS DE MOBILITÉ

Par le service de mobilité qu'il rend, comme par sa compétitivité en termes de coûts et de délais d'implantation, le téléphérique offre une **solution performante** à cette problématique du premier et dernier kilomètre dans les zones enclavées. Sa faible empreinte au sol lui permet de s'insérer aisément dans les territoires fortement urbanisés d'Île-de-France.

L'ÎLE-DE-FRANCE, TERRITOIRE DE PROJETS POUR LE TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN

Ces différents atouts expliquent l'intérêt suscité par ce mode de transport innovant et attractif en Île-de-France et l'émergence de projets portés par les collectivités dans toute la région. Parmi ceux-ci, Câble A - Téléal, qui reliera Créteil à Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton, est le premier téléphérique dont la mise en service est prévue en Île-de-France.

IDFérique, un groupement d'experts pour le développement du téléphérique urbain francilien

En créant le groupement IDFérique, quatre acteurs majeurs des secteurs de la construction, de l'ingénierie, du transport par câble et de la mobilité réunissent leurs compétences et leurs savoir-faire au service des projets de téléphérique urbain en Île-de-France.

DES EXPERTISES COMPLÉMENTAIRES COUVRANT L'INTÉGRALITÉ DE LA CHAÎNE DE VALEUR DU TÉLÉPHÉRIQUE

Ensemble, ils proposent une réponse globale à toutes les problématiques d'implantation d'un téléphérique urbain en zone dense, associant conception, réalisation, exploitation et maintenance.

• **Keolis**, leader du transport public présent dans 16 pays et n° 1 mondial du tramway et du métro automatique, assurera les études d'exploitabilité amont puis l'exploitation et la maintenance. Reconnu pour son excellence opérationnelle, Keolis fera bénéficier le groupement de son expertise des modes de transport guidés, de l'intermodalité et de la mobilité partagée.

• **Bouygues Travaux Publics**, filiale de Bouygues Construction, sera en charge de la coordination et de la réalisation des travaux. Expert des projets complexes à forte valeur ajoutée, Bouygues Travaux Publics est un acteur reconnu dans l'aménagement des territoires et la construction d'infrastructures durables.

• **BMF Remontées Mécaniques**, société suisse leader du marché mondial des téléphériques, télécabines et télésièges, sera, au sein du groupement, le fournisseur intégré des systèmes électromécaniques et des cabines.

• **Artelia**, groupe international multidisciplinaire de conseil, d'ingénierie et de management de projet présent dans 35 pays, assurera toutes les missions d'ingénierie des projets (études de flux, dimensionnement des ouvrages (pylônes, fondation), gares, systèmes de billetterie, d'aide à l'exploitation et d'information voyageur) et leur coordination.

UNE EXPÉRIENCE UNIQUE DU TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN

Le premier téléphérique urbain de France, à Brest, a été réalisé par Bouygues Construction et BMF et est exploité par Keolis depuis sa mise en service en 2016. Habitué à travailler ensemble, les membres du groupement IDFérique sont impliqués dans tous les projets de téléphérique urbain en cours sur le territoire français.

UN ANCRAGE FORT EN ÎLE-DE-FRANCE

Forts de leurs nombreuses références, les membres du groupement possèdent une très bonne connaissance du territoire francilien et de ses enjeux de mobilité. **Ils maîtrisent le management de projets complexes en région parisienne dans toutes leurs dimensions** (autorisations administratives et environnementales, qualité/coûts/délais, insertion paysagère et architecturale, concertation avec la population...).

1912

C'est l'année

d'inauguration du premier téléphérique urbain mis en service dans le monde à Rio-de-Janeiro.

160 000

voyageurs par jour sur les cinq lignes du réseau de téléphérique de La Paz.

