

Journaliste des échos

Câble en milieu urbain

- Adapter le téléphérique à la ville vient assez naturellement à l'esprit lorsqu'on se trouve confronté au problème du franchissement de coupures urbaines importantes (voies ferrées, rivières, décharges, ou dénivellations trop fortes pour permettre le passage d'un système de transport purement terrestre).
- Comme le BHNS, le câble a démarré en Amérique latine, dans des villes telles que Medellin ou Rio, puis aux USA, et arrive maintenant en France. Son premier intérêt est de permettre le franchissement des coupures urbaines (fleuves, gares, décharges...).
- C'est un maillon de la chaîne de mobilité, un outil d'intermodalité. On peut aussi l'utiliser comme solution temporaire pendant la durée des travaux sur une infrastructure de transport existante (réfection d'une gare, par exemple).

Caractéristiques techniques essentielles

- La capacité des cabines peut aller jusqu'à 300 passagers
- Il est possible de diminuer l'intervalle entre 2 cabines jusqu'à 30 secondes et il n'y a donc aucun risque de saturation
- Le niveau de sécurité très élevé réduit d'autant les incivilités. Les personnes concernées pouvant être très rapidement repérées et arrêtées à l'arrivée en station
- Les cabines sont conçues de telle façon que les personnes sensibles au vertige ne voient absolument pas le sol autour de la cabine.
- La vitesse commerciale atteint 20 km/h contre un peu moins de 15 pour un mode de transport terrestre
- Le transport par câble est très efficace au plan énergétique
- Ce système ne permet que des trajets en ligne droite entre 2 stations, mais l'écartement des pylônes supports des câbles peut atteindre 1 km ce qui donne au système une grande souplesse.

Economique

- Sur le plan économique, le câble est plus intéressant que le tramway, dont le bilan énergétique n'est pas aussi favorable, et dont les coûts de construction et de maintenance (de la voie en particulier) sont élevés. Le câble nécessite, par ailleurs, moins d'emprise au sol.
- Le câble, de par sa conception, intègre l'infrastructure de franchissement dans son coût

Règlementations

- Le corpus réglementaire existe, composé de textes français et de directives européennes.
- La seule problématique qui subsiste est celle de la création de la servitude de survol lorsque le système passe au-dessus de zones habitées, ce qui est le cas de part et d'autre des coupures.
- Il n'existe aujourd'hui qu'une servitude datant d'un texte de 1941, inadapté au transport urbain.

- Les dispositions nécessaires sont incluses dans le projet de loi sur la transition énergétique actuellement débattu au Parlement. Et la parution des décrets ainsi que la ratification de l'ordonnance en janvier 2016 règle ces contraintes réglementaires

Projets en France

- Les travaux de Brest ont débuté en juillet 2015 pour une mise en service fin septembre 2016 (franchissement de la Penfeld)
- Le projet de Toulouse a évolué et se prolonge pour améliorer le maillage du réseau (franchissement de zone remarquable)
- Le projet de Grenoble continu son avancé après avoir un recentrage sur la ville de Grenoble (franchissement routier et zone humide)
- Le projet de Créteil – Villeneuve Saint George a été ralenti par l'implantation du centre de formation de la BSPP (pompiers de Paris) obligeant à dévier le trajet
- Le projet d'Orléans a bien avancé. Il devrait être en phase avec le projet de réhabilitation de la friche industrielle (franchissement du réseau ferré)
- Le projet de Roissy en France devrait permettre de désenclaver la zone de l'aéroport dont les déplacements sont saturés (franchissement d'un faisceau routier complexe)

Plusieurs réflexions de projets émergent sur l'Île de France. Ils sont encore au stade de l'idée.

Documentation

Pour en savoir davantage, nous recommandons au lecteur l'excellent ouvrage « Transport par câble en milieu urbain » publié dans la collection Références, n° 125, par le CEREMA-DTectV (ex CERTU)