



UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR LE VAL-DE-MARNE

le téléval

Les acteurs du projet

Le Conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil départemental du Val-de-Marne financent les études liées au projet.

L'Etat, la Région et le Conseil départemental, notamment, financeront les travaux.

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) est l'autorité organisatrice des transports dans notre Région. Le STIF a conduit les études préalables du projet.

La Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne (à laquelle appartiennent Créteil et Limeil-Brévannes) et les communes de Valenton et Villeneuve-Saint-Georges sont associées aux études.



Le secteur d'étude

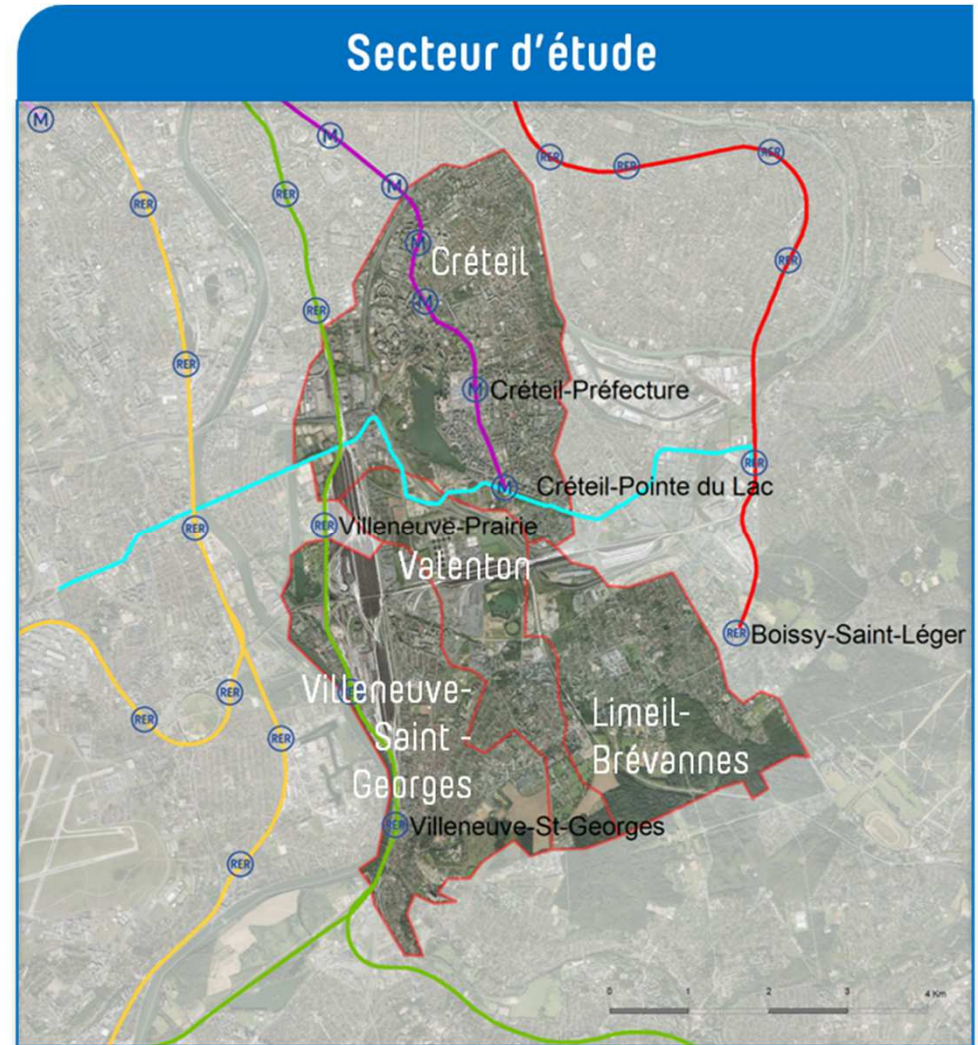
4 communes sont concernées :

- Créteil ;
- Valenton ;
- Limeil-Brévannes ;
- Villeneuve-Saint-Georges.

Un bassin de vie qui regroupe près de 160 000 habitants.

