



Mobilité électrique : Positions de la CVM

Mars 2017

- 1.** 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. Pour l'espace public, il s'agit de définir le besoin et de prendre si nécessaire les mesures appropriées.
- 7.** Les villes soutiennent les efforts faits pour utiliser les véhicules électriques pour le stockage d'électricité (efficacité énergétique).

La mobilité électrique est partout

Rail – trains, trams –, trolleybus, voitures et véhicules utilitaires électriques, téléphériques, funiculaires, vélos et scooters électriques, chaises roulantes, segways, 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.

Vélos électriques

Les vélos électriques ont déjà trouvé leur place sur le marché et n'ont pas besoin d'être encouragés par les pouvoirs publics. Ils méritent une attention particulière dans les campagnes pour la sécurité routière, pour les infrastructures de recharge et lors de la conception des infrastructures cyclistes: la vitesse plus élevée et les plus grandes différences de vitesse imposent des voies de circulation plus larges.

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 deça 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.

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 une voiture 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, principalement sur le domaine privé (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. À titre complémentaire, il peut 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 jouera un grand rôle, que ce soit pour les tests ou pour habituer le public.