

L'étonnant transport en commun de Vanessa Miranville

AMÉNAGEMENT. Ni téléphérique, ni monorail, le transport urbain personnalisé est un nouveau mode de déplacement inventé par une start-up française. Le maire de la Possession, Vanessa Miranville, voudrait en faire le nouveau mode de transport de l'Eco-cité.

Pourquoi avez-vous demandé au TCO une étude sur ce mode de transport personnalisé ?

"Les transports en commun atteignent un plafond en terme d'usage. On ne dépasse pas 15 à 20 % des déplacements. C'est lié à une question de confort et de temps de trajet. Un transport en commun est obligé de faire plusieurs arrêts. Il faut parfois prendre plusieurs bus pour arriver à sa destination, marcher entre deux arrêts, attendre... Tout cela crée de l'inconfort. Aux yeux des usagers, la voiture est plus simple d'emploi même s'il y a beaucoup d'embouteillages.

Que peut-il apporter par rapport aux solutions qui existent déjà ?

L'idée, c'est d'être en rupture avec ces transports en commun et de passer au transport personnalisé. Avec lui, on n'est plus obligé de s'arrêter à chaque station. Les cabines se déplacent à une vitesse moyenne de 50 km/h. Si je devais schématiser, c'est un peu comme des voitures au-

tonomes mais en mode suspendu parce que le foncier se fait rare à La Réunion.

Ça ressemble aux "œufs" des stations de ski...

Oui, c'est ça. Sauf que ce sont des cabines de 6 places où l'usager programme lui-même sa destination grâce à un écran tactile situé dans la cabine.

Vous parlez de transport personnalisé, mais forcément les lignes seront prédéfinies...

Les arrêts seront en effet déjà définis. Mais grâce à un système de dérivation, on ne sera pas obligé de s'arrêter. Je précise bien que ce mode de transport n'a pas vocation à se déployer dans les hauts comme à Dos d'Âne ou au Maldo. Le principe, c'est d'en faire un transport urbain, en complément de ce qui existe déjà, pour fluidifier la circulation en centre-ville.

À quel endroit ce mode de transport pourrait-il se déployer ?



Une start-up française est à l'origine de ce nouveau mode de déplacement.

L'étude concerne un trajet entre le Cœur de ville de la Possession, Moulin Joli, le centre-ville du Port et Cambaie.

En gros, le territoire de l'Eco-Cité. Elle nous dira si l'on peut construire un tronçon expérimental.

Ce type de transport a-t-il déjà été développé quelque part dans le monde ?

Ça existe, oui, mais à très petite échelle. Souvent, on le voit dans des aéroports ou dans des universités. Il y en a aux États-Unis, notamment. La start-up qui veut développer ce transport est aussi en discussion avec Saint-Quentin-en-Yvelines et Sophia Antipolis.

chaque année puis sont jetées à la poubelle...

Toutes les innovations paraissent improbables. Mais si personne n'enclenche de changement, il ne se passe jamais rien. La Réunion est condamnée si on ne trouve pas une solution pérenne aux déplacements.

Chacun aura son avis sur le côté esthétique. Mais encore une fois, ce mode de transport a de nombreux avantages. Par exemple, toutes les cabines seront recouvertes de panneaux photovoltaïques, ce qui assurera l'alimentation en énergie du système. On ne veut pas passer à côté de l'opportunité d'une solution qui permettra de circuler correctement au sein de l'Eco-Cité.

C'est vrai que les embouteillages sont gratinés le matin à la Possession...

C'est l'enfer! Mais on continue à travailler. On ne met pas tous nos œufs dans ce mode de transport. On réfléchit à une liaison entre le Cœur de ville et la route du littoral, à une liaison directe entre la ravine à Marquet pour rejoindre le Port. Des feux intelligents seront installés pour fluidifier la circulation. On a constaté, le matin, qu'en positionnant des policiers municipaux, on divise par deux le temps de remontée des files."

Propos recueillis par Jean-Philippe Lutton



Le coût de déploiement serait deux à trois fois moins cher qu'un tramway.

Le coût doit être extrêmement élevé!

Oui, mais faire un tramway, ça coûte aussi très cher. Un téléphérique comme celui que va construire Saint-Denis coûte beaucoup d'argent. Ce transport personnalisé a un coût par passager intéressant. Le système de pilotage des cabines permet de transporter énormément de personnes, car elles se suivent de seulement quelques secondes.

Sincèrement, ce transport a-t-il une chance de voir le jour ? De nombreuses études sont commandées

On essaie d'être des élus qui réfléchissent sur le long terme. Aujourd'hui, ce mode de transport paraît, peut-être, une folie. Mais dans 15 ou 20 ans, ça semblera normal.

Des pylônes, des câbles, des navettes... Tout ça risque de défigurer le paysage!

Et le téléphérique de la Cinor, il ne risque pas de défigurer le paysage ?

Là, on ne parle pas d'une seule ligne mais d'un maillage...

L'infrastructure légère et facile à mettre en œuvre a peu d'emprise au sol. Plus il y a de franchissements et de relief, plus les Supras deviennent compétitifs par rapport à des solutions de transport lourdes... Les coûts d'exploitation sont faibles, l'absence de conducteur en est le vecteur principal."

J.-Ph.L.

Plusieurs villes françaises intéressées

Le système de transport personnalisé est proposé par la start-up française "Supraways". "Supraways veut dire transport personnalisé, urbain, rapide et autonome. Les voies utilisées sont les voies aériennes au-dessus des espaces publics. On a des cabines qui passent à 5 mètres de hauteur", détaille son fondateur Claude Escala, ancien haut cadre

d'une entreprise de photovoltaïque. Présenté comme "le transport en commun du XXI^e siècle", Supraways a l'ambition d'implanter son dispositif dans plusieurs villes de métropole.

Elle est notamment en discussion avec Saint-Quentin-en-Yvelines pour créer un réseau de 125 kilomètres et une centaine de stations. Dans un pre-

mier temps, un site pilote pourrait voir le jour entre 2020 et 2023 sur 7 kilomètres. Une autre étude a également été signée avec l'agglomération de Thionville. "Le premier bouchon de France se trouve là, explique Claude Escala dans les colonnes du journal Lyon Plus. Tous les matins, 100 000 personnes sont bloquées entre Thionville

et le Luxembourg, il y a une vraie problématique de transport."

Ce mode de déplacement se veut rapide, intelligent et écologique. Il est capable de circuler à une vitesse moyenne de 50 km/h. "Le système de contrôle, intelligent, repositionne en permanence la flotte de Supras vacants en fonction des prévisions de demande. C'est le

véhicule qui attend l'usager et pas l'inverse!", précise la société. Les cabines peuvent transporter 6 personnes. À l'intérieur, un écran tactile permet à chaque personne de programmer son arrêt.

Le coût de ce transport se situe entre "8 et 10 millions d'euros le kilomètre", précise la start-up. C'est "2 à 3 fois moins cher qu'un tramway et 15 fois moins qu'un métro.