

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2021)  
**Heft:** 2322

**Artikel:** Voiture électrique, panacée ou pas : l'apport du véhicule électrique individuel à la protection du climat nourrit les espoirs, mais le chemin est pavé d'embûches  
**Autor:** Rey, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1014466>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 31.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

La dimension réduite du réseau suisse et surtout la densité du trafic qui s'y déroule font que les trains de nuit en transit n'y trouvent pas de place, sauf peut-être un ou deux tracés compatibles avec les flux marchandises et en tolérant une grave dégradation du service pour les voyageurs.

La Deutsche Bahn, qui exclut de perdre de l'argent avec des trains de nuit classiques, prévoit de faire circuler de nuit des ICE normaux, intégralement en places assises, par exemple [entre Hambourg et Munich](#). Si ce genre de développements devait trouver un marché, alors tous les réseaux à grande vitesse se montreraient intéressés.

Mais de façon obligatoirement limitée: les interruptions nocturnes de circulation sont indispensables pour assurer l'entretien de l'infrastructure. Par conséquent, la Suisse ne se prête pas du tout à ce trafic.

## Refaire du lien

Le rail a toujours été pour la Suisse un lien solide et structurant avec ses voisins. Pour la première fois, ce lien se défait. Certes par la force des choses. Au siècle passé, l'exiguïté du pays et sa topographie l'ont amené à jouer un rôle majeur dans l'électrification du rail en Europe.

Désormais, ces deux caractéristiques font obstacle au progrès, en l'occurrence la grande vitesse développée avec succès par la France, l'Italie ou l'Allemagne. Or cette performance devient incompatible avec la densité des villes suisses et donc la charge record du réseau national.

Ainsi se présente le nouveau défi à relever. Et si nous commençons par éliminer les lacunes suisses ([DP 2309](#)) persistantes dans les raccordements aux réseaux voisins, les deux entonnoirs du Sud-Tessin et de la région lémanique ?

## Voiture électrique, panacée ou pas

L'apport du véhicule électrique individuel à la protection du climat nourrit les espoirs, mais le chemin est pavé d'embûches

---

Michel Rey - 28 mars 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38662>

Les voitures électriques ont la cote. En 2020, leur nombre a fortement augmenté (+ 49,8 %) de même que celui des hybrides rechargeables (+ 225,7 %). Ensemble, ces deux groupes représentent 14,3 % du total des [nouvelles voitures](#). Une bonne nouvelle pour le climat ?

D'ici 2050, la Suisse ambitionne atteindre la [neutralité carbone](#). À lui seul, le trafic routier est responsable d'un tiers des émissions. Aussi, doit-il réduire drastiquement sa contribution aux gaz à effet de serre. Et beaucoup d'espoirs sont placés dans la voiture électrique individuelle.

Dans sa [feuille de route pour 2022](#), la

Confédération s'est fixé l'objectif de faire passer la part de véhicules purement électriques ou hybrides à 15 % des immatriculations de voitures. Pour y arriver, la Confédération veut s'appuyer sur une amélioration et une diversification de l'offre, la mise en place d'infrastructures de recharge optimales et des incitations.

Cette stratégie risque toutefois de se heurter à beaucoup d'obstacles et demandera du temps à se concrétiser, comme le relève [Greenpeace](#). Même si elle est intitulée [L'électromobilité décolle](#), la dernière enquête du Touring Club Suisse de 2020 émet elle aussi des réserves. Les

coûts d'acquisition élevés, les questions d'infrastructure et les doutes quant à l'autonomie constituent les principaux obstacles à l'électromobilité.

Par contre, le coût au kilomètre reste inférieur à celui des véhicules thermiques. Le risque est dès lors une augmentation des distances parcourues et un accroissement de la mobilité individuelle, essentiellement en milieu urbain.

### **Mobilité douce menacée et consommation sous tension**

Compte tenu de son autonomie limitée, il est à craindre que la voiture électrique ne soit surtout utilisée pour les courtes distances en ville et dans les environs. Elle risque de devenir la voiture complémentaire à la voiