

Intervention parlementaire

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: du
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: –
Proposition du
Conseil-exécutif:



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

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

dans ce domaine : en 1901, Louis Krieger parcourait 307 kilomètres² avec une voiture électrique 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.

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

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

tions. 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.

Destinataire

- Grand Conseil