

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 134-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.397

Déposée le: 13.06.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Kullmann (Hilterfingen, UDF) (porte-parole)
Baumann-Berger (Münsingen, UDF)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 1050/2018 du 17 octobre 2018
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption et classement**



Faire basculer le parc automobile cantonal vers une motorisation alternative

Le Conseil-exécutif est chargé d'accélérer le basculement du parc automobile du canton vers une motorisation alternative si les conditions suivantes sont remplies :

1. le coût prévisionnel total sur la durée d'utilisation attendue n'est pas plus élevé ;
2. les véhicules à propulsion alternative répondent à des exigences spécifiques en fonction de leur utilisation.

Développement :

Les premiers véhicules électriques ont vu le jour dès le milieu du 19^e siècle. Juste avant le tournant du siècle, le véhicule électrique le plus rapide de l'époque (la « Jamais Contente ») atteignait la vitesse record de 106 kilomètres/heure¹. Alors que la plupart des modèles avaient un rayon d'action assez limité, des performances impressionnantes ont rapidement été accomplies dans ce domaine : en 1901, Louis Krieger parcourait 307 kilomètres² avec une voiture électrique

¹ <https://newatlas.com/le-jamais-contente-first-land-speed-record/23094>

² <http://eduscol.education.fr/sti/sites/eduscol.education.fr/sti/files/ressources/techniques/1221/1221-125-p56.pdf>

chargée de plusieurs personnes. Vers 1900, les Etats-Unis comptaient 40 pour cent de véhicules à vapeur, 38 pour cent de véhicules électriques et 22 pour cent de véhicules à essence³. Par la suite, les véhicules électriques ont perdu de larges parts de marché, constituant un segment de niche pendant plus de 100 ans. La recherche dans ce domaine a par conséquent été fortement négligée.

Des avancées considérables ont cependant été réalisées au cours des dix à 20 dernières années, notamment en ce qui concerne le rayon d'action et le coût des voitures électriques. Une nouvelle amélioration importante de l'efficacité peut légitimement être attendue au cours des prochaines années. Des pays comme la Chine et la Norvège ont su anticiper cette évolution et ont fortement encouragé la transition vers la mobilité électrique. En Norvège, par exemple, 42 pour cent des véhicules neufs sont des véhicules 100 pour cent électriques ou hybrides (contre 2,7 % seulement en Suisse). Les constructeurs automobiles ont, eux aussi, suivi la tendance : Volvo ne commercialisera ainsi plus que des modèles électriques ou hybrides dès 2019.

Si les voitures électriques sont aujourd'hui plus chères à l'achat que les véhicules équipés d'un moteur classique, elles génèrent des coûts en énergie beaucoup moins élevés et des coûts d'entretien plus faibles. La réduction des dépenses de carburant est un avantage que présentent également les véhicules roulant au gaz naturel et/ou au biogaz. En tant qu'acteur établissant des planifications à long terme et des stratégies mais aussi principal employeur du canton, le canton de Berne peut et doit jouer un rôle de pionnier et montrer l'exemple dans le domaine des véhicules à propulsion alternative.

Outre leurs faibles coûts de fonctionnement et d'entretien, nous considérons que les véhicules à propulsion alternative offrent les atouts suivants :

- ils émettent beaucoup moins de polluants (véhicules roulant au gaz naturel/biogaz), voire n'en émettent pas du tout (véhicules électriques) pendant leur utilisation ;
- les véhicules électriques produisent beaucoup moins de nuisances sonores jusqu'à une vitesse d'environ 40 kilomètres/heure ;
- ils peuvent permettre de réduire la dépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger (véhicules électriques et véhicules roulant au biogaz) ;
- des start-up innovantes surfent sur la tendance de la mobilité électrique et mettent au point de tout nouveaux modèles (citons, à titre d'exemple, la start-up munichoise Sono Motors, qui commercialisera en 2019 la première voiture électrique dotée de cellules photovoltaïques intégrées produite en série) ;
- mis judicieusement en réseau, les véhicules électriques peuvent faire office de grosse batterie décentralisée et permettre de décongestionner le réseau électrique lors des pics de consommation.

