



14 décembre 2025,

**Guyancourt, France**

## **Premier téléphérique urbain d'Île-de-France, le Câble 1 entre en service**

**Quatre villes, cinq stations, 4,5 kilomètres de câble et 18 minutes pour relier Créteil à Villeneuve-Saint-Georges : le Câble 1, premier téléphérique urbain d'Île-de-France, sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités, est entré en service le 13 décembre 2025.**

Conçu pour désenclaver des quartiers coupés par les voies rapides et les faisceaux ferroviaires, ce projet confié au groupement Doppelmayr / Spie Batignolles / Egis / Atelier Schall / France Travaux mise sur la sobriété technique et l'efficacité opérationnelle. **Silencieux, sans émission directe de CO<sub>2</sub> en exploitation**, et avec une capacité de **11 000 voyageurs/jour**, il offre une alternative concrète aux bus saturés et aux trajets en voiture.

### **Le téléphérique pour désenclaver le territoire**

*Un projet né d'un constat : des territoires fracturés par les infrastructures*

À vol d'oiseau, Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ne sont distantes que de quelques kilomètres. Pourtant, sur le terrain, **les habitants mettent près de 40 minutes pour effectuer ce trajet en transport en commun, voire plus aux heures de pointe**. La raison ? Des coupures physiques majeures : la RN406, et surtout, les faisceaux ferroviaires de la ligne D du RER et du TGV Sud-Est, qui isolent les quartiers comme des îles urbaines.

"Ces territoires souffrent d'un manque de liaisons transversales, explique Manuel Pierre, directeur du pôle transport public par câble chez Egis. Les bus sont lents, saturés, et les reports de trafic sur les axes routiers aggravent la pollution. Le Câble 1 répond à un besoin précis : offrir une solution rapide, fiable et décarbonée pour relier ces villes entre elles et à la ligne 8 du métro."

*Coût, empreinte au sol, rapidité : les trois atouts du téléphérique pour le Val-de-Marne*

Le choix du téléphérique n'est pas un effet de mode, il s'est imposé pour **trois raisons** : son empreinte au sol minimale, sa capacité à franchir les obstacles sans travaux pharaoniques, et son coût maîtrisé.

*Zéro émission directe, faible consommation : le Câble 1, une solution sobre pour le climat*

Au-delà de la rapidité et de la fluidité, le Câble 1 se distingue aussi par son **impact environnemental maîtrisé** :

- **Construction** : l'impact est concentré sur les gares et les pylônes. Egis a privilégié des matériaux bas carbone (béton bas carbone pour les gares, acier recyclé pour les pylônes).
- **Exploitation : zéro émission directe** (les cabines sont tractées par des moteurs électriques alimentés par le réseau Enedis). La consommation énergétique est estimée à 0,1 kWh par passager/km, soit 5 fois moins qu'un bus diesel et 10 fois moins qu'une voiture individuelle.
- **Bruit** : les cabines, conçues par Doppelmayr, sont équipées de **silencieux et de systèmes de roulement optimisés**. Le niveau sonore à 50 mètres des pylônes est inférieur à 50 dB (équivalent à une conversation à voix basse).

**11 000 passagers par jour** sont attendus **à terme**, soit l'équivalent de 16 bus articulés. Les cabines, d'une capacité de 10 personnes, circulent toutes les 22 secondes en heure de pointe à la **vitesse de 6 m/s**.

