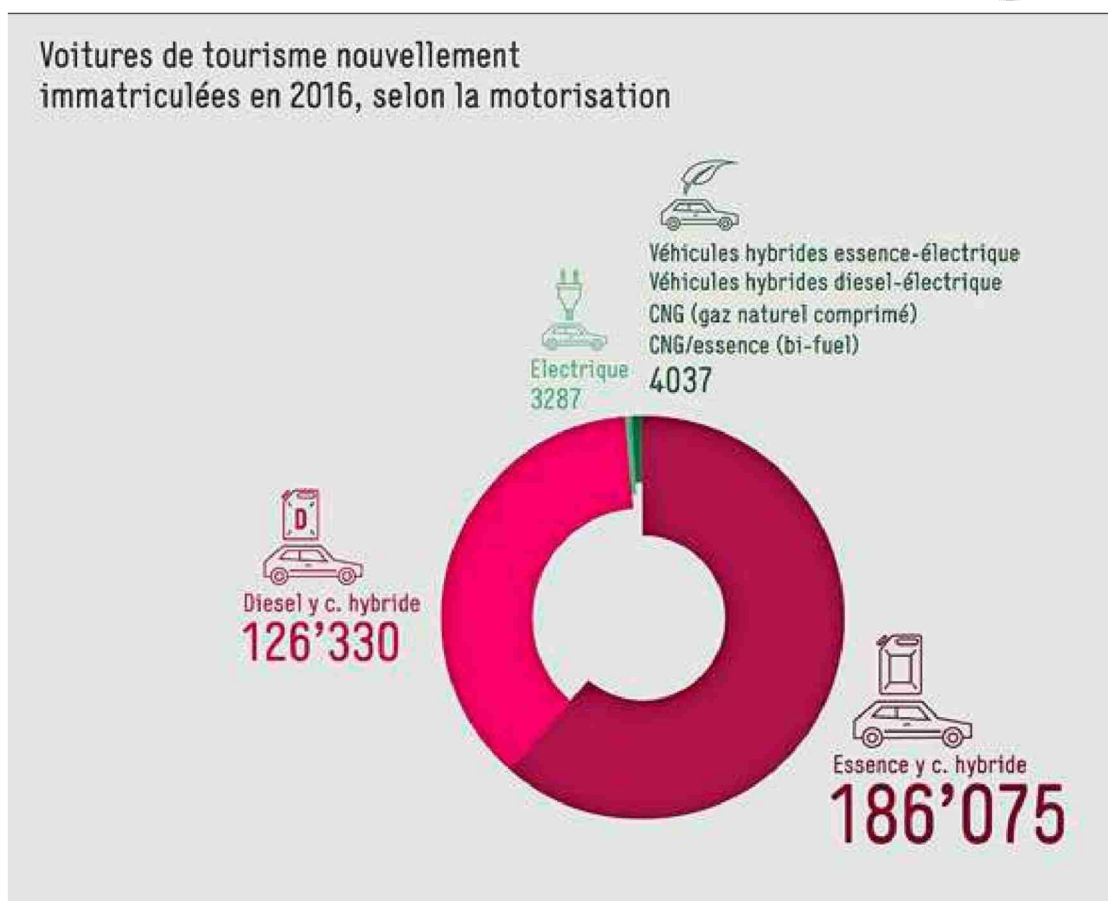




«En matière de mobilité, tout va bientôt changer»



La vente de véhicules électriques représente une goutte d'eau dans un océan de pétrole. Côté consommation d'électricité, le secteur des transports ne pèse que 8,2%, transports publics compris (*ci-dessous*). OFEN / HEYDEY



Le salon Energissima ouvre ses portes aujourd'hui à Espace Gruyère, et jusqu'à dimanche. Parmi les nombreuses conférences, toutes ouvertes au public, celle sur les transports du futur verra intervenir Matthieu Chenal, du programme Suisse Energie.

JEAN GODEL

INTERVIEW. Pour son grand retour à Bulle (*La Gruyère* du 5 avril), Energissima, le salon des solutions énergétiques et des technologies durables, dès aujourd'hui à Espace Gruyère, renoue avec le public. Ainsi, même les conférences des deux premiers jours, profilées pour les professionnels, sont-elles ouvertes à Monsieur et Madame Tout-le-Monde.

