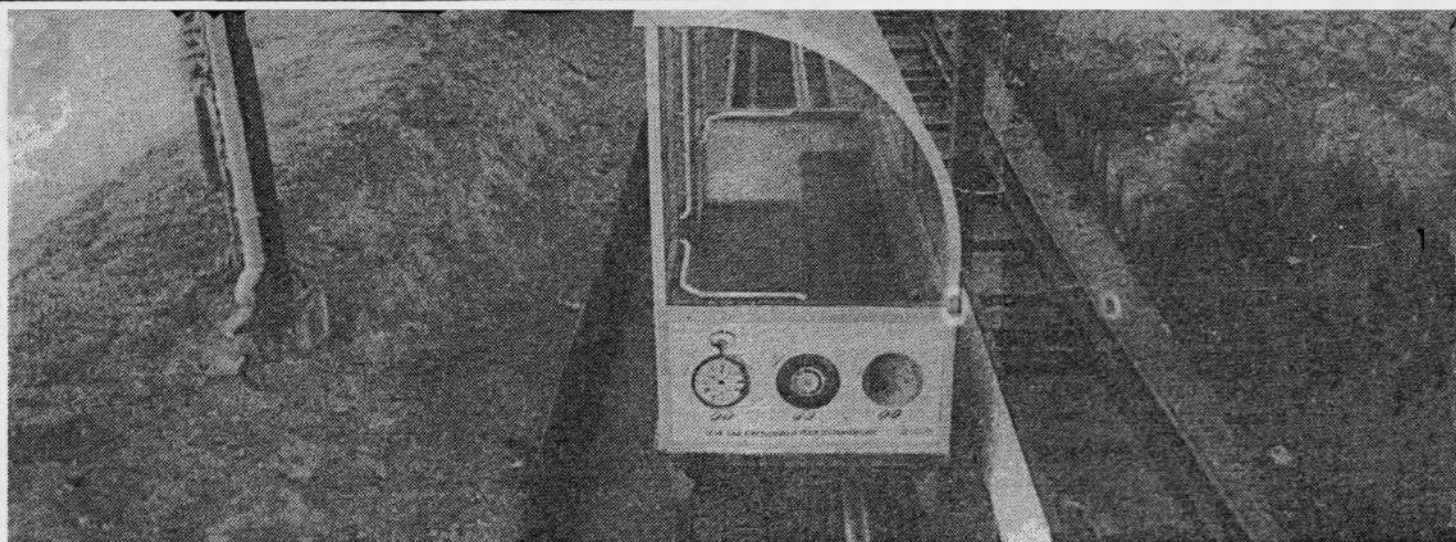




Le système « SK » envisagé à Montparnasse équipe déjà le parc des expositions de Villepinte, près de Paris.

Montparnasse : des voiturettes pour prolonger le TGV

Des télécabines sur rails, cousines des « œufs » des stations de skis, pourraient fleurir en région parisienne dans les prochaines années : à la gare TGV de Montparnasse, entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz, et à Marne la Vallée. Simple, ludique, et pas cher.

Le TGV, c'est épatant. Bientôt, grâce au TGV-Atlantique, il sera possible pour un habitant du Mans de rejoindre Paris en cinquante-cinq minutes. Soit un gain de temps de trois quarts d'heure.

Le problème, c'est que, à l'arrivée, le passager du TGV qui serait bêtement monté dans la voiture de queue, devra, pour rejoindre le métro Montparnasse, marcher une demi-heure. Parfois avec de grosses valises.

Curieusement, lorsque l'idée du TGV-Atlantique a été lancée, personne n'a songé à cette absurdité. Depuis, la SNCF s'est rattrapée. Elle tente aujourd'hui de promouvoir un système léger de transport en commun pour amener ses voyageurs du quai jusqu'au métro. Ce système serait construit par Soulé, une grosse PME nichée dans une vallée des Pyrénées : des petites cabines (une douzaine de passagers), tractées par un câble, cousines des « œufs » des stations de ski, mais sans les skis, et sur rails. Le système « SK » est très simple, automatique, et pas très cher (65 millions de francs pour le projet Montparnasse). « Une combinaison complexe de technologies éprouvées », comme le définit le jeune PDG de Soulé, Arnaud de Boysson. Une ligne aérienne, longeant, cinq mètres au-dessus du trottoir, la gare, la tour et le centre commercial Montparnasse, relierait les quais du TGV à ceux du métro, place du 18 Juin. Vitesse : 20 Km/h. Les cabines défileraient toutes les 18 secondes, soit un débit de 5000 personnes par heure. Le projet, assez avancé, est en discussion. La SNCF et Soulé doivent encore convaincre les différents partenaires, notamment la Ville de Paris, du caractère « esthétique » de ces petits œufs. « Le SK n'est pas un téléphérique ! », plaide Arnaud de Boysson. « Au contraire, il bonifiera le quartier, qui n'est pas des plus vivants. Il donnera de l'animation au



