

2030 : comment nous déplacerons-nous demain ?

Publié le 04/02/2020 à 15:05 | Mis à jour le 06/02/2020 à 10:01



2030 : comment nous déplacerons-nous demain ? © BPI

Pour ce nouveau volet de notre série d'anticipation dédiée à notre programme Demain, nous nous sommes penchés sur un autre enjeu majeur : comment faciliter la mobilité. Regard sur Demain, avec la startup Supraways.

Et si demain, les liaisons intercités se faisaient par un système aérien électrique ? C'est le souhait de Claude Escala, fondateur de [Supraways](#) qui développe une solution qui dans un futur proche, permettra de relier les villes entre elles sans empiéter sur l'aménagement au sol. Il a accepté de se projeter avec nous en 2030 pour imaginer la mobilité de demain.

NOUS SOMMES EN 2030 ET LA MOBILITÉ URBAINE SEMBLE POURSUIVRE SA MÉTAMORPHOSE. COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

Nous avons réussi deux types de progrès importants. D'abord la construction d'outils pour le mass transport (trains, RER, métro) plus performants et autonomes, qui irriguent mieux le territoire. L'espace public s'est quant à lui organisé avec des places pavées, des lieux de vie, à l'intérieur et au-dessus des gares. Cela a permis une organisation plus intelligente des intermodalités.

EN PARALLÈLE, LES VILLES CONTINUENT À SE DENSIFIER...

Absolument. C'est la raison pour laquelle l'efficacité des transports publics est plus que nécessaire. D'autant qu'il faut compenser la baisse du nombre de voitures. Depuis 10 ans, les ZFE (zones à faibles émissions) existent et les gens s'y sont habitués. Dans le même temps, on a favorisé l'émergence de nouveaux outils de transports publics, tels que des navettes téléphériques, des Supraways, qui maillent la périphérie et les liaisons intercités non desservies par le mass transport. Sans oublier que le nombre de voies dédiées aux modes actifs (vélos, voitures électriques, marche à pied, trottinettes) a été multiplié par 100.

DANS QUELS LIEUX RETROUVE-T-ON SUPRAWAYS ?

Toute sa pertinence se situe dans la périphérie urbaine et entre les villes, jusqu'à 150 km de distance. Les centres-villes sont déjà exploités par les transports en commun et sont trop complexes en termes d'architecture pour accueillir un tel moyen de transport. Sur les liaisons intercités et interurbaines, plus l'accès à la ville est compliqué, notamment par la congestion et parfois l'interdiction des voitures, plus notre système fait sens compte tenu des vitesses de déplacement en aérien (50 km en urbain, 100 km en intercité).

« Supraways incarne la transition écologique et énergétique »

EN QUOI CES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT AÉRIENS REPRÉSENTENT-ILS UNE SOLUTION DURABLE ET PERFORMANTE POUR LES VILLES ?

L'aérien trouve toute sa place car, par nature il libère et il enjambe. Il prend ainsi toute sa force dans l'économie d'aménagement puisque son emprise au sol est très faible. Les systèmes aériens électriques Supraways n'émettent pas de particules et incarnent la transition écologique et énergétique dans les transports. Sur le plan de la durabilité, il ne faut pas non plus négliger le pilier économique : le système aérien représente un coût d'investissement et de fonctionnement inférieur au transport ferré ou routier.

D'APRÈS VOUS LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PARTAGÉES SIGNE-T-IL LA FIN DE LA VOITURE INDIVIDUELLE ?

La voiture individuelle restera utile, notamment dans les campagnes et les zones qui n'ont pas d'offres séduisantes de transport public. À l'inverse, dans les centres-villes, les stratégies d'interdiction des voitures personnelles ont payé. Et si l'on compare 2030 avec 2020, plus de la moitié des jeunes de moins de 25 ans n'ont pas de permis !

QUELS SONT LES PROCHAINS DÉFIS À RELEVER POUR QUE CHACUN PUISSE SE DÉPLACER FACILEMENT ?

Nous devons poursuivre les efforts pour déployer des transports toujours plus propres et efficaces, en améliorant la vitesse, le niveau de service, de disponibilité... Nous ne pouvons plus indéfiniment investir dans des infrastructures qui forment des barrières et qui demandent des efforts budgétaires trop importants. C'est d'ailleurs pour cela que les systèmes Supraways gagnent du terrain, compte tenu du modèle économique très compétitif qu'ils présentent, grâce notamment à l'ouverture de leurs infrastructures au transport de déchets, de marchandises et de colis.



BPI / CONTENU PARTENAIRE