Un secteur à proximité des modes lourds de transports collectifs :

- RER A,
- RER D,
- Ligne 8 du métro.



Les coupures urbaines

Il existe de nombreuses coupures urbaines, c'est-à-dire des barrières entre la plaine et le plateau : l'autoroute (RN 406), la gare de triage de Valenton, les lignes à haute tension, etc.

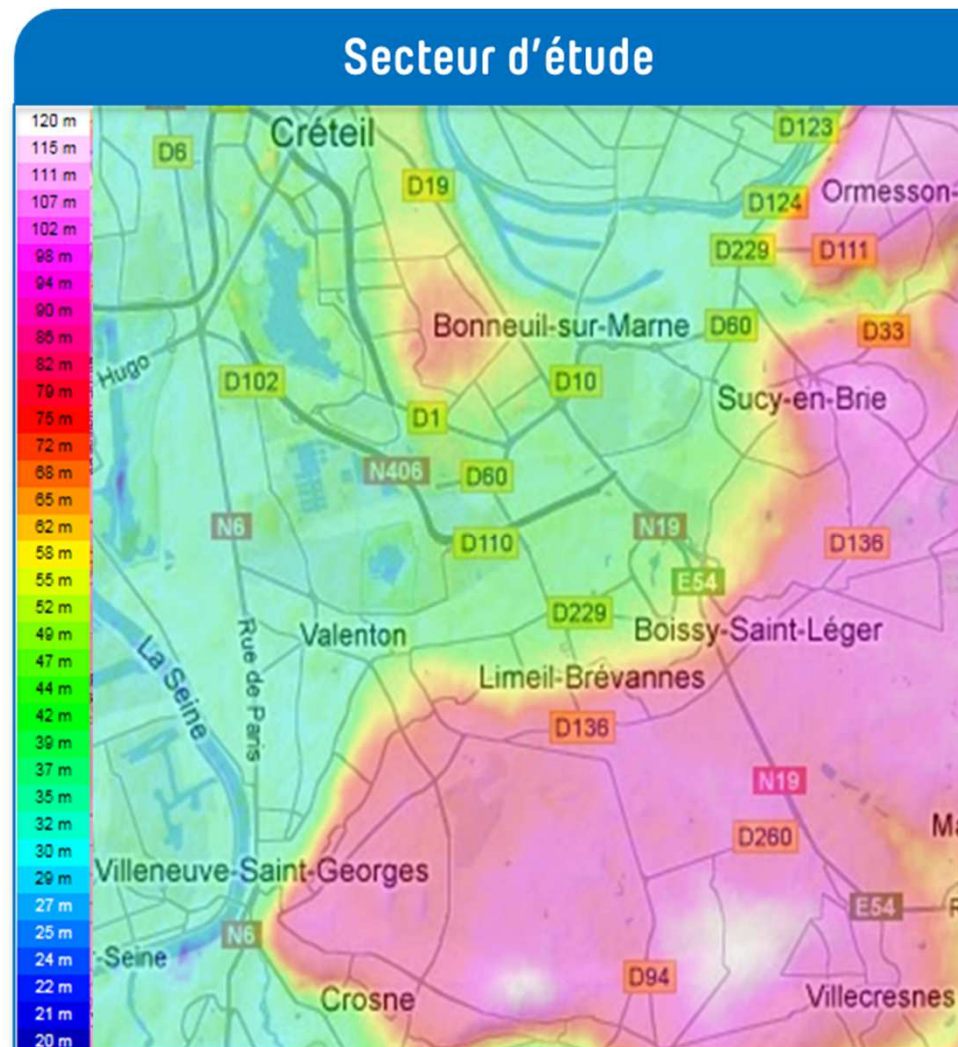
Ces coupures limitent les points de passage entre ces territoires. Ainsi, des goulets d'étranglement routiers pénalisent les déplacements à l'image du passage sous la RN 406 entre Limeil-Brévannes et Bonneuil-sur-Marne.

Vue oblique des coupures urbaines entre Valenton, Limeil-Brévannes et Créteil



Le relief

Un territoire entre la plaine centrale (en vert) et le plateau briard (en rose).



Le réseau routier

Ces goulots d'étranglement accentuent la congestion routière du secteur.

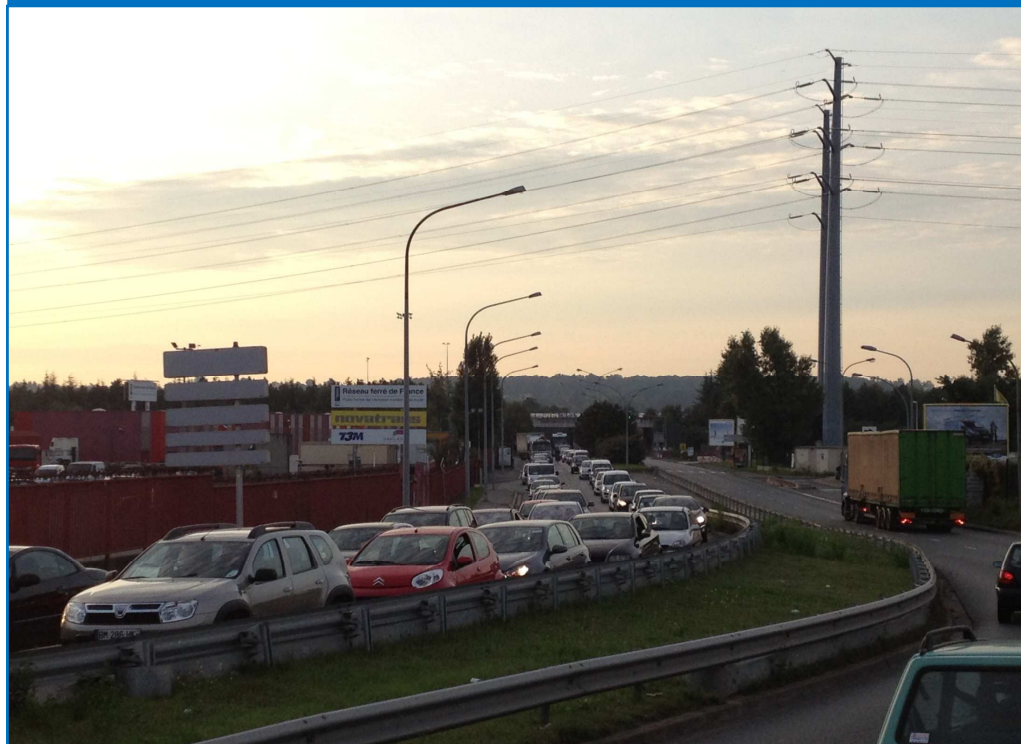
De plus, les voiries locales sont marquées par un important flux de transit et par la présence de nombreux poids lourds.

Ainsi, plus de 50 000 véhicules traversent chaque jour le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges (RN 6).

Autre exemple : 22 000 véhicules traversent chaque jour le centre-ville de Limeil-Brévannes.

Dans le haut de Limeil et sur le plateau, le réseau viaire est très contraint et limite les possibilités d'améliorations.

Exemple de la remontée de file à la sortie de Limeil-Brévannes



Le réseau de transports collectifs

A proximité du secteur :

- Le RER A à Boissy-Saint-Léger ;
- Le RER D à Villeneuve-Saint-Georges ;
- La ligne 8 du métro et la ligne 393 à Créteil.

Seules 5 lignes de bus desservent le plateau : K, J1-J2, B, O et G1-G2.

La fréquentation des lignes K, J1-J2 est importante et croît régulièrement :

- 5 400 000 passagers par an sur la ligne J1-J2 ;
- 2 000 000 passagers par an sur la ligne K.

