

> DES NAVETTES AÉRIENNES DE PROXIMITÉ À LA DEMANDE

■ **Quelle place aujourd'hui ?** Des navettes aériennes autonomes, pour l'heure, c'est de la science-fiction ou presque. Mais des expériences existent dans le monde, aux États-Unis ou en Chine, ou encore en Israël ou en Afrique.

En France, la société Supraways est, elle, particulièrement avancée. Depuis 2015, elle développe un système de véhicules électriques autonomes aériens, qui a aujourd'hui démontré un modèle économique efficient et reçoit des financements de la Banque publique d'investissement.

D'ici à la fin de l'année, un prototype devrait être lancé, avant la construction, en 2022, d'un centre d'essais en région Rhône-Alpes.

■ **Et demain ?** Demain, pour Supraways et son président fondateur, Claude Escala, c'est en 2024. Une échéance toute proche à l'échelle des transports et à laquelle le patron de la société lyonnaise compte bien avoir effectué les premières mises sur le marché de ses Supra.

Des navettes comme suspendues sur « les chemins du dessus », qui permettront de transporter à la demande trois à sept personnes, selon leur configuration. Ceci, sans que l'infrastructure ne vienne « blesser la ville », décrit



Les Supra pourraient être mises sur le marché dès 2024. C'est en tout cas ce qu'espère Claude Escala, le patron de cette entreprise lyonnaise. (Photo DR)

Claude Escala. L'idée est en effet de minimiser l'emprise au sol du réseau Supraways, tout en s'adaptant à la topographie des lieux. La navette peut ainsi emprunter des pentes de 15 % et aborder des courbes très serrées.

Quant aux stations, elles sont disposées en dérivation, comme des aires d'autoroutes : ainsi, pas de bouchons aux arrêts !

« Les véhicules fonctionnent avec un haut niveau d'automatisme et des briques d'intelligence artifi-

cielle, décrit encore le président fondateur. *Mais l'innovation majeure, c'est l'aiguillage embarqué : ça permet à la Supra de se préparer seule.* » Pour une autonomie quasi totale, destinée particulièrement aux périodes de pointes

dans les zones périurbaines. Malgré l'aspect futuriste des Supra, le coût du réseau devrait s'établir, assure Claude Escala, à la moitié de celui d'un tramway. « Avec une efficacité supérieure », affirme-t-il.