

Supraways : le transport aérien du futur contre les embouteillages en ville – WeDemain (23-10-18)

MA VILLE EN TRANSITION

Supraways : le transport aérien du futur contre les embouteillages en ville

La start-up Supraways a développé un projet de transport aérien, entre aérotrain et téléphérique, pour désengorger le trafic urbain. Deux démonstrateurs devraient voir le jour en France d'ici 2024.

Par Paola De Rohan-Csermak | Publié le 23 Octobre 2018



"Fly in your city". C'est le slogan futuriste de la start-up lyonnaise Supraways, fondée en 2015 pour conquérir les "chemins d'en haut" afin de décongestionner le trafic urbain aux heures de pointe. En 2013, son PDG, Claude Escala, interrompt sa carrière dans l'industrie du photovoltaïque pour développer l'idée d'un ami californien : un Personal Rapid Transit (PRT) aérien.

Suspendus à des rails à 10m du sol, des "œufs", équipés de 7 à 9 fauteuils, glissent à grande vitesse sur un réseau de lignes et de boucles interconnectées. Le système intelligent qui contrôle chaque capsule lui permet d'assurer lui-même son aiguillage sur le réseau. Comme une "Google car", l'œuf communique avec l'infrastructure et les autres cabines.

Deux démonstrateurs devraient voir le jour d'ici 2024, en Lorraine et en Ile-de-France. Le Nord Moselle a reçu le 10 octobre les conclusions d'une étude de faisabilité ; les voyants sont au vert. Saint-Quentin-en-Yvelines attend d'une semaine à l'autre une dernière étude règlementaire, urbanistique et architecturale, selon Véronique Coté-Millard, sa vice-présidente en charge de la Mobilité et des Transports.

VITESSE ET NEUTRALITÉ CARBONE

L'innovation de Supraways a séduit une douzaine d'agglomérations, selon le PDG de l'entreprise Claude Escala. Et devrait s'avérer un outil intéressant pour atteindre la neutralité carbone avant 2050. Son système électrique se recharge en partie à l'énergie solaire et ses cabines pourraient servir au fret : elles supporteraient une charge de 2,5 tonnes de marchandises - l'équivalent de 3 palettes - et circuleraient à une vitesse supérieure à celle d'une auto, ignorant les bouchons.

Aussi le Nord Moselle évalue-t-il la capacité de ce mode de transport à désengorger le tronçon d'autoroute entre Metz et Luxembourg, emprunté quotidiennement en semaine par 100 000 véhicules dont 15 000 camions, selon une étude menée par Supraways.

"Saint-Quentin-en-Yvelines fait avancer le projet aussi vite que possible, déclare Véronique Coté-Millard. Les entreprises nous pressent de faciliter le rapprochement de leurs employés. Nous formons le 2^{ème} pôle économique de l'ouest parisien après La Défense, rappelle-t-elle. 60% des 128 000 personnes qui viennent travailler ici n'y habitent pas. Certaines mettent 1h à gagner leur lieu de travail, depuis Versailles ou Rambouillet. En plus de cela, nous accueillerons 6 épreuves des JO en 2024 !"

CONFORT HAUT DE GAMME

Le réseau est conçu pour fonctionner 24h/24, 7j/7, avec un débit pouvant atteindre 10 000 passagers par heure et dans chaque sens. De sa station de départ, le passager indique au système la station où il veut aller, ou attend le premier véhicule qui affichera sa destination.

Il s'y rendra d'une traite, sans correspondance. Chaque cabine, aux sièges confortables, peut accueillir une poussette, un vélo ou un fauteuil roulant. Au plus fort de la demande, une cabine arrive toutes les 3 secondes. Vide, elle est aussitôt relancée. Inversement, moins il y a de demande, plus la cadence se ralentit. Il est alors possible de privatiser la cabine, moyennant un supplément.

Pour que les voitures qui s'arrêtent ne gênent pas la trajectoire des autres, les stations seront construites en dérivation, comme les aires de service d'une autoroute, et en hauteur. *"Dégager du foncier, fondre autant que possible le système dans le paysage urbain fait également partie de nos priorités, explique Claude Escala. La structure est légère : les piliers ne font que 80cm de diamètre à la base. Les cabines, silencieuses, n'émettront pas plus de 45 décibels - moins qu'un tramway."*

UN COÛT ATTRACTIF

Ce mode de transport coûterait entre 8 et 10 millions d'euros le km, deux fois moins qu'un téléphérique ou qu'un tramway. Le coût d'exploitation est également plus faible, en l'absence de chauffeur. *"Un investissement soutenable, quand la croissance est ralentie",* commente Véronique Coté-Millard, ajoutant qu'il renforcerait l'esprit d'innovation que cultive Saint-Quentin-en-Yvelines, avec la présence de l'Université de Versailles Saint-Quentin (UVSQ), de groupes comme Airbus, Thales, Renault, Bouygues Construction, JCDecaux ou Atos.

Des investisseurs potentiels ? *"Je ne peux pas me prononcer pour eux",* répond Claude Escala. Peu importe : l'agglomération est *"comme le Département, bien déterminée à mener le projet du démonstrateur à terme,* assure Véronique Coté-Millard. *Lui seul prouvera la viabilité du projet"*