

La mobilité propre en star

ÉCOLOGIE Le CERM accueille jusqu'à dimanche les Swiss Mobility Days. Rencontre avec le professeur Andrea Vezzini, spécialiste suisse de la question.

ÉNERGIE A 50 ans, il est l'un des grands pontes helvétiques de la mobilité durable. Directeur adjoint du Centre suisse de compétence pour la recherche énergétique et professeur à la Berner Fachhochschule (Haute école spécialisée bernoise), le Biennois Andrea Vezzini a tenu hier deux conférences dans le cadre des premiers Swiss Mobility Days à Martigny. Il voit dans ce salon un signe «prometteur» pour la mobilité de demain. Il n'est pas étonné d'en voir un naître en Valais. «Ce canton est bien positionné sur la thématique des énergies renouvelables, avec, notamment, Energypolis à Sion et le Centre de recherches énergétiques et municipales à Martigny. Il y a en Valais une tradition de produire de l'énergie propre, il faut maintenant instaurer celle d'utiliser l'énergie propre.»

Et Andrea Vezzini de rappeler qu'un tiers de la consommation d'énergie en Suisse concerne la voiture. Le spécialiste s'exprime sur les quatre défis qui attendent la mobilité propre. ● PATRICE GENET

LIRE ÉGALEMENT EN PAGES 2 ET 8



Le professeur biennois Andrea Vezzini est l'un des grands spécialistes de la mobilité durable en Suisse. SABINE PAPILLOU

L'OCCASION DE TESTER

«N'oublions pas qu'il y a quelques années, le Valais était le canton qui avait le plus d'immatriculations électriques.» Pour Eros Gentilini, event manager au Centre de recherches énergétiques et municipales de Martigny, le cliché du Valaisais roulant en Impreza «tunée» a du plomb dans l'aile. Au point de vouloir profiter de cette «bonne sensibilité» valaisanne pour les énergies renouvelables dans le cadre de ces premiers Swiss Mobility Days.

Un salon de la mobilité propre organisé sur quatre jours, entre conférences scientifiques, journées pour les professionnels et les communes (aujourd'hui) et exposition de véhicules. Point fort du rendez-vous martigneraïn: les «test drive» permettant aux particuliers de venir essayer durant tout le week-end (samedi 9 h-19 h, dimanche 9 h-18 h) les modèles électriques, hybrides et à hydrogène des constructeurs présents. Et cela en parallèle du Passion Auto Show... juste à côté. ● PGE

1 L'ÉLECTRIQUE: GRAAL OU TRANSITION?



Les organisateurs de ces premiers Swiss Mobility Days ne sont certes pas parvenus à avoir dans leur panel de véhicules la voiture roulant à l'eau salée présentée lors du dernier Salon de l'auto à Genève. Ils n'en exposent pas moins un vaste choix d'automobiles fonctionnant entièrement ou partiellement à l'énergie propre. Dans ce domaine, on entend beaucoup parler de l'électricité, moins – par exemple – de la solution des piles à combustible (moteurs à hydrogène). Le véhicule électrique est-il la panacée ou constitue-t-il une étape transitoire vers quelque chose d'autre?

«IL N'Y A PAS QU'UNE SOLUTION POUR LE FUTUR»

«L'opinion des grandes entreprises du monde automobile jusqu'ici était celle-ci: l'électrique comme transition de l'essence vers la pile à combustible en passant par l'hybride. Mais on s'aperçoit aujourd'hui qu'il n'y aura pas qu'une solution pour le futur. Il y aura un avenir pour le purement électrique et un autre, plus éloigné, pour les piles à combustible, qui entreront en vigueur peut-être surtout pour les camions de transport. Il n'est pas évident de faire des projections, mais on estime que d'ici à 2030, entre 10 et 25% de la population mondiale roulera à l'électrique, qui couvrira les 90% des besoins journaliers.»

