

UN TELECABINE URBAIN, DE QUOI S'AGIT-IL ?

POURQUOI A TOURS ?

Alors qu'une douzaine de villes en sont déjà équipés dans le monde, qu'autant de projets devraient prochainement voir le jour, cette technologie dont la France est leader commence à émerger sur le territoire national. Le Syndicat des Transports d'Ile de France programme par exemple la création d'une ligne de 4,5 Km entre Créteil et Villeneuve-St-Georges avec 4 stations (estimation 30 millions d'euros).

Le système le plus répandu aujourd'hui est celui de cabines débrayables sur monocâble de 8 à 12 personnes. A 20 Km/h, il permet de transporter 3000 personnes par sens et par heure avec un niveau de disponibilité dépassant les 95%. Avec de simples pylônes espacés de 150 à près de 800m, il s'intègre facilement en zone contrainte (très faible emprise foncière, franchissement de route et voie ferrée aisée,...).

Il a également le coût d'exploitation le plus faible de tous les transports en commun, mais aussi le plus faible taux d'émission de gaz à effet de serre par personne transportée.

Depuis plus de 10 ans, le problème des navettes ferroviaires entre Tours et St Pierre rebondit. Entre les difficultés de gestion d'un tronçon saturé et l'absence de réelle volonté de la SNCF de trouver une réponse adaptée, les usagers doivent se débrouiller. Le projet d'une 3^{ème} voie dédiée maintes fois évoqué, déjà inscrit au CPER (contrat de plan Etat-Région), puis retiré pour son coût exorbitant et les contraintes foncières liées à sa création serait en tout état de cause inenvisageable avant une quinzaine d'années (études/procédures/financement/réalisation).

Le télécabine devient donc une réponse qu'il serait inconcevable de ne pas explorer.

Tracé et haltes possibles :