De toute évidence, certains véhicules à propulsion alternative, notamment les véhicules 100 pour cent électriques ayant un faible rayon d'action, ne conviennent pas encore pour toutes les utilisations. C'est la raison pour laquelle la requête faisant l'objet de la présente motion comporte des exceptions importantes et judicieuses relatives au coût total attendu et à la faisabilité.

³ https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_electric_vehicle#Golden_age

Réponse du Conseil-exécutif

Les revendications des motionnaires sont en parfaite adéquation avec la stratégie mise en œuvre par l'administration cantonale bernoise. Les étapes franchies en la matière dans les dernières années sont exposées ci-après.

En octobre 2015, le Conseil-exécutif a adopté le plan de gestion de la mobilité pour l'administration cantonale bernoise, comprenant une stratégie en matière de véhicules, qui a valeur contraignante. Cette dernière prévoit notamment que l'acquisition de véhicules est effectuée selon l'approche du coût du cycle de vie et que les aspects environnementaux (p. ex. l'émission de CO₂ et l'efficacité énergétique) doivent être compris dans l'évaluation et revêtent la même importance que les coûts. En outre, les unités administratives sont tenues d'utiliser des véhicules à motorisation alternative si cette technologie est conforme à leur affectation.

Mise sur pied dans le cadre du projet «Optimisation des achats dans l'administration cantonale» (OB BE), la centrale d'achat cantonale Mobilité gère notamment la procédure d'adjudication lors d'acquisitions de véhicules. Le premier achat dans ce domaine à l'échelle cantonale a eu lieu en 2016. A cette occasion, le principe du coût du cycle de vie, d'une part, et certains aspects écologiques (not. les émissions de CO₂), d'autre part, ont constitué des critères d'adjudication. Par ailleurs, les critères écologiques avaient le même poids que ceux purement économiques, une démarche sans précédent dans le cadre d'un appel d'offres public.

Le catalogue issu de la procédure d'adjudication précitée comprend 20 modèles, dont environ un tiers qui appartient à la catégorie des véhicules électriques et hybrides rechargeables, mais aussi deux véhicules qui fonctionnent au gaz naturel. On peut ainsi considérer que lors de la prochaine procédure d'adjudication (2021), le critère de la motorisation alternative revêtira une importance accrue (en fonction de l'évolution de l'offre et des prix).

La Police cantonale bernoise (POCA) a établi le rapport *Fahrzeugantriebe Heute und Morgen – Analyse und Trends* [La motorisation aujourd'hui et demain – analyses et tendances, document disponible en allemand seulement] dans le but de faire un état des lieux des diverses techniques (actuelles et futures) de motorisation, des problèmes qu'elles posent et de leur évolution. Destiné aux organes qui devront statuer sur la mise en œuvre de nouvelles technologies, ce rapport doit aussi permettre de prendre les mesures qui découleront de ces choix en termes d'infrastructures (p. ex. installation de bornes de recharge).

Par ailleurs, la POCA élabore actuellement une stratégie relative à la mobilité dans l'exécution de ses tâches. Celle-ci découle de la stratégie cantonale en matière de véhicules, tout en se fondant sur les divers types d'engagement policier. L'objectif est de définir clairement dans quelles situations une motorisation alternative se révèle pertinente, afin d'adapter en conséquence le parc automobile, d'optimiser la planification des coûts et de maintenir les émissions à un niveau minimal.

Le Conseil-exécutif reconnaît la nécessité de miser sur la motorisation alternative. Conscient du rôle de précurseur qu'il doit jouer, aussi à cet égard, le canton de Berne promeut l'utilisation de tels véhicules. La proportion de véhicules de l'administration cantonale équipés d'un système de motorisation alternative augmentera encore dans le courant des prochaines années, notamment en raison de la qualité croissante de ces technologies.

Etant donné qu'à ce jour, l'objet précité est mis en œuvre à large échelle au sein de l'administration cantonale et que cette dernière prend en compte des systèmes de motorisation alternatifs écologiques, le Conseil-exécutif propose d'adopter la présente motion et de la classer.

Destinataire

- Grand Conseil