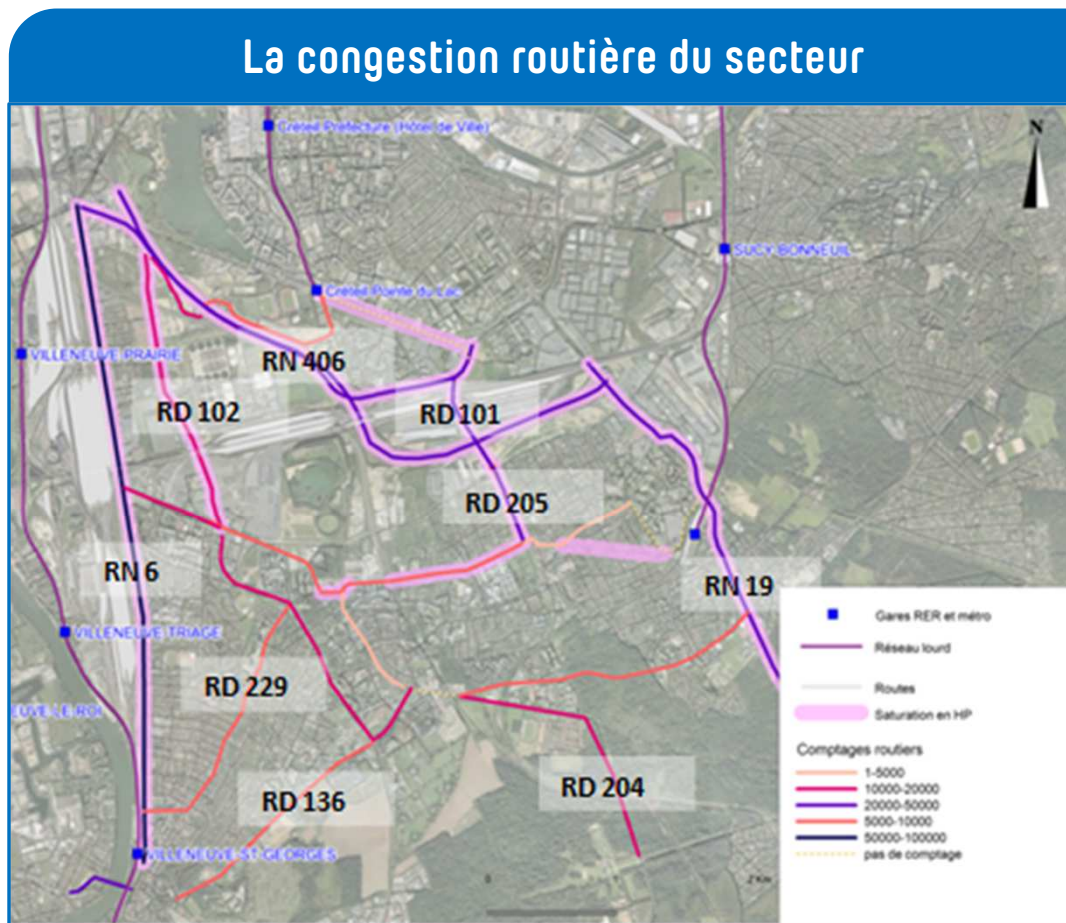


La congestion routière du secteur

Les coupures urbaines, la congestion routière et les voiries contraintes dégradent les temps de parcours des bus allongeant de manière significative les temps de parcours.

Plusieurs points noirs sont particulièrement importants :

- La Route Nationale 6 ;
- La Route Nationale 19 ;
- Le point de passage entre Limeil et Bonneuil ;
- Le carrefour Pompadour ;
- Les centres-villes de Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