2 LE PROBLÈME DE L'AUTONOMIE



L'autonomie des véhicules est l'une des principales épines dans le pied de l'électrique. Actuellement, il faut recharger son véhicule tous les 150 kilomètres en moyenne. Hormis pour les modèles du constructeur américain de véhicules électriques Tesla, capables de tenir près de 400 kilomètres, mais pas à portée de toutes les bourses (70 000 dollars actuellement, en attendant leur Model 3).

«D'ICI À 5 ANS, ON AURA DES BATTERIES TENANT 400 KM»

«Ce chiffre de 150 kilomètres est une réalité, mais c'est un préjugé qui retient les gens: en Suisse, 70% des trajets effectués se chiffrent à moins de 35 kilomètres. Pour les gens qui sont prêts, cela ne posera pas de problèmes. Cela demandera davantage de flexibilité. Parce que si vous partez en week-end dans les Grisons, vous aurez besoin de vos 400 kilomètres. On aura de telles batteries d'ici à cinq ans. Mais je pense que l'on va voir se dessiner une approche multi-modulaire des transports, entre voiture privée, où cela fait sens, et transports publics. Une application pour smartphone est actuellement en phase pilote à Zurich et permettra de minimiser le CO₂ et d'optimiser le temps passé à se déplacer en calculant la meilleure combinaison entre voiture électrique et transports publics.»

3 VILLE ET MONTAGNE: MÊME COMBAT?



Faire de courts trajets entre son domicile et son lieu de travail, trouver aisément une borne de recharge de son véhicule, se concocter – via une application pour smartphone par exemple – sa meilleure combinaison véhicule privé-transports publics pour optimiser ses déplacements. Si cette réalité s'imagine volontiers en zone urbaine, elle peut paraître plus utopique pour les régions montagneuses.

«HABITER EN VILLE N'EST PAS TOUJOURS UN AVANTAGE»

«L'avantage des petits villages en Valais, c'est que vous habitez probablement dans votre propre maison et avez de fait la possibilité d'installer votre propre borne électrique. A Zurich, vous n'avez souvent pas de garage privé, et donc pas de bornes. Ce n'est pas toujours un avantage de vivre en ville. Et puis aujourd'hui, les gens sont prêts à passer jusqu'à une heure dans les transports pour se rendre à leur travail. Ce qui équivaut à un grand maximum, en Valais, de 100 kilomètres. Je crois que ce canton est tout à fait capable d'adopter cette vision. Je ne vois pas de contrainte géographique ou démographique qui tendrait à m'indiquer le contraire. Mais le changement viendra lorsqu'il sera accepté par le grand public.»

4 VERS UNE PRODUCTION PROPRE



Produire des véhicules écologiquement propres, c'est bien. Mais le faire dans le cadre d'un cycle de production propre lui aussi, c'est mieux. Ce qui n'est pas encore gagné puisque, aujourd'hui, la production de véhicules électriques reste plus gourmande en énergie que celle de véhicules «traditionnels».

«IL FAUT UN SYSTÈME DE PRODUCTION RENOUELABLE»

«C'est une réalité. Mais maintenant, il faut voir le retour sur investissement, c'est-à-dire la quantité d'énergie que vous sauvez en roulant avec une hybride ou une électrique. Dans le cas de la Prius (ndlr: véhicule hybride de Toyota autour duquel s'était focalisée cette question du coût de production en termes énergétiques), après 30 000 kilomètres effectués, on retrouve l'équilibre. Les producteurs sont tout à fait conscients de cela. Chez Tesla, toute la chaîne de production de leurs batteries – soit la partie la plus gourmande en énergie – tourne aux énergies renouvelables. C'est le chemin à suivre. L'effort de la société doit se faire en même temps sur ces deux plans: la substitution des énergies fossiles par l'électricité et la mise sur pied d'un système de production d'énergie électrique qui soit aussi renouvelable et sans CO₂.»