

Les villes indiennes, les constructeurs automobiles allemands et les start-ups californiennes se tournent vers Conrad Wagner lorsqu'elles ont des questions en lien avec la circulation. Ce cofondateur de la coopérative AutoTeilet est considéré sur le plan international comme le pionnier de l'autopartage.

Monsieur Wagner, est-il captivant en ce moment d'être un spécialiste de la circulation ?

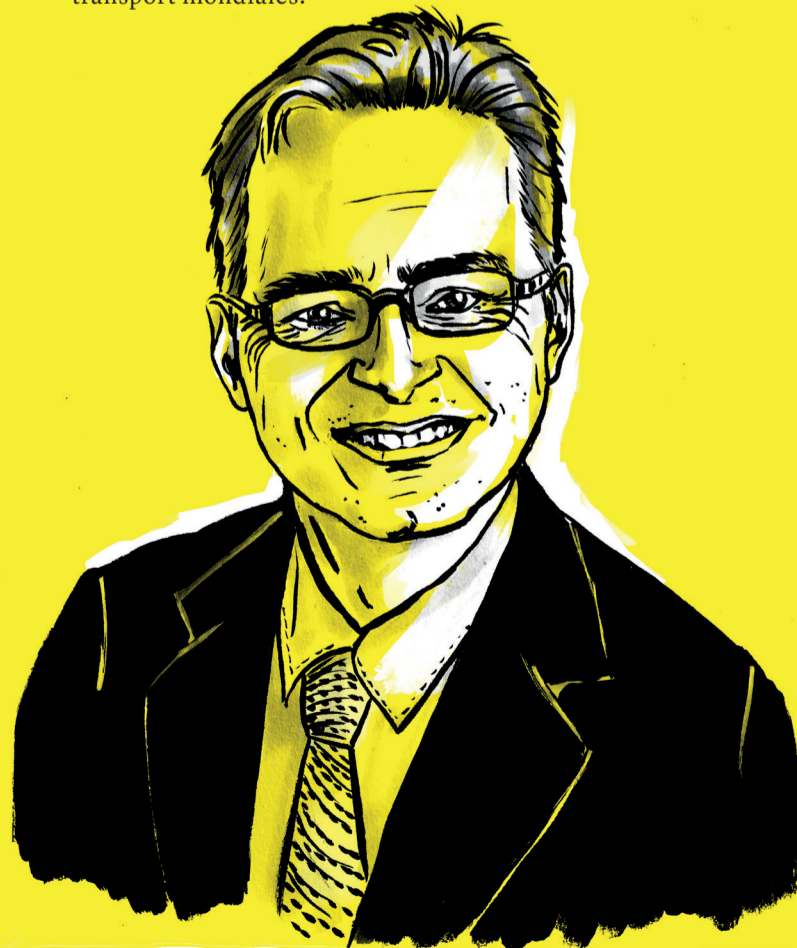
Cela n'a jamais été aussi captivant qu'aujourd'hui. Les villes, l'industrie des transports, pour ne pas dire toute l'économie et nous-mêmes sommes face à un changement historique : le véhicule privé, qui a si fortement marqué les cinquante dernières années, va disparaître lentement mais sûrement.

Ne sous-estimez-vous pas le lien émotionnel que de nombreuses personnes entretiennent avec leur voiture ?

En fin de compte, c'est une question de moyens. En Suisse, les véhicules privés ne sont en moyenne utilisés qu'une heure par jour. C'est du pur gaspillage.

Il y a exactement trente ans de cela, vous avez vous-même fondé la coopérative AutoTeilet. Qu'est-ce qui a changé depuis ?

(Rire) Tout ! À l'époque, nous avons déjà pensé à équiper les voitures d'un ordinateur. Mais dans les années 1980, un ordinateur personnel coûtait largement plus de 1000 francs. Aujourd'hui, la plupart des gens se baladent avec un ordinateur ou un portable dans la poche. C'est la raison pour laquelle une société comme Uber n'a même plus besoin d'acquérir sa propre flotte pour compter parmi les plus grandes entreprises de transport mondiales.



Uber propose le transport de passagers en tant que prestation individuelle. « Mobility-as-a-Service » est le mot d'ordre. Que doit-on retenir de cette formule ?

C'est la description pertinente d'une tendance qui fait fureur et qui va nettement plus loin que l'autopartage. L'avenir permettra de mettre en place des systèmes de transport entièrement nouveaux. Les plateformes en ligne, les smartphones et les voitures électriques à conduite manuelle ou autonome en seront les piliers.

Qui offrira ces prestations ?

Pour recharger une voiture électrique, il est nécessaire de se brancher sur une prise qui se trouve généralement à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment. Les grandes sociétés immobilières, qui disposent de biens répartis à travers le monde, feraient donc des exploitants idéaux pour ces plateformes de mobilité, d'autant plus qu'elles disposent aussi souvent des surfaces de parking nécessaires.

Donc, je me rends sur l'application de mon bailleur et j'attends qu'on me mette à disposition un véhicule autonome ?

Oui, on peut l'imaginer. Mais cela va encore plus loin : les voitures électriques seront une composante clé de notre approvisionnement futur en électricité. Car elles constituent des accumulateurs intermédiaires parfaits pour l'électricité solaire ou éolienne superflue. C'est pour cela que je suis persuadé que les centrales électriques entretiendront bientôt une flotte de véhicules électriques.

Les centrales électriques vont devenir des entreprises de transport ?

Si les panneaux photovoltaïques et les éoliennes produisent plus d'électricité que nécessaire, l'industrie électrique pourrait proposer des prestations de transport comme « sous-produit ». Le déplacement serait alors gratuit. Et qui sait, peut-être que notre facture d'électricité comportera à l'avenir un petit avoir si nous conduisons une voiture électrique durant les chaudes journées d'été.