



## Mobilité électrique: Positions de la CVM

Septembre 2013

- 1.** L'objectif n'est pas que la mobilité électrique provoque une nouvelle augmentation de la mobilité en général, mais qu'elle soit une véritable solution de remplacement pour les véhicules à essence ou à diesel. Un éventuel encouragement des véhicules électriques doit servir au remplacement des véhicules motorisés traditionnels, respectivement aux trajets réalisés par ceux-ci.
- 2.** La mobilité électrique est intégrée aux programmes existants des villes (stratégies en matière de mobilité, objectifs de réduction du CO2, entre autres); elle ne fait pas l'objet d'une mission individuelle.
- 3.** Dans les concepts municipaux, la mobilité électrique est mise en relation avec la mobilité multimodale (car-sharing, car-pooling, Car2Go, prêt de vélos et de vélos électriques, entre autres). Grâce à des mesures de gestion de la mobilité, de nouveaux modes de comportement et une nouvelle mentalité doivent naître dans les transports.
- 4.** Les véhicules électriques doivent contribuer de façon sensible à la réduction des émissions nocives causées par les transports pour l'environnement. Mais pour que la mobilité électrique puisse exploiter ses avantages par rapport aux autres technologies, il faut que la production électrique provienne d'énergies renouvelables.
- 5.** Les villes tiennent compte de leur influence sur le marché lors de l'acquisition des véhicules. Elles examinent si l'achat de véhicules électriques serait judicieux pour réunir des expériences au quotidien et pour donner l'exemple.
- 6.** Les villes veillent à la mise en place d'une infrastructure de stations de recharge adaptée aux besoins, en collaborant avec les propriétaires immobiliers (notamment lors des procédures d'octroi de permis de construire) et avec les sociétés de gestion des parkings. Il faut aussi analyser quand les stations seront nécessaires dans des lieux publics, et en quelle quantité.
- 7.** Les villes soutiennent les efforts faits pour utiliser les véhicules électriques pour le stockage d'électricité («smart cities»).

### **La mobilité électrique est partout**

Rail – trains, trams –, trolleybus, téléphériques, ascenseurs, «pe-delecs», vélos et scooters électriques, chaises roulantes, «seg-ways», voitures et véhicules utilitaires électriques, véhicules de chantier, etc: l'électromobilité est partout. La présente prise de position se concentre sur les aspects de mobilité électrique touchant la mobilité individuelle.

### **Véhicules sur une piste**

Les vélos électriques ont déjà trouvé leur place sur le marché et n'ont pas besoin d'être encouragés par les pouvoirs publics. Ils font aussi l'objet d'une attention particulière dans les campagnes de sécurité routière et dans la conception des infrastructures pour les cyclistes (il faut des tracés plus larges pour ces véhicules plus rapides) et des stations de recharge.

Grâce à l'utilisation plus faible de force physique et à la plus grande distance qu'ils permettent de parcourir, les vélos électriques sont capables de se substituer à la voiture, surtout pour les trajets professionnels. Il en va de même pour les scooters électriques. Toutefois, les ventes restent en deçà des attentes, malgré l'encouragement des villes, avec «NewRide» par exemple. Ce type de véhicules, de même que les «cargo-bikes» ont un grand potentiel dans le transport des courriers et des paquets urgents. C'est ce que fait la Poste suisse par exemple.

### **Véhicules sur deux pistes (voitures électriques)**

Les voitures électriques ne résolvent pas les problèmes de transports dans les villes (problème du manque de place). Elles ne contribuent à l'amélioration de la qualité de l'environnement et de la vie que si elles permettent réellement d'éviter une utilisation d'essence et de diesel. Mais une éventuelle promotion de la mobilité électrique doit avoir des limites, à savoir qu'elle ne doit pas mener à un encouragement de la mobilité en général. Il serait tout autant problématique si les mesures d'encouragement

poussent les usagers des transports publics et ceux qui se déplacent en vélo ou à pied à désormais se déplacer avec un véhicule électrique.

La possibilité existe qu'une utilisation accrue des véhicules électriques contribue à une modification générale des comportements dans le trafic, mais surtout par des effets indirects. La mobilité électrique peut renforcer la tendance sociale au partage («utiliser au lieu de posséder»), car les voitures électriques sont adéquates pour la flotte des entreprises de «carsharing» (comme Mobility), aux concepts de Car2Go et aux flottes des entreprises. L'utilisation commune d'un véhicule, en lieu et place de la possession individuelle, modifie le comportement et favorise la prise de conscience sur l'utilisation des moyens de transport. Il devient normal d'utiliser le véhicule le plus adéquat pour un type concret de trajet (multimodalité). Pour les trajets plus longs, plusieurs types de transports sont utilisés (intermodalité). Cette évolution peut décharger les villes dans le domaine des transports.

### **Réseaux des stations de recharge**

Les véhicules électriques, voitures et vélos, doivent pouvoir être rechargés, en premier lieu chez leurs utilisateurs (à la maison ou sur le lieu de travail). Les autorités délivrant des permis de construire doivent donner les informations nécessaires et établir d'éventuels critères. A moyen terme, il pourrait aussi être nécessaire de créer des infrastructures de chargement dans l'espace public (y compris des lieux accessibles au public comme les parkings).

### **Flotte municipale**

La présence de véhicules électriques au sein des flottes municipales (voitures de service et véhicules spéciaux pour les communes) jouera un grand rôle, que ce soit pour les tests, la visibilité ou pour habituer le public.