



N°11
Mardi 26 juin 2018
lagazette-sqy.fr



La Gazette Saint-Quentin-en-Yvelines

Hebdomadaire gratuit d'informations locales

L'agglomération souhaite mettre en place ce mode de transport avant-gardiste.
Une étude de faisabilité est en cours et un démonstrateur est espéré à l'horizon 2024.



Bientôt un téléphérique urbain à SQY ?

Dossier - P. 2

Actualités p.4

YVELINES



600 km de routes limités à 80 au lieu de 90

Actualités p.7

GUYANCOURT



Marie-Christine Letarnec : solidarité, éducation et développement durable

Actualités p.4

LA VERRIÈRE

La MGEN regroupe ses activités



Actualités p.6

VILLEPREUX

Solidarité pour une femme vivant dans sa voiture



Actualités p.8

COIGNIERES

Conseil municipal reporté et majorité divisée



P. 4 SQY Une épicerie solidaire ouvre à l'UVSQ

P. 5 ÉLANCOURT La brigade équestre remonte en selle cet été

P. 6 MONTIGNY La Ville inaugure son pôle rugby

P. 8 MONTIGNY Promopole : les déboires financiers, du passé

P. 10 VILLEPREUX Il menace la police avec un tuyau d'aspirateur

P. 12 SPORTS INSOLITES Les bolides radiocommandés s'affrontent

P. 14 PLAISIR Jouez au détective à la murder party

Vous êtes entrepreneur, commerçant, artisan

vous désirez passer votre publicité dans notre journal ?

► Faites appel à nous !

pub@lagazette-sqy.fr



SQY

Un transport urbain semi-aérien d'ici 2024 ?

Saint-Quentin-en-Yvelines prévoit, avec la société Supraways, de mettre en place un système de téléphérique reliant différents points stratégiques de l'agglomération. Un premier démonstrateur doit voir le jour avant 2024.

PRT, Personal rapid transit. Des initiales qui vont peut-être bientôt révolutionner le transport urbain. Le dispositif n'en est encore qu'au stade de projet mais pourrait bien faire entrer la communauté d'agglomération dans une nouvelle ère en termes de mobilité. Saint-Quentin-en-Yvelines réfléchit à la construction de ce PRT, sorte de téléphérique urbain, un transport rapide automatique semi-aérien, qui relierait les différents points stratégiques de l'agglomération. Cette dernière s'associe, pour cela, à la start-up française Supraways, spécialisée dans la conception, le développement, l'intégration et la commercialisation de « réseaux de transports publics rapides haut de gamme », indique l'entreprise sur son site internet. Si le projet est encore en phase d'étude, l'agglomération espère un premier tronçon test d'ici 2024.

Un démonstrateur inférieur à 10 km, un réseau définitif de 125 km

Le voyageur embarquera dans une cabine pouvant accueillir jusqu'à six personnes, et suspendue à un rail maintenu au-dessus du sol grâce à des poutres. Ces cabines ou « supras » circuleront de manière autonome 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et, à la demande de l'utilisateur, effectueront un trajet direct jusqu'à la station souhaitée. Ce système permet de « répondre à une individualisation de la demande », selon Jean-Michel Fourgous, président LR de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Lélu avait déjà mentionné ce projet le 14 mai dernier en préambule de la réunion publique sur la réhabilitation de la zone d'activité des IV Arbres. « C'est un téléphérique très moderne qui partirait de la gare de Montigny et irait jusqu'à la Clé de Saint-Pierre, et longerait l'Île de loisirs », avait-il alors déclaré.

Si le projet voyait le jour, le réseau définitif s'étendrait sur environ 125 kilomètres et compterait une centaine de stations. Mais auparavant, un essai sera effectué sur des distances plus courtes, puisqu'un démonstrateur doit être posé, « sur un tronçon de moins d'une dizaine de kilomètres, avance Emmanuel Veiga, directeur des mobilités à Saint-Quentin-en-Yvelines. Si on pose le démonstrateur et que c'est concluant, on pourrait avoir un réseau qui maille le

territoire, les pôles d'emploi, les gares, tous les secteurs générateurs de trafic, notamment les équipements sportifs, culturels. » Ce concept de transport innovant fonctionnera grâce à « un réseau électrique, et dans le projet, on a des stations qui sont en dérivation, ce qui permet d'offrir un déplacement d'un point A à un point B terminal sans arrêt », explique Emmanuel Veiga.

