

Suisse

# «Ce n'est pas cher payé pour une offre de mobilité intégrale!»

**Depuis janvier, les CFF testent un abonnement offrant train, voiture et vélo. L'un des 150 cobayes raconte**

Caroline Zuercher

Méto-train-voiture. Ce jeudi matin, Vincent Pellissier jongle avec les transports. Son itinéraire le mène de l'EPFL à Martigny, où l'attend son auto électrique. Cet ingénieur est l'une des quelque 150 personnes qui participent au projet pilote Green Class. Cet abonnement, qui coûte 12 200 francs pour l'année, comprend une voiture électrique et un abonnement général première classe des CFF. Il donne encore accès à PubliBike ainsi qu'à Mobility (lire le détail ci-dessous).

Les CFF ont présenté le projet en octobre dernier. Vincent Pellissier a été l'une des 2000 personnes qui, en trois jours, ont annoncé leur intérêt. Le quadragénaire a pendulé durant onze ans entre Sion, où il habitait, et l'EPFL, où il travaillait. Désormais, il vit et travaille dans la capitale valaisanne. Sa vie est plus simple, mais il effectue toujours 20 000 à 30 000 kilomètres en train chaque année, tant pour les loisirs que pour le travail. Quant à la voiture, il l'utilise pour se déplacer dans les vallées latérales valaisannes. Kilométrage estimé: entre 10 000 et 15 000 km par année.

## Une opportunité

Vincent Pellissier possède un abonnement général première classe des CFF depuis plusieurs années. L'an dernier, il songeait à acheter un véhicule électrique. Alors, pourquoi ne pas participer au projet Green Class? Quand on lui demande si le prix ne l'a pas retenu, il s'inscrit en faux. «Il est extrêmement faible pour bénéficier d'une mobilité intégrale!» L'ingénieur a fait son calcul: une voiture coûte environ 1000 francs par mois. Face à notre regard étonné, il poursuit: «C'est une analyse un peu froide, de scientifique. La majorité des gens sous-estime ce prix. La seule difficulté avec l'offre des CFF est de tout payer en une fois.»

En réalité, l'ingénieur n'utilise pas tous les moyens de transport mis à sa disposition. Il préfère rouler avec son propre vélo et n'emploie pas le système Mobility. La voiture électrique lui suffit. Ses proches peuvent aussi l'employer, ce dont profite sa fille aînée. Mais comme Vincent et son épouse ont quatre enfants, la fa-



Vincent Pellissier participe au projet pilote Green Class. Selon lui, le projet est tout à fait intéressant pour les usagers. FLORIAN CELLA

mille Pellissier ne tient pas dans la BMW mise à sa disposition. «Nous avons une deuxième voiture, avec sept places. Cela dit, nous vivons en ville et faisons moins de 5000 kilomètres par année.»

Jusqu'alors, l'ingénieur n'avait pas roulé en voiture électrique. «Il faut faire attention, car les piétons ne vous entendent pas. Sinon, cela ne change rien à la conduite.» L'autonomie étant de 200 à 250 kilomètres, il planifie davantage ses déplacements. «Il m'arrive de m'arrêter pour manger là où je sais que je trouverai une borne de recharge.»

## Le vélo, un nouveau réflexe

Cette nouvelle offre étant aussi un test, les cobayes consignent leurs déplacements dans une applica-

tion. L'ingénieur a réalisé que dans 95% des cas, il parcourt moins de cinq kilomètres. Ce qui l'a poussé à changer ses habitudes: «J'avais le réflexe d'utiliser l'automobile. Maintenant, je prends plus volontiers le vélo ou me déplace à pied.»

A l'heure du premier bilan, il ajoute que sa vie a gagné en facilité. «Toute l'administration a été simplifiée. On m'a même invité pour changer les pneus de l'automobile. Le système de navigation m'indique les lieux de charge et l'électricité est souvent gratuite.» Selon lui, le projet est tout à fait intéressant pour les usagers.

«A mon avis, la question est plutôt celle du modèle d'affaires. Les CFF doivent trouver une offre rentable pour eux. J'imagine

qu'ils devront aussi réfléchir à des solutions modulables, regroupant par exemple uniquement le train et la voiture. Ils devraient aussi proposer une version meilleur marché, avec un abonnement deuxième classe. S'ils ne le font pas, d'autres acteurs de la nouvelle économie se lanceront.»

## Mobilité du futur

Au-delà de l'expérience personnelle, Vincent Pellissier s'intéresse aux données que les cobayes fourniront sur leurs trajets. Pour lui, ces informations sont essentielles pour façonner les infrastructures du futur. Et cette question l'intéresse au premier chef, puisqu'il est à la tête du Service valaisan de la Mobilité.

En participant à ce projet, il

espère «démontrer qu'on peut se déplacer autrement». Il est convaincu que ce changement est en marche. Au sein des CFF, qui ne se présentent plus seulement comme un transporteur ferroviaire mais aussi comme une entreprise de mobilité globale avec un service permettant d'aller d'une porte à l'autre. Dans les têtes, également. «On passe d'une société de propriétaires à une société d'utilisateurs. Les nouvelles générations n'ont plus besoin de posséder leurs moyens de transports, elles veulent juste les utiliser.»

BlaBlaCar dans un cas, les CFF dans un autre... Pour lui, la question n'est plus d'être pour ou contre la voiture, mais d'utiliser «la meilleure solution suivant le lieu et le moment». Quel sera notre futur? Son Canton, par exemple, participe au test de navettes autonomes à Sion. L'expérience a été momentanément suspendue, en septembre 2016, après qu'un bus sans chauffeur a heurté une camionnette. «C'était un petit accident, relativise-t-il. La technologie est mûre. Il s'agit surtout de vérifier le modèle d'affaires et l'acceptation auprès de la population.» Dès cet été, l'expérience sera élargie sur une ligne commerciale. Avec un objectif final: que les navettes viennent là où vous le demandez, sur appel.

## 1000 francs par mois tout compris

● L'offre «Green Class CFF» a été mise en place avec d'autres entreprises, puisqu'elle inclut l'abonnement général de première classe, une voiture électrique BMW i3 avec une borne de recharge à domicile, un accès à une place de stationnement Parc + Rail dans une gare proche du domicile, un abonnement à Mobility (avec un

crédit de 100 francs) et un autre aux vélos PubliBike. Elle coûte 12 200 francs pour un an. A titre de comparaison, l'AG première classe s'élève à 6135 francs (pour un renouvellement) ou 6300 francs (pour les nouveaux abonnements).

Le test a débuté en janvier. Les cobayes font l'objet d'un suivi, assuré par une équipe

de chercheurs de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich. Ils doivent notamment consigner dans une application leurs déplacements quotidiens et sont régulièrement interviewés. Les CFF veulent ainsi en apprendre davantage sur la mobilité porte-à-porte pour répondre aux besoins.

C.Z.