

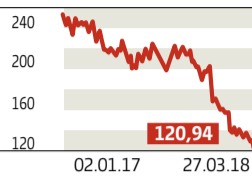
Economie & Finance

L'action H&M plonge

Le géant suédois du prêt-à-porter Hennes & Mauritz a annoncé mardi une chute de 44% de son bénéfice net à 158 millions de francs, au premier trimestre de son exercice 2018 décalé.

GLISSADE

Action H&M, en cour. suédoises



NAYLA HAYEK Présidente de Swatch Group

«Je crois que le management de Baselworld devrait se remettre un peu en question», a-t-elle indiqué à «Bilan» à propos de la gestion de la principale foire horlogère mondiale.



-24,2%

MALGRÉ DES VENTES EN HAUSSE, MIGROS A VU SA RENTABILITÉ CHUTER EN 2017, POUR SON TROISIÈME EXERCICE CONSÉCUTIF.

Le numéro un helvétique du commerce de détail a dégagé un bénéfice net de 503 millions de francs l'an dernier, soit 24,2% de moins qu'en 2016.

SMI	8638,42	+1,52%	Dollar/franc	0,9473	↑
			Euro/franc	1,1753	↓
Euro Stoxx 50	3316,95	+1,17%	Euro/dollar	1,2407	↓
			Livre st./franc	1,3409	↓
FTSE 100	6999,88	+1,61%	Baril Brent/dollar	70,06	↓
			Once d'or/dollar	1341	↓

«L'avenir est aux moteurs d'avions hybrides»

MOBILITÉ Quels seront les futurs secteurs gagnants et perdants en matière de transports? Directeur général de Siemens Suisse, Siegfried Gerlach croit à l'avenir de l'aviation électrique, à la grande vitesse ferroviaire, mais pas à l'Hyperloop d'Elon Musk

FORUM des 100

Réinventer la mobilité

L'arrivée d'acteurs comme Uber et Tesla incite à repenser la mobilité. Comment combiner les différents modes de transport? Qu'apporte la numérisation? Dans quelles infrastructures investir? Le Forum des 100, organisé par *Le Temps* le 24 mai prochain, porte sur ces questions. Comme la série d'articles publiés en amont de l'événement. Programme et inscription: www.forumdes100.ch

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN JEANNET ET BERNARD WUTHRICH, ZÜRICH

@alainjeannet @BdWuthrich

La numérisation permettra rapidement de mieux utiliser les infrastructures existantes. En particulier dans des pays comme la Suisse déjà très bétonnés. Ce qui n'empêche pas le géant allemand Siemens de travailler sur les moyens de transport d'un avenir plus lointain. Rencontre avec Siegfried Gerlach, directeur général de Siemens Suisse, l'un des orateurs du Forum des 100 organisé par *Le Temps* le 24 mai prochain à l'Université de Lausanne.

INTERVIEW

Comment les besoins des Suisses en matière de mobilité vont-ils évoluer? Ils vont encore augmenter. Nous en sommes convaincus. Aussi bien dans la sphère professionnelle que privée.

De quelle mobilité parle-t-on? Faudra-t-il construire de nouvelles infrastructures? Sans doute. Mais de manière limitée vu les conditions environnementales qui prévalent en Suisse. Ce qui nous incite à répondre d'une autre façon à ces besoins. Voilà pourquoi on parle de rail 4.0 en matière de transport ferroviaire. La numérisation permettra aussi de mieux utiliser les infrastructures routières. En particulier si les voitures autonomes deviennent un jour une réalité.

Que fait le groupe Siemens dans ce domaine? La conduite autonome se développe plus vite pour le rail que pour la route. Nous disposons d'ailleurs d'une solide expérience dans les transports de masse urbains.

La disparition des conducteurs de locomotive est-elle programmée? C'est une question délicate. On parle beaucoup de l'argument



Siegfried Gerlach, directeur général de Siemens Suisse: «La conduite autonome se développe plus vite pour le rail que pour la route.» (DOMINIC BÜTTNER)

des coûts. Mais le plus important, c'est le gain en sécurité. Une fois qu'une machine est au point, elle ne fait plus d'erreur. Contrairement aux humains.

Que représente la mobilité 4.0 pour Siemens en Suisse? Nous sommes historiquement de gros fabricants de matériel roulant. Nous sommes aussi très actifs dans tout ce qui touche à la signalisation. Ce qui nous donne une position particulière dans le domaine de la sécurité. Mais la mobilité 4.0, c'est encore autre chose. La numérisation amène une transformation de tout ce qui touche à la billetterie grâce notamment à des applications

mobiles qui, à terme, vont remplacer le papier.

Quelle est la prochaine étape? L'interopérabilité entre plusieurs moyens de transport: vélo, train, tram, bateau, taxi, voiture privée... Tous nos efforts visent à rendre cette intégration aisée.