Comme celle consacrée, vendredi, à la mutation environnementale du secteur des transports. Il y sera question de mobilité multimodale, d'économie du partage et de services de mobilité innovants qui, demain, révolutionneront notre mobilité. Avec Simone Amorosi, du TRACE, le Centre de transport de l'EPFL (visions d'avenir de la mobilité), Marino Grisanti, des TPF (navette autonome), Stéphane Rosset, du réseau Move (bornes de recharge) et Alexandre Closset, de Swiss Hydrogen (alternative à la batterie).

Responsable, pour le programme de la Confédération Suisse Energie, de la coordination romande de la campagne sur la gestion de la mobilité en entreprises, Matthieu Chenal évoquera, lui, les aspects comportementaux de la mobilité du futur. Interview.

De quoi parlerez-vous demain?

Matthieu Chenal. Nous ferons le point sur les tendances qui, probablement, modifieront complètement notre écosystème de la mobilité. Tout va bientôt changer, il s'agit donc d'agir intelligemment.

Arriverons-nous à changer aussi nos comportements?

Il existe un gros potentiel de redéfinition de nos comportements en matière de mobilité à travers des développements techniques liés à la mobilité électrique, à l'automatisation et à la numérisation.

La mobilité électrique semble prendre un avantage décisif...

On en parle beaucoup, mais elle est encore balbutiante. Le potentiel est intéressant en termes de diminution des nuisances au niveau local. Mais il faut réfléchir aux problématiques d'approvisionnement en énergie renouvelable, d'épuisement des ressources en matières premières et de saturation du système: si l'on remplace chaque voiture à essence par une voiture électrique, le réseau restera paralysé.

Va-t-on dès lors plutôt vers la cohabitation de plusieurs modes de propulsion?

Sans doute. Mais surtout, à terme, de plusieurs modes de transport. Le grand enjeu

consistera à améliorer l'accessibilité de l'offre. Le trajet ne s'effectuera plus nécessairement avec un seul mode de transport, mais une multiplicité. Les changements de l'un à l'autre seront plus fluides grâce aux outils numériques. Le plus important sera le service rendu: se déplacer dans les meilleures conditions, en combinant plusieurs modes de la manière la plus simple et la plus conviviale possible.

Vous allez vite en besogne: le public, lui, veut garder sa voiture, mais avec un moteur propre...

Nous proposons une piste de réflexion. Comment agir sur les habitudes de mobilité pour rendre le système plus efficace? Les véhicules individuels en propriété privée sont particulièrement inefficaces: ils sont à l'arrêt plus de 90% du temps et occupent des places de stationnement coûteuses et voraces en espace. De plus en plus, la mobilité est vue comme un service, plus comme la possession d'un véhicule.

Y sommes-nous prêts?

Pas encore. Pour l'instant, ce discours touche surtout des gens qui vivent dans des lieux de haute densité où la voiture individuelle n'est pas pertinente. Mais l'expérience de



Mobility ou d'autres systèmes de mobilité partagée ou de covoiturage, comme BlaBlaCar en France, montre une tendance croissante en faveur de l'acceptation des contraintes.

On les voit même de manière positive désormais: l'essentiel est de se déplacer dans de bonnes conditions. Quitte à emprunter une voiture, puis un tram pour terminer son parcours à pied ou à vélo. Les mentalités changent, notamment chez les jeunes. Surtout, se déplacer sans voiture devient facilement accessible grâce à la numérisation.

Que recouvre ce terme?

Le fait de mettre à disposition, via de nouvelles plateformes numériques, toutes les offres de mobilité existantes pour chaque trajet. Cela se fait déjà: quand vous prenez un billet de train, on vous indique le train le moins cher, le moins fréquenté, celui doté d'un wagon-restaurant ou d'une voiture silence.

Peu à peu, ces outils proposent aussi des alternatives, s'occupent des réservations et de la facturation, en favorisant les offres les plus avanta-

geuses. On se déplacera en fonction de l'offre disponible – le train, le bus, sa voiture ou celle du voisin, le vélo en libre-service, celui que votre collègue mettra à disposition pendant son travail, le véhicule autonome privé ou d'un transporteur public, le covoiturage, Mobility, pourquoi pas Uber... La frontière entre transport public et privé deviendra plus floue. Le service le mieux adapté sera privilégié.

Donc mettre la voiture en concurrence avec les autres modes de transport?

Plutôt en complémentarité: l'idée est de proposer les transports les plus pertinents, voire aussi de les limiter.

