

ARCINFO data

RETROUVEZ TOUS LES ÉPISODES
DANS NOTRE DOSSIER
«ARCINFO DATA» SUR ARCINFO.CH

Chaque mois, nous décortiquons une tendance forte du canton de Neuchâtel à partir de données récoltées par la Haute Ecole de gestion Arc, notre partenaire.

Où en est la voiture électrique dans le canton de Neuchâtel?

Comme ailleurs en Suisse, l'électrique progresse dans le canton. Mais «le pétrole a encore de beaux jours devant lui», observe Nicolas Babey, professeur à la Haute Ecole de gestion Arc, qui nous invite à «nous bouger».

PAR ÉRIC LECLUYSE



NOS QUESTIONS À...

NICOLAS BABEY PROFESSEUR À LA HAUTE ÉCOLE DE GESTION ARC

«L'explosion des coûts de l'électricité a contracté les ventes»

Neuchâtel fait partie de ces cantons où la place de la voiture a augmenté ces 30 dernières années. Elle est même au-dessus de la moyenne suisse. Cette tendance devrait-elle se confirmer?

Depuis quelques années, on assiste à un tassement du nombre de véhicules immatriculés en Suisse.

Par contre, c'est le nombre de kilomètres effectués qui augmente, principalement pour les déplacements pendulaires. Les pendulaires habitent toujours plus loin de leur job, notamment parce qu'il devient trop cher d'habiter dans des grandes villes.

Le résultat, c'est davantage de coûts pour les pendulaires, davantage de pollution et de bouchons sur les routes.

Zoug détient le record suisse du nombre de voitures pour 1000 habitants, avec une très forte progression ces 30 dernières années. Le Zougois est-il trop riche pour prendre le bus?

Je pense que l'explication réside d'abord dans la structure urbaine du canton.

Si les pendulaires de la ville de Zoug se déplacent probablement en train, les pendulaires d'autres communes zougaises prendront la voiture pour se rendre à leur travail.

On dit le Valaisan très attaché à la voiture. Les chiffres le prouvent. C'est une question culturelle, géographique, ou un manque d'infrastructures de transports publics?

En Valais, l'attachement à la bagnole est une nécessité. Le canton est fortement décentralisé. En comparaison avec des cantons très urbains, il est financièrement et matériellement impossible de développer des alternatives en matière de transports en commun. C'est de cette

nécessité qu'une «culture de la bagnole» peut se développer.

L'électrique atteint 20% des nouvelles immatriculations dans le canton de Neuchâtel. Avec l'hybride, on approche les 60%. Mais leur progression ralentit. Pourquoi?

Il est utile de distinguer les facteurs conjoncturels et les facteurs structurels. Le coût, ainsi que ce qu'il reste dans le porte-monnaie des clients, est un facteur conjoncturel. En 2022 et 2023, l'explosion des coûts énergétiques, en particulier de l'électricité, a certainement joué un rôle majeur dans la contraction des

ventes de voitures électriques. Restent les facteurs structurels, qui désignent par exemple la qualité et la quantité des infrastructures de recharge disponibles, mais aussi l'état des techniques.

Une bonne batterie électrique aujourd'hui, c'est 250 Wh au kilo. Un kilo d'essence, c'est 10 000 Wh!

Pour assurer une plus grande autonomie sans faire exploser le poids des voitures électriques, il faut augmenter la densité énergétique des batteries. Les solutions existent, leur industrialisation est annoncée dans les années qui viennent.

Les bornes publiques sont absentes de certaines zones du canton de Neuchâtel, notamment dans la vallée de La Brévine. Est-ce un frein au développement de l'électrique?

C'est un frein mais on peut le relativiser: le nombre de propriétaires privés est nettement plus élevé dans les zones rurales que dans les zones urbaines.

Disposer d'une connexion électrique dans son garage ou à l'extérieur de son bâtiment suffit pour recharger son véhicule. La présence suffisante de bornes électriques dans l'espace public ou dans des zones collectives privées (les stations-service, par exemple) deviendra rapidement une obligation si l'on désire accueillir des touristes en voiture.

C'est compliqué d'installer une borne chez soi en étant locataire ou même parfois propriétaire dans un immeuble. Est-ce une forme de discrimination?

Oui, sans aucun doute. C'est non seulement une barrière à la progression des voitures électriques mais aussi un problème structurel pour tous les locatari-

res qui ont besoin d'une voiture pour aller travailler.

De plus, bon nombre de locataires habitent dans des quartiers urbains composés d'immeubles qui ne disposent pas de parking extérieur ou en sous-sol.

Reste alors l'espace public à équiper. C'est un enjeu politique dont les communes sont conscientes.

Plusieurs sondages montrent que les Suisses ne sont pas vraiment intéressés par l'électrique. Les fake news sur les réseaux sont légion et contribuent à cette méfiance. Le pétrole a encore de beaux jours devant lui?

Le pétrole a encore de beaux jours devant lui, mais ils sont comptés. Bon nombre de spécialistes et plusieurs institutions internationales prédisent un pic pétrolier définitif aux alentours de 2030.

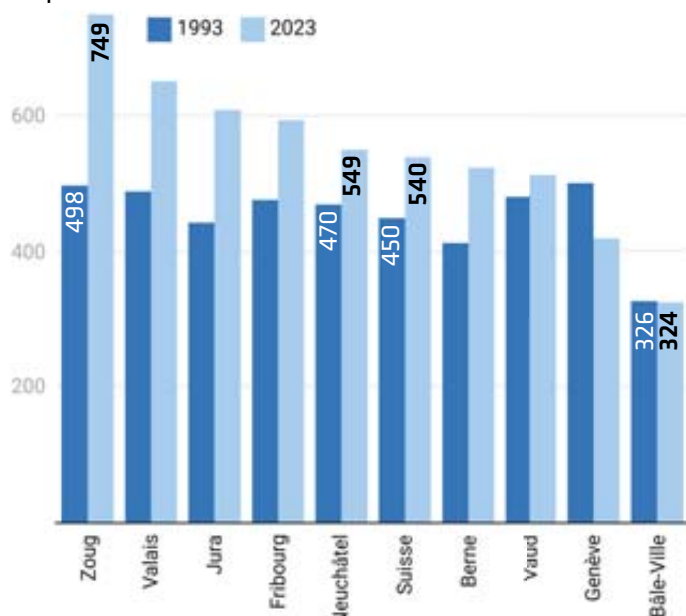
Si ce n'est pas le climat qui met un solide coup de frein à nos appétits fossiles, ça sera le pic. Nous sommes donc entre le marteau et l'enclume. Nous avons donc intérêt à nous bouger collectivement, et vite!



SIGFREDO HARO

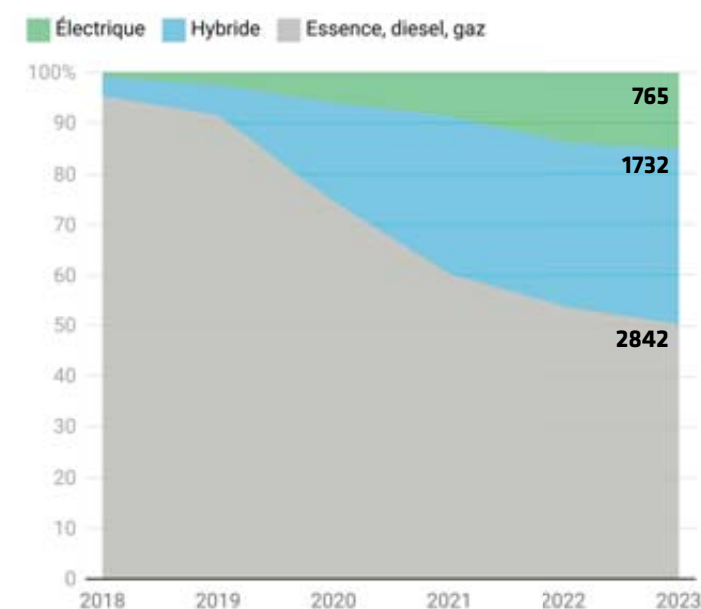
Le nombre de voitures augmente presque partout

Nombre de voitures pour 1000 habitants, comparaison 1993-2023.



50% des nouvelles voitures sont hybrides ou électriques dans le canton

Nouvelles mises en circulation de voitures dans le canton de Neuchâtel selon le type de carburant, 2018-2023.



Les Suisses un peu plus convaincus par l'électrique que les Neuchâtelois

Nouvelles mises en circulation de voitures en Suisse selon le type de carburant, 2018-2023.

