

DES APPLIS POUR VOYAGER DURABLE

Les outils permettant de planifier ses déplacements se sont multipliés. Le point avec Eduardo Camacho-Hübner, chercheur spécialisé dans le domaine de la mobilité.

PROPOS RECUEILLIS
PAR MARIE-HELENE MORF

Rencontré au sein de l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne où il est maître-assistant, Eduardo Camacho-Hübner est spécialisé dans les *smart cities* et chargé de cours à l'EPFL. Il est aussi responsable du pôle recherche auprès de Transitec Ingénieurs-Conseils SA et cofondateur des start-ups IntenCity, Citiviz et BestMile.

E21 Les applis du type organisateur de voyage font-elles partie intégrante de vos travaux?

E. Camacho-Hübner Oui, je les utilise dans mes cours et dans le domaine de la recherche. Actuellement, je travaille sur deux plates-formes de dialogue, l'une liée à la gestion du stationnement à l'Université de Lausanne, l'autre à la qualité de vie des cyclistes lausannois. L'analyse de ces applications m'est utile pour mesurer leur impact auprès de la population et définir le meilleur usage de ces informations.

Quelle est leur intérêt pour les utilisateurs?

Un individu y a recours s'il a des convictions écologiques fortes. Il optera pour EcoPassenger, par exemple, qui renseigne sur les émissions polluantes. Les résul-



tats sont excellents lorsque ces outils sont utilisés à l'échelle d'une institution. Notamment, au sein d'une entreprise dont les employés doivent souvent se déplacer. L'impact sera fort lorsqu'une véritable taxation carbone sera instituée et qu'il faudra établir son bilan CO₂ pour régler la question fiscale.

Comment s'y retrouver parmi les applis qui existent?

Je recommande routRANK, un outil développé à l'EPFL. Cette appli indique un itinéraire qui correspond aux attentes de

l'utilisateur et le redirige vers des fournisseurs de voyage (CFF, compagnies aériennes) pour qu'il puisse réserver et acheter ses titres de transport en ligne. Par ailleurs, elle propose un lien avec myclimate, donnant ainsi la possibilité à l'utilisateur de verser une somme d'argent pour compenser le carbone émis lors de son voyage en avion. La Fondation s'engage à l'utiliser pour financer d'autres projets, notamment en lien avec les énergies alternatives.

De quelle manière ces applis peuvent-elles encore progresser?

Elles s'affinent: l'itinéraire combine plusieurs moyens de locomotion, prend en compte des éléments tels que le trajet domicile-aéroport ainsi que les transferts entre aéroports. Bientôt, il faudra introduire des paramètres de «mobilité plaisir», c'est-à-dire liés à la qualité de vie de l'utilisateur. Un pendulaire peut préférer le train pour discuter avec ses collègues, un autre choisira la voiture pour écouter tranquillement la radio.

Quel avenir pour les organisateurs de voyage?

J'ai la conviction que l'engagement civique vis-à-vis de l'environnement sera si ancré dans nos pratiques que nous n'aurons plus besoin de ce genre d'outil. ■

VITESSE

Un bateau volant

Hydros.ch explose le record du Ruban bleu. Le catamaran volant a effectué l'aller-retour entre Genève et le Bouveret en 4h30, soit quinze minutes de mieux que son propre record sur la distance de 123 km. Véritable plateforme technologique, il démontre que le concept de bateau volant peut moderniser le monde de la voile. Il détient également deux autres exploits de vitesse sur le Léman: les records du kilomètre et de l'heure.



EUROPE

Réduction des émissions

D'ici à 2030, les émissions de CO₂ des pays de l'Union européenne pourraient être réduites de 8,8%. Pour ce faire, le Centre commun de recherche européen (JRC) recommande trois mesures principales: zones de péage urbain de congestion, télétravail et réaffectation des voies de circulation pour les transports en commun. Cela représente une réduction de 18,3 millions de tonnes de CO₂, soit 75 000 vols de Londres à New York.

EXPLOIT

Aux portes de l'espace

L'aventurier vaudois Raphaël Domjan va tenter de battre le record d'altitude avec le premier biplace solaire. Pour voler à plus de 24 km du sol, il compte sur le développement d'un aéroplane, couvert de cellules solaires alimentant un moteur électrique de 13,5 kWh. Le projet dévisé entre 6 et 8 millions de francs vise également l'ouverture d'un pan commercial au vol solaire.