Dans cette révolution de la mobilité, les acteurs traditionnels se trouvent confrontés à de nouveaux concurrents comme Swisscom, IBM, Google... Ce qui représente un défi et un enrichissement du marché. Nous conservons toutefois de bons atouts. Il est désormais crucial de bien maîtriser l'infor-

matique et la science des données. Mais la connaissance en profondeur de notre industrie, celle des transports, nous donne des avantages indéniables sur les nouveaux entrants.

Avec la technologie de transport à grande vitesse Hyperloop, Elon Musk s'attaque pourtant au matériel... Nous observons ses avancées avec beaucoup d'intérêt. Une voie défrichée d'ailleurs par Swissmetro. Le groupe Siemens de son côté a construit le Transrapid, le train à sustentation magnétique qui relie sur 30 kilomètres l'aéroport international de Pudong et le centre-ville de Shanghai et qui atteint la vitesse record de 574 km/h.

Pourquoi avoir abandonné cette technologie? Parce qu'elle coûte beaucoup trop cher.

Les Chinois l'ont néanmoins achetée... A l'origine, ils espéraient la généraliser à tout le pays. Mais entre-temps, les trains à grande vitesse ont fait d'immenses progrès et roulent désormais à plus de 350 km/h comme la ligne entre Barcelone et Madrid construite par Siemens. Même si la technologie du Transrapid est supérieure en termes de vitesse, elle est injustifiable sur le plan économique.

«Ce qui est important, c'est de construire des lignes réservées à la grande vitesse, comme le Shinkansen. Ce qui manque en Suisse»

Croyez-vous à une électrification du transport aérien? Siemens fabrique déjà un biplace électrique d'une autonomie de 30 minutes. Nous voulons construire d'ici à 2030 avec Airbus un avion électrique de 100 places. L'avenir, ce sont sans doute des moteurs hybrides qui permettent une grosse économie de carburant – on l'estime à 30% – et qui réduisent le bruit au décollage ainsi qu'à l'atterrissage.

Reste la question épineuse de la production, du transport et du stockage de l'électricité... En théorie, nous pourrions couvrir les besoins en électricité de la planète entière avec une usine solaire d'environ 200 km sur 200 km dans le Sahara. A certaines périodes de l'année, l'Allemagne produit plus d'électricité grâce aux énergies renouvelables qu'elle n'en consomme au total. Le vrai défi, ce n'est pas la production, mais le transport et surtout le stockage du courant.

Qui dominera la production de batteries? C'est désormais le nerf de la guerre... Cela dépendra de la technologie qui finira par s'imposer. Les batteries? L'hydrogène? Ce n'est pas encore clair.

La Chine, le Japon et les Etats-Unis semblent avancer plus vite que l'Europe. N'est-ce pas un problème? Je ne suis pas tout à fait de votre avis. Nous avons en Europe des projets de recherche très intéressants. Si les technologies qui en résultent s'imposent sur le marché, nous serons tout à fait à même de rivaliser avec les producteurs des autres continents.

Pour les camions et les trains, la pile à combustible ne s'avère-t-elle pas plus intéressante que les batteries électriques? Pour les trains, sans aucun doute. Pour les camions, c'est moins évident. Quelle que soit au final la technologie qui s'imposera, l'électromobilité se développera ces vingt prochaines années au détriment de la mobilité fossile. De même, la mobilité collective l'emportera sur la mobilité individuelle.

Qu'est-ce qui peut réduire la généralisation des véhicules autonomes? Les routes sinueuses de montagne? La météo? Plutôt la météo. La topologie n'est pas vraiment un problème pour la conduite autonome. Cela dit, quand il neige, l'ensemble du trafic est perturbé. Pas seulement les véhicules sans conducteur. A mon avis, la conduite autonome ne s'imposera pas avant dix ans. Et il en faudra des essais sur des tronçons pilotes avant que ces technologies ne soient vraiment au point.

La grande vitesse rivalisera-t-elle avec le transport aérien? Partout où, en Europe, les liaisons aériennes sont relativement courtes, la grande vitesse ferroviaire dispose d'un potentiel certain. Par exemple sur les axes Madrid-Barcelone, Munich-Hambourg ou Francfort-Berlin. Ce qui est important, c'est de construire des lignes réservées à la grande vitesse, comme le Shinkansen. Ce qui manque en Suisse.

Siemens sera-t-il un acteur majeur pour le développement des «smart cities»? Incontestablement. Cette approche a l'avantage d'aider à développer la mobilité, l'énergie, la santé et le parc immobilier avec une vue d'ensemble. Elle s'avère particulièrement efficace lorsque les villes disposent d'une grande autonomie politique dans tous ces domaines, comme à Shanghai, à Londres ou en Scandinavie. En Suisse, par exemple à Zurich ou à Genève, le potentiel existe aussi, mais compte tenu du fédéralisme et de compétences partagées à différents niveaux, cela peut s'avérer plus complexe à mettre en place. ■