## Stations végétalisées, pylônes discrets : l'art de construire un téléphérique en ville

*Le premier téléphérique d'Île-de-France est le fruit d'un consortium d'experts dont Egis assure la maîtrise d'œuvre intégrée.*

Egis a piloté ce projet en assurant la **direction de projet en phase conception, la coordination et la synthèse du projet, l'ingénierie de groupement, l'OPC (ordonnancement, pilotage et coordination) et la fourniture clé en main des ouvrages électriques (CFO/CFA) et de la billettique**. Lancés en 2023, les travaux, d'une durée d'environ 3 ans, ont été menés avec une attention particulière portée aux riverains et à l'insertion urbaine :

- **Phasage précis** : les interférences avec le trafic routier ont été limitées en construisant les stations en priorité. Les pylônes ont été assemblés de nuit chaque fois que nécessaire pour réduire les perturbations.
- **Insertion paysagère** : conçues par l'Atelier Schall, les stations intègrent des toits végétalisés et des matériaux locaux (pierre de Creuse). Les pylônes, peints en blanc, se fondent dans le paysage et sont agrémentés d'ailes en tête rappelant l'envol des cabines.
- **Sécurité** : Egis a réalisé des études géotechniques approfondies pour ancrer les pylônes dans un sol stable avec le concours de Doppelmayr France et de Spie Batignolles Génie Civil, malgré les remblais anciens et les problématiques de retrait – gonflement de certains terrains.

*Un consortium d'experts pour un projet clé en main*

Un **consortium d'experts** a permis de couvrir l'ensemble du périmètre technique :

- Conception générale, procédures administratives, démarche sécurité, courants forts, courants faibles (Equans) et billettique (RCS France (HITACHI) et Egis).
- Système de transport (études, construction, assemblage) : Doppelmayr France.
- Fondations, génie civil et enveloppes des stations : Spie Batignolles Génie Civil.
- VRD et parvis : France Travaux.
- Conception architecturale et paysagère : Atelier Schall.

### Chiffres clés :

20 000 habitants desservis directement par les 5 stations.	Avant le téléphérique – se déplacer en bus :	Avant le téléphérique – se déplacer en voiture :	Après – avec le téléphérique :
	35 à 50 minutes en bus, avec une fréquence de 10 à 15 minutes en heure de pointe, dans des bus souvent bondés.	20 minutes de trajet en heure creuse, mais jusqu'à 45 minutes en heure de pointe	18 minutes en téléphérique, avec une fréquence moyenne inférieure à 30 secondes au cours de la journée

Avec 11 000 passagers attendus quotidiennement, le Câble 1 illustre le potentiel des téléphériques urbains pour répondre à des enjeux de mobilité complexes. Ce projet rejoint d'autres infrastructures portées par Egis, comme le téléporté d'Ajaccio, qui relie le centre-ville aux quartiers hauts, ou encore le téléphérique urbain de Saint-Denis de La Réunion. Ces dernières références illustrent la capacité de ce mode de transport à s'adapter à des contextes variés, qu'il s'agisse de franchir des obstacles naturels ou de désenclaver des zones urbaines denses.

## A propos d'Egis

---

### IMAGINER. CONCEVOIR. CONCRÉTISER.

*un futur durable*

Egis est un acteur international majeur de l'architecture, du conseil, de l'ingénierie de la construction et des services d'exploitation et de mobilité. Nous concevons et exploitons des infrastructures et bâtiments intelligents qui répondent aux défis liés à l'urgence climatique et permettent un aménagement du territoire plus équilibré, durable et résilient.

Nos 22 000 employés opèrent dans plus de 100 pays, mettant à profit leur expertise pour développer et fournir des innovations et des solutions de pointe à nos clients. Par la diversité de nos domaines d'intervention, nous sommes un acteur clé de l'organisation collective de la société et du cadre de vie des citoyens dans le monde entier.

[Linkedin: Egis](#) | [Instagram: @egisgroup](#) | [X \(Twitter\) : @egis](#) | [Facebook: @egisgroup](#)

## Contacts presse

---

### Isabelle Mayrand

Directrice de la Communication et des Affaires publiques

Tél. : 06 17 10 29 70

[isabelle.mayrand@egis-group.com](mailto:isabelle.mayrand@egis-group.com)

### Juliette Poisson

Chargée des relations presse

Tél. : 06 72 10 13 06

[juliette.poisson@egis-group.com](mailto:juliette.poisson@egis-group.com)

[www.egis-group.com](http://www.egis-group.com)