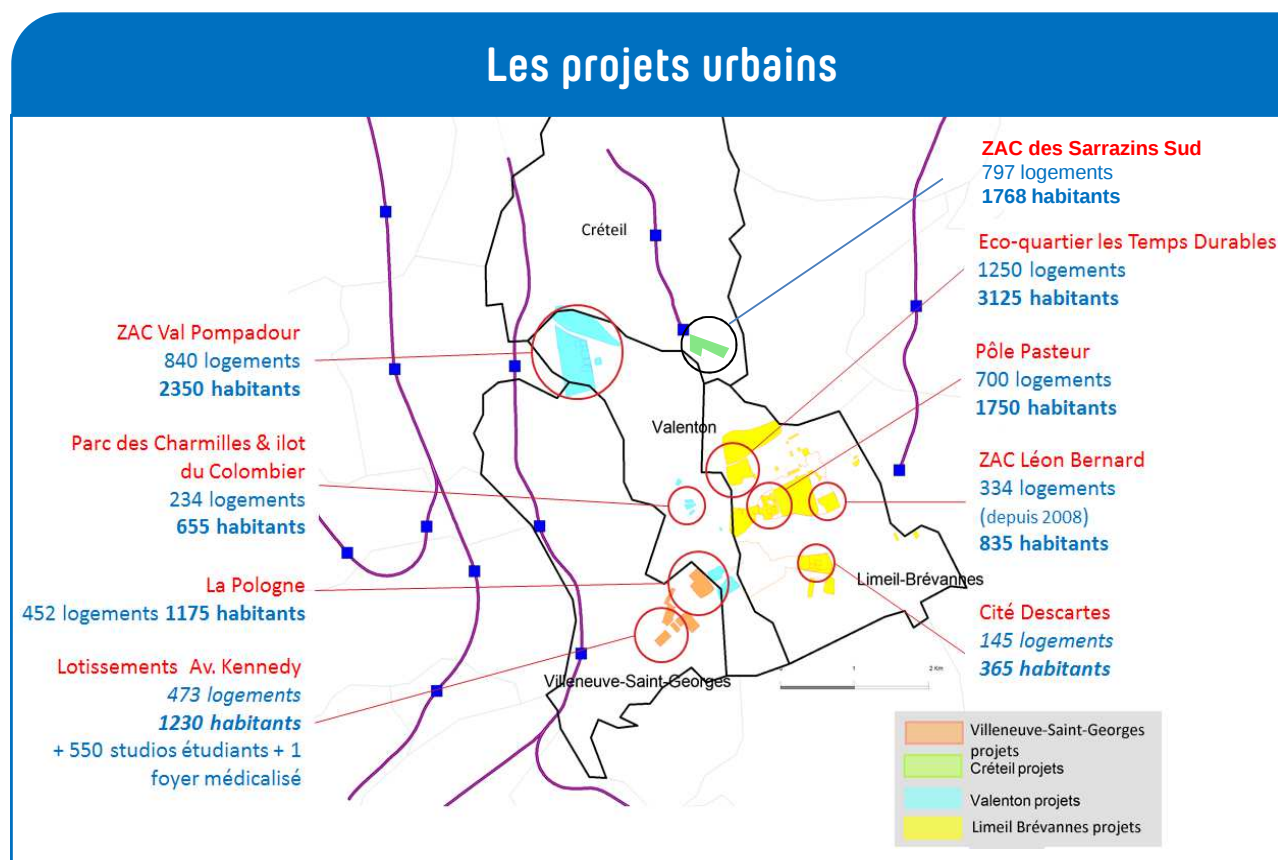


Le développement urbain

Le secteur enregistre une très forte croissance démographique par la construction de logements, conformément aux objectifs de construction de 60 000 logements par an en Ile-de-France.

Près de 13 000 nouveaux habitants en moins de 5 ans. 5 000 emplois supplémentaires d'ici à 2017.

Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges sont les communes à la plus forte croissance démographique du Val-de-Marne.



Enjeux et objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet

- Créer une offre fiable, fréquente et capacitaire, complémentaire au réseau actuel de transports collectifs.
- Désenclaver le secteur en s'affranchissant des coupures urbaines sans en générer de nouvelles.
- Assurer des gains de temps importants pour les usagers en proposant une alternative à la congestion routière.
- Relier rapidement ce secteur au réseau lourd (métro, RER ou bus en site propre) et les liaisons de banlieue à banlieue (TVM, 393 et la ligne 15 du métro).
- Accompagner le développement des territoires.
- Limiter les impacts environnementaux.
- Favoriser l'usage des transports en commun.

Les solutions étudiées

Plusieurs hypothèses ont été étudiées pour répondre aux objectifs dont :

- Le prolongement de la ligne 8 du métro :
 - Faisabilité technique non avérée ;
 - Pas de desserte du plateau pour un coût supérieur à 300 millions d'euros.
 - Trafic ne justifiant pas le mode métro et délais de réalisation très longs.
- L'aménagement d'une plateforme dédiée aux lignes de bus avec 3 variantes de tracé ;
- Une liaison en téléphérique urbain entre Créteil et le plateau avec 5 variantes de tracé.

