



Les transports de demain figurent parmi les nombreux sujets de conférence à l'affiche du salon bullois

Condensé de mobilité à Energissima

« STÉPHANE SANCHEZ



La conférence sera aussi l'occasion d'un bilan des six premiers mois d'exploitation des navettes autonomes de Marly. Aldo Ellena-archives

Espace Gruyère » Véhicules électriques, infrastructure de charge, véhicules autonomes, mobilité multimodale: la «Mutation environnementale du secteur des transports» fera demain l'objet de l'une des nombreuses conférences du salon Energissima, qui s'ouvre aujourd'hui à Espace Gruyère, à Bulle. Autour de la table et du modérateur Matthieu Chenal (de Suisseénergie pour les communes), des spécialistes esquisseront la mobilité de demain.

Électrique Difficile de dire quelle proportion de véhicules électriques sillonnera les routes suisses ces prochaines décennies,

mais ils représentent l'avenir. Selon les scénarios de la Confédération, 20% des voitures de tourisme, 15% des véhicules utilitaires légers et 4% des poids lourds seront propulsés par des moteurs électriques en 2035.

«Tout concourt à ce déploiement: l'efficacité des moteurs, l'amélioration de l'autonomie, les restrictions liées aux émissions de CO₂», énumère Matthieu Chenal. «On peut aussi penser à la reconnaissance du problème climatique, au scandale du diesel ou au sursaut des constructeurs allemands face au succès de Tesla», ajoute Stéphane Rosset, responsable de l'essor commercial du réseau de recharge de véhi-

cules électriques Move. «Mais surtout, la Chine compte bannir les voitures à essence ou diesel d'ici à 2040: ce sera un gros coup d'accélérateur.»

Contraintes Les obstacles? Certains craignent que la production électrique ne suive pas, ou qu'il faille passer par le gaz, le charbon ou le nucléaire. «Mais la Suisse a des atouts en électricité renouvelable, dont son potentiel de production hydraulique», note Matthieu Chenal. Simone Amorosi y ajoute l'essor de la production d'électricité locale (solaire) et l'amélioration globale de l'efficacité énergétique: «La

LA LIBERTÉ

La Liberté
1705 Fribourg
026/ 426 44 11
www.laliberte.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 39'390
Parution: 6x/semaine



Page: 15
Surface: 73'154 mm²

Ordre: 812004
N° de thème: 812.004

Référence: 69216531
Coupage Page: 2/2

transition est possible sans nucléaire», estime le directeur adjoint de TRACE, le Centre de transport de l'EPFL.

Pour l'heure, l'obstacle réside dans la recharge des véhicules. «Le réseau de recharges interopérables en Suisse doit encore s'étendre dans l'espace public. Mais seules 10% des recharges se font sur des bornes publiques. Le défi, c'est la recharge à la maison, dans les locatifs ou au travail», indique Stéphane Rosset, en signalant que Move se déclinera sous peu en Move at Home et en Move at Work.

L'obstacle du coût des batteries? Ou les perspectives de rarefaction des matériaux qui les constituent? La technologie devrait y faire face, estiment les intervenants. Simone Amorosi évoque en particulier la solution de l'hydrogène. Mais l'électromobilité «ne réglera pas les problèmes de congestion, d'emprise du stationnement ou de surcharge des infrastructures.

Pour ça, il faudra réduire le parc de véhicules et penser à une autre mobilité», glisse Matthieu Chenal.

Intense On verra donc se développer un usage plus intensif des véhicules. «On pense à l'autopartage, comme Mobility ou Catch a Car; au covoiturage, qui marche très fort en France; ou même à Uber. A Lausanne, Match my Bike permettra à un propriétaire de mettre son vélo à disposition d'autres particuliers quand il ne l'utilise pas. On pourrait imaginer ce système pour des voitures», lance Matthieu Chenal. «On peut même imaginer de l'autopartage géré par les transports publics», rebondit Simone Amorosi.

Multimodal L'avenir passera aussi par la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, estime Simone Amorosi. «Sachant que la moindre difficulté est une barrière psychologique, le défi

consistera à optimiser la fluidité entre ces modes de transport.» Un domaine où une concertation large manque encore, note le directeur adjoint de TRACE.

L'une des «barrières» les plus importantes est le «dernier kilomètre», autrement dit le trajet final vers la maison. Sur ce tronçon, la navette autonome, petite, agile, aura toute sa place et permettra de rejoindre les «hubs» des transports publics, glisse Marino Grisanti, responsable du département planification des Transports publics fribourgeois. «Elles pourront être appelées par le client à la demande, un peu comme des taxis», appuie Simone Amorosi. L'institut TRACE, avec la start-up Bestmile et Carpostal à Sion, travaillent sur la question. Rien d'utopique. »

► *Mutation environnementale du secteur des transports*, ve, 15h 30, Espace Gruyère, Forum A. Sera aussi présent Alexandre Closset, directeur de Swiss Hydrogen

LES NAVETTES AUTONOMES DE MARLY ONT DÉJÀ PARCOURU 6650 KILOMÈTRES

Les deux navettes autonomes qui desservent le Marly Innovation Center «sont sur la bonne voie»: c'est en substance le bilan que Marino Grisanti, responsable du département planification des Transports publics fribourgeois, tirera demain lors de cette conférence sur les transports, au salon Energissima, à Bulle. «Au début, les navettes n'effectuaient que 20 à 30% du parcours en mode autonome. Aujourd'hui, 50%. Elles passent sur un tron-

çon bordé d'une forêt. Or, à cause du changement saisonnier des arbres, elles ne reconnaissent pas leur environnement et s'arrêtent par sécurité. Le personnel embarqué doit alors prendre le relais. Mais nous sommes en train de mettre en place un marquage au sol qui les guidera. Du coup, elles seront autonomes à 80%. Les 100% seront atteints lorsqu'un chantier, qui perturbe lui aussi les navettes, sera terminé.»

Le succès des deux navettes, qui embarquent une dizaine de pendulaires par jour, est «réjouissant», note Marino Grisanti. «Elles ont parcouru un total de 6650 km, sans aucun souci de sécurité», relève le planificateur. «Il faudra encore plusieurs années pour faire évoluer cette technologie et le cadre légal. Nous pourrions alors déployer d'autres navettes, en particulier sur le dernier kilomètre.» SZ