Quel est le rôle des pouvoirs publics dans cette mutation?

Un rôle essentiel. Ils peuvent définir des stratégies, donner des pistes, montrer l'exemple en achetant des voitures électriques pour leurs employés, faciliter le déploiement d'un réseau de bornes de recharge, y compris pour les locataires, adapter la législation, favoriser les encouragements fiscaux...

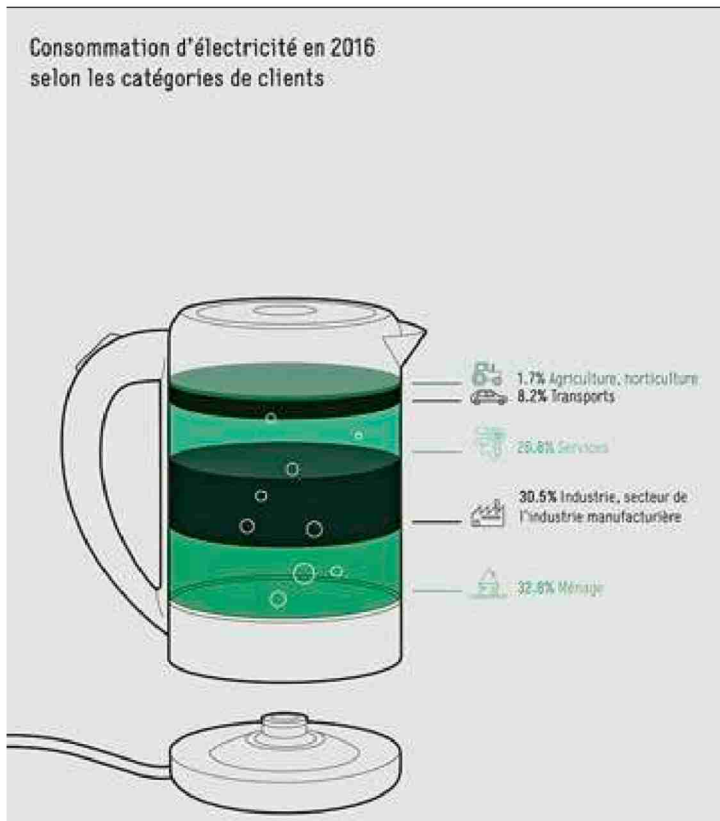
Les incitations suffiront-elles? Paris va bientôt interdire les moteurs diesel...

C'est sûr que la Confédération se veut peu interventionniste et fixe des objectifs à long terme. Cela dit, les encouragements peuvent être nombreux et permettre de réels progrès.

Les communes et les cantons pourraient-ils prendre le relais?

C'est déjà le cas avec le réseau des cités de l'énergie, des communes qui vont plus loin que la législation en cours, avec le soutien de Suisse Energie. Chez nous, la grande marge de manœuvre des autorités locales est un atout. Mais un inconvenient parfois, quand les initiatives partent dans tous les sens. Ainsi du développement encore anarchique des bornes de recharge ou des vélos en libre-service, avec une guerre des opérateurs aux systèmes pas toujours compatibles. C'est le principe de tout «Far West», quand s'ouvre un domaine d'activité. ■

Bulle, Espace Gruyère, forum A, vendredi 13 avril, 15 h 30



Demandez le programme!

Un choix de conférences et animations de jeudi et vendredi.

Jeudi 12 avril. Intégration architecturale du photovoltaïque: quels potentiels (9 h)? L'efficacité énergétique et les énergies renouvelables dans les projets de rénovation (10 h 45). L'autoconsommation en 2018: devenez fournisseur d'électricité (11 h 30). Les cantons face aux opportunités et défis de la transition énergétique (14 h).

Vendredi 13 avril. La transition énergétique, un défi pour les petites et moyennes communes (10 h). La digitalisation du secteur de l'énergie: opportunités et menaces (13 h 30). Les avantages des chauffages hybrides dans la rénovation (16 h 30).

Divers. Casting TV de l'émission *Aujourd'hui* de la RTS (stand 50-47). Simulateur du cockpit de SolarStratos, futur avion solaire de Raphaël Domjan (stand 20-71). Smart Living Lab de Fribourg, invité d'honneur (stand 20-74). Family Lab, laboratoire scientifico-ludique de l'EPFL et de Groupe E (stand 20-86). Espace mobilité, tests de véhicules (extérieur).

Programme complet sur www.energissima.ch