La SNCF s'est rendu compte que, pour un passager en provenance du Mans, le temps gagné grâce au TGV serait perdu par une marche à pied jusqu'au métro. D'où l'idée de relier par le système SK la gare TGV à la place du 18 Juin. Reste à convaincre la Ville de Paris que le projet, esthétiquement, ne sera pas vilain.

site. C'est une structure souple, on peut en faire ce que l'on veut. Un jardin suspendu, par exemple ».

Le « SK » a le vent en poupe. Mais Soulé attend avec impatience une première grande commande urbaine. Pour l'instant, un seul SK est exploité en France, à Villepinte, où il relie depuis 1986 le parc d'exposition au parking. Mais les petites cabines devraient bientôt faire partie du paysage de la région parisienne. A Paris, il devrait relier en cinq minutes la gare de Lyon à celle d'Austerlitz. Les deux gares sont voisines mais, actuellement, la meilleure façon d'aller de l'une à l'autre est une longue marche à pied... Les œufs sur rails passeront sur un nouveau pont, le pont Genty, dessiné par Louis Arretche (l'architecte de la passerelle des Arts), et dont la construction doit s'achever vers la fin de l'année 1992. La Région, la Ville de Paris, le ministère des Transports, la RATP et la SNCF sont favorables au dossier SK. Les deux derniers réfléchissent actuellement à la mise en place d'une société d'exploitation.

A Marne-la-Vallée, le SK reliera les nouveaux bureaux (à l'ouest des immeubles Bofill) au RER de Noisy-le-Grand. Enfin, à Créteil, le maire et la RATP songent à s'en offrir un, pour prolonger la ligne 8 de métro.

Curieusement, l'idée du SK est née à Montparnasse, à la Fnac, au début des années 1970. Pour conduire ses clients du magasin à son parking, de l'autre côté de la rue de Rennes, la Fnac s'était dotée d'une petite nacelle souterraine sur rails, le VEC. Lasse de voir le système tomber en panne, la Fnac s'en est vite débarrassé, sans vraiment tenter de le peaufiner. L'ingénieur d'exploitation du VEC, Yann de Kermadec, a décidé, à son propre compte, de modifier et d'améliorer le système. Il a conçu le SK et déposé des brevets. Puis, son dossier sous le bras, a démarché les

grands noms de l'industrie du transport. C'était l'époque où l'on bâtissait des cathédrales technologiques : Aramis pour Matra, Poma 2000 pour Pomagalski, Trax pour Alstom, etc. A côté, le « banc mobile » sur rails de Kermadec avait de quoi faire rigoler. Kermadec s'est retrouvé tout seul avec son projet.

Il se trouve que l'ingénieur chantait. Et dans sa chorale chantait également, quelques tons plus haut, la fille d'André de Boysson, alors PDG de Soulé, une grosse PME familiale (500 salariés et 400 millions de chiffre d'affaires en 1988). Installée depuis 126 ans à Bagneux-sur-Bigorre, Soulé est spécialisée dans les gros équipements électriques et ferroviaires. Elle construit notamment des motrices, des « michelines » qu'elle exporte tant bien que mal en Afrique.

Alix de Boysson conseille à l'ingénieur de contacter, à tout hasard, son père. Ce dernier est séduit et, en 1980, Soulé achète les brevets du SK. Sans attendre de subventions, l'entreprise lance un programme, financé sur ses fonds propres. Deux ans plus tard, le prototype est prêt. En 1986, un SK est installé dans les parcs d'expositions de Villepinte et de Vancouver, au Canada. Puis, en 1988, les Japonais commandent un SK, pour le parc de Yokohama, dans la grande banlieue de Tokyo. Ce qui, dix ans plus tôt, apparaissait comme une brouette rustique, reçoit une consécration : l'un des piliers de l'urbanisme japonais, Namiki Oka, qualifie le SK de « moyen de transport de l'an 2000 ». En France, pour l'instant, le « moyen de transport de l'an 2000 » est surtout considéré comme quelque chose de cinq fois moins cher que les autres systèmes, type VAL. C'est sa faiblesse (il ne sera jamais étiqueté « investissement stratégique »), mais c'est surtout son atout.

Pascal RICHÉ