Les solutions étudiées

Les 3 scénarii de plateforme ont été exclus par les collectivités et le STIF en raison notamment :

- De gains de temps nuls pour le scénario A et d'impacts fonciers importants ;
- D'un coût élevé, de contraintes techniques fortes, de gains de temps très faibles et d'impacts conséquents sur la coulée verte pour les scénarii B et C.
- D'absence de réponse aux besoins du plateau.

Les plateformes dédiées aux bus étudiées



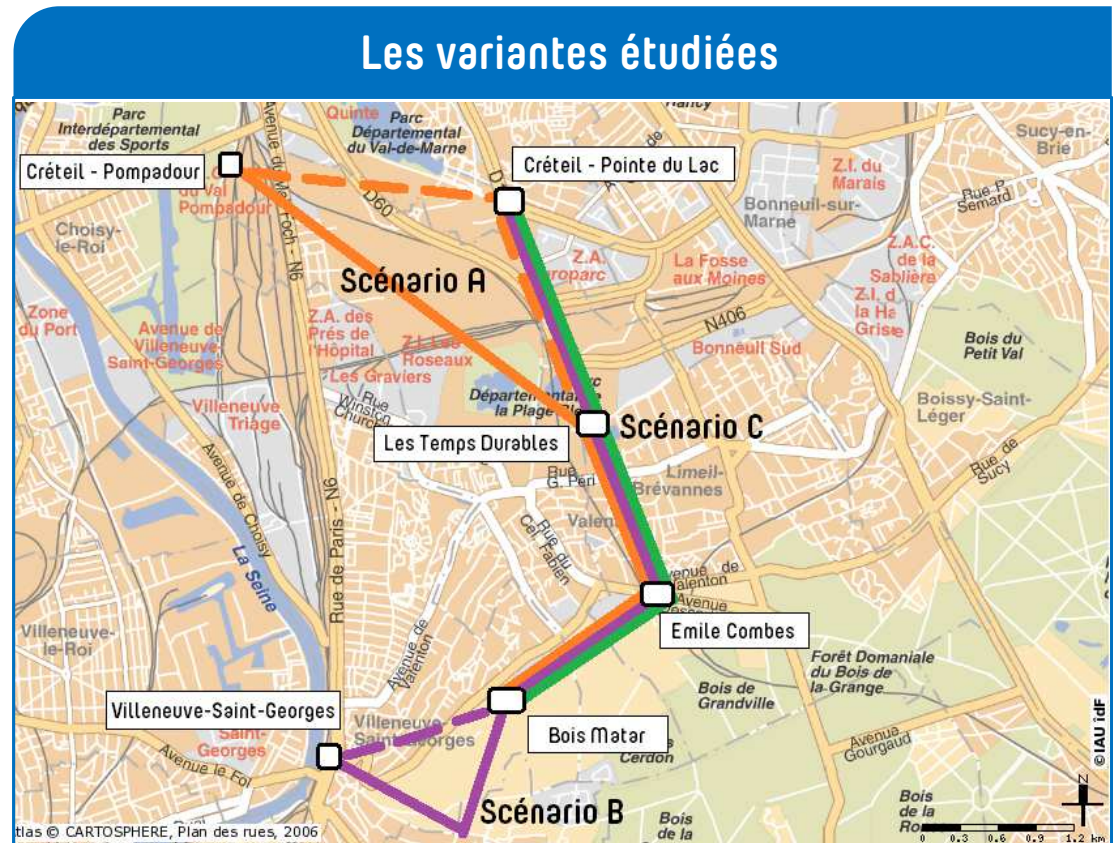
Les solutions étudiées

Une liaison en téléphérique urbain entre Créteil et le plateau avec 5 variantes de tracé a été étudiée.

La variante A (en orange) a été écartée en raison de l'impossibilité de franchir le parc de la plage bleue, des contraintes de survol et de l'insertion complexe au Val Pompadour.

La variante B (en violet) n'a pas été retenue dans l'étude en raison des survols et de l'insertion urbaine très complexe dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.

La variante C (en vert) a été approfondie puis validée par les collectivités et le STIF.



UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR LE VAL-DE-MARNE
le téléval

Le projet Téléval

UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR LE VAL-DE-MARNE
le téléval

Film de présentation

Le projet

4,5 kilomètres de ligne

13 000 voyageurs attendus par jour

5 stations :

- Créteil – Pointe du Lac ;
- Les Temps Durables ;
- Emile Zola ;
- Emile Combes ;
- Bois Matar.

Aucun survol d'habitation

Une maîtrise foncière publique sur plus de 75% du tracé



Le projet

Capacité des véhicules :
10 places

Débit maximal : 2000 pphpd

Débit à la mise en service :
1600 pphpd

Intervalle de passage entre
cabines : moins d'une minute

Vitesse commerciale :
de l'ordre de 20 km/h



Créteil – Pointe du Lac : vue d'artiste

Un parti pris architectural possible de la station Créteil - Pointe du Lac



Vue d'artiste du Téléal,
le téléphérique du Val-de-Marne

Les Temps Durables : vue d'artiste

Un exemple d'aménagement possible du quai de la station des Temps Durables



Emile Combes : vue d'artiste

Un exemple d'aménagement possible de la station Emile Combes et de ses abords



Bois Matar : vue d'artiste

Un exemple d'aménagement possible de la station Bois Matar



Le calendrier

2008 : Proposition d'une liaison par téléphérique entre Créteil – Limeil-Brévannes dite « métrocâble ». Premières études.

2009 - 2010 : Etude de faisabilité du Conseil départemental entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges.

2012 : Lancement des études du STIF, inscription des financements au Contrat Particulier Région-Département, inscription du projet au SDRIF.

26 septembre 2013 : Commission de suivi des études du STIF, validation du mode et du tracé par le STIF et les collectivités.

Octobre 2013 : Premier temps d'échanges avec la population : 320 participants, accueil très positif et constructif du projet.

Le calendrier

Janvier 2014 : Adoption de la convention de financement des études jusqu'à l'enquête publique (2,94 M€).

2014-2015 : Réalisation du schéma de principe.

18 juin 2015 : Inscription au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Début 2016 : Concertation préalable et élaboration de l'avant-projet.

2017 : Enquête publique.

Fin 2017-2019 : Travaux.

Objectif de mise en service : fin 2019/2020.

UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR LE VAL-DE-MARNE
le téléval

Merci de votre participation

www.valdemarne.fr

UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR LE VAL-DE-MARNE
le téléval

VAL de
MARNE
Le département

Qu'est-ce qu'un téléphérique urbain ?

Le téléphérique urbain

C'est un mode de transport urbain, parmi les plus sûrs existants à ce jour. Il s'agit d'une technologie ancienne, éprouvée en montagne comme en ville.

Statistiquement, le téléphérique est plus sûr que l'avion ou encore le train. Un contrôle strict et obligatoire avant et pendant l'exploitation est assuré par les agents présents et par des capteurs électroniques présents sur la ligne.

Les téléphériques de dernière génération offrent un niveau de régularité très élevé, comparable aux métros automatiques.

Les installations urbaines sont très différentes des installations de montagne par de nombreux aspects : accessibilité, niveau de confort, traitement architectural, stations fermées, horaires, résistance aux incivilités, dispositifs de sécurité, etc.

Le téléphérique urbain

Les téléphériques urbains peuvent transporter jusqu'à 4000 personnes par heure et par sens. C'est comparable aux tramways et bien supérieur aux bus.

Leur vitesse commerciale oscille entre 18 et 25 km/h soit l'équivalent d'un tramway et bien supérieur aux bus en milieu urbain.

Les stations et cabines des téléphériques urbains sont accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

Un seul point de motorisation électrique est nécessaire pour toute la ligne. Il n'y a donc pas de moteur à bord des cabines.

L'exploitation du téléphérique n'émet pas de gaz à effet de serre. De plus, la consommation énergétique est faible.

Un exemple de téléphérique urbain : Bolzano (Italie)



Les coupures

Vue oblique des coupures urbaines entre Valenton, Limeil-Brévannes et Créteil