6 000 montées par heure

La volonté de créer un mode de transport alternatif et adapté aux dynamiques présentes à Saint-Quentin-en-Yvelines a motivé l'agglomération. « On a deux tiers des gens qui travaillent à SQY et qui habitent à l'extérieur, expose Jean-Michel Fourgous. Il y a aussi ce problème de la ligne 18, qui a été différée. On est là pour inventer les solutions de demain. [...] Donc, quand vous êtes dans cette dynamique d'innova-



Le voyageur embarquera dans une cabine pouvant accueillir jusqu'à six personnes, et qui fonctionnera 24 h/24 et 7 jours sur 7 avec des trajets directs à la demande des usagers.

tion, vous devez anticiper : soit on a la ligne 18, soit il faut trouver des solutions alternatives. Là, on est sur des projets qui vont entre 60 000 et 100 000 personnes (par jour, 6 000 montées par heure d'après Emmanuel Veiga, Ndlr). Donc ça répond pas mal aux besoins que nous avons. On regarde tous les projets innovants, celui-là l'est, il est crédible. »

« Ce que l'on a vu aussi par ce projet, c'est que l'on avait quelque chose qui était un peu à la charnière entre les modes très lourds, que l'on a notamment en petite couronne comme des métros et des tramways, que l'on n'a



« On pourrait avoir un réseau qui maille le territoire, les pôles d'emploi, les gares, tous les secteurs générateurs de trafic, notamment les équipements sportifs, culturels », explique Emmanuel Veiga à propos du futur réseau.

pas sur SQY, et des modes plus légers comme les navettes autonomes, les vélos ou les bus, abonde Emmanuel Veiga. Donc, c'est un système intermédiaire en termes de capacité, assez bien adapté à SQY, car en termes de densité, SQY est un territoire dense en emplois mais sur des espaces assez vastes. Cette solution, en étant un peu au-dessus du sol, rapide puisque l'on peut avoir des vitesses commerciales de l'ordre de 50 km/h (l'agglomération, sur son site internet, évoque même une vitesse maximale pouvant atteindre 100 km/h, Ndlr) [...] compense finalement la caractéristique de notre

lité. » Emmanuel Veiga souligne également que ce projet serait « une première mondiale ». Des transports du même type existent pourtant à l'étranger, en Allemagne notamment, à Düsseldorf, Dortmund ou encore Wuppertal.

« Des coûts inférieurs au tram et compétitifs »

Le coût de ce Personal rapid transit s'élèverait à huit à dix millions d'euros du kilomètre, selon plusieurs médias. Des chiffres confirmés du côté de SQY. « Donc sur huit kilomètres, à peu près, on arriverait à 70-80 millions d'euros, ce qui sont des coûts très inférieurs à ce que l'on a dans le tram, par exemple, et compétitifs », fait remarquer Emmanuel Veiga. Les tarifs pour les voyageurs, eux, seraient « accessibles financièrement », assure Jean-Michel Fourgous.

Le système de paiement fait d'ailleurs « partie des sujets qu'il nous reste à voir dans le courant de toute cette année, comment on va l'articuler puisque ce n'est pas un projet que SQY portera seul, ça va être en partenariat, précise Emmanuel Veiga. On ne peut notamment pas imaginer porter quelque chose comme cela sans Île-de-France mobilités (ex-Stif, Ndlr) et la Région. On pourrait imaginer soit un paiement spécifique, soit, ce qui serait certainement le plus adapté, que l'on soit dans la logique du pass Navigo. »

Le projet en est pour l'instant au stade d'études. « Une étude d'opportunité a déjà été réalisée fin 2017, pour voir si le projet s'adaptait aux besoins et enjeux de mobilité de SQY et à la vision stratégique des élus, indique Emmanuel Veiga. On a vu qu'il y avait une opportunité à aller plus loin sur ce projet. Maintenant, on entame la seconde phase qui est une étude de faisabilité, plus affinée techniquement, pour voir concrètement sur quels tronçons, quels secteurs, ce type de projet pourrait se réaliser, dans quelles conditions techniques, dans quelle épure d'investissement financier, d'investis-



SQY aimerait qu'un premier réseau de moins de 10 km soit prêt d'ici les JO 2024.

sement en termes de fonctionnement et en termes de modalités techniques, comment tout cela peut s'organiser. »

Quant aux discussions avec Supraways, elles avancent. Jean-Michel Fourgous semble confiant quant aux compétences des différents acteurs du projet. « Supraways est en train de faire son tour de table, avec les acteurs financiers, techniques, affirme-t-il. La réussite aussi, c'est de savoir trouver les talents et de les coordonner durablement. Mais a priori, il y a une forte attente sur ce projet, et beaucoup d'acteurs sérieux. » Et de prévenir : « Il faut être gros pour aller jouer dans cette cour-là. Le transport, c'est comme l'aéronautique, on vous impose du zéro faute. On n'a pas le droit d'avoir une pièce qui ne supporte pas un choc thermique. Là, vous êtes en semi-aérien, les critères de qualité sont plus élevés que si vous êtes sur la route. »

L'agglomération accueillant certaines épreuves des Jeux olympiques dans six ans, elle souhaiterait que le réseau avec démonstrateur soit prêt d'ici 2024. Cela « permettrait d'avoir un moyen de transport supplémentaire pour les JO », fait remarquer Jean-Michel Fourgous, qui estime le délai « crédible ». « L'étude de faisabilité est aussi là pour bien vérifier les délais, pour voir s'ils sont compatibles avec notre objectif », ajoute-t-il. Et de conclure sur ce projet de transport avant-gardiste : « Le point fort de ce système est une superposition avec la route, ce qui est effectivement un concept assez exceptionnel. On se demande pourquoi on ne l'a pas eu avant. »