

## «Le Nouvelliste Data»: voitures électriques, déjà la fin de l'âge d'or? Ce que disent les chiffres

Pour notre opération Data de ce mois, nous avons tenté de comprendre pourquoi, après un départ sur les chapeaux de roues, le marché de la voiture électrique connaissait aujourd'hui un certain ralentissement en Valais et en Suisse.

08 juin 2024, Olivier Hugon

En 2023, plus d'un véhicule sur deux immatriculé en Suisse était 100% électrique (20%) ou hybride (35%). Comme ailleurs dans le pays, la voiture électrique progresse dans le canton du Valais. Mais «le pétrole a encore de beaux jours devant lui», observe **Nicolas Babey, professeur à la Haute école de gestion Arc**, qui nous invite à «nous bouger».

Retrouvez ci-dessous nos graphiques et nos cartes interactives et l'interview du spécialiste Nicolas Babey, professeur à la Haute école de gestion Arc.

### Voiture électrique: «C'est compliqué d'installer une borne chez soi, c'est de la discrimination»

On dit le Valaisan très attaché à sa bagnole. Les chiffres le prouvent. C'est une question culturelle, géographique, 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.

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

Si le revenu peut expliquer en partie ce record, je pense que l'explication réside d'abord dans la structure urbaine du canton et dans sa localisation par rapport à des grands centres. Zoug est un petit canton satellite de Zurich. C'est là que se situe le principal bassin d'emplois. Le chef-lieu est une «ville moyenne» d'environ 30 000 habitants. 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. D'autre part, Zoug comprend bon nombre de communes principalement résidentielles, autrefois principalement agricoles. Les jobs se situent ailleurs. La bagnole s'y impose d'autant plus aisément.

A l'inverse, Genève a vu ce chiffre reculer et dans une proportion assez importante. Il y a une volonté politique là derrière?

Les projets urbanistiques menés par la ville de Genève en matière de mobilité durable (transports en commun, vélo...) jouent probablement un rôle. Cependant, l'exiguïté du canton, la proximité entre travail et habitat ainsi que l'offre importante en transports publics jouent un rôle très structurant.

Le nombre de voitures pour 1000 habitants progresse presque partout

Plusieurs sondages montrent que les Suisses ne sont pas vraiment intéressés par l'électrique et même qu'ils sont nombreux à n'y voir aucun intérêt. 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, ce sera le pic. Nous sommes donc entre le marteau et



l'enclume. Nous avons donc intérêt à nous bouger collectivement, et vite!

Entre 2022 et 2023, le marché de l'électricité s'est replié. Comment peut-on expliquer ça?

A mon sens, 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 bagnoles électriques, il faut un saut technologique permettant d'augmenter la densité énergétique des batteries. Mais les solutions existent, et leur industrialisation est annoncée dans les années qui viennent.

Hybride ou électrique: les Valaisans suivent la moyenne nationale

Est-ce que le développement de l'infrastructure – les bornes de recharges publiques en particulier – n'a pas suivi les immatriculations? Les cantons «urbains» comme Genève ou Zurich par exemple, affichent des taux de bornes pour 10 000 habitants très faibles.

Genève et Zurich cherchent à rejeter la voiture hors des villes, qu'elle soit thermique ou électrique, parce que l'espace public disponible pour d'autres mobilités est rare. En ce sens, équiper les espaces publics urbains de bornes électriques serait contreproductif.

Ajoutons qu'installer des bornes dans des espaces publics déjà surchargés d'équipements collectifs (arrêts de bus, déchetteries, pistes cyclables) n'est pas chose simple. Enfin, je ne suis pas sûr que cette statistique tient compte des bornes disponibles dans les parkings collectifs.

A contrario, ce sont les cantons alpins et de Suisse centrale qui affichent les meilleurs taux.

Parce que les possibilités géographiques ne sont pas les mêmes. Si les grandes villes accumulent des richesses, le prix à payer est l'espace public disponible. Si les régions alpines sont moins riches, elles regorgent d'espaces disponibles.

Zoug détient le record de bornes. On a un lien direct entre nombre d'immatriculations et nombre de bornes?

S'il est certain que le nombre d'immatriculations influence le nombre de bornes, cette condition n'est pas suffisante. Il faut des ressources financières et des espaces publics disponibles. Le canton de Zoug réunit ces deux conditions.

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

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

Cartes réalisées par **Jonas Tarazi**, assistant de recherche à la Haute école de gestion Arc. Photo: DR



Quel que soit le mode de propulsion, la voiture reste omniprésente en Valais, où l'électrique et l'hybride représentaient tout de même plus de la moitié des immatriculations en 2023.

François Allanou ESH Studio



Online-Ausgabe

Le Nouvelliste  
1950 Sion  
027/ 329 75 70  
<https://lenouvelliste.ch/>

Genre de média: Internet  
Type de média: Presse journ./hebd.  
UUpM: 902'583  
Page Visits: 3'369'600

[Lire en ligne](#)

Ordre: 1073023  
N° de thème: 375.009

Référence: 92231097  
Coupure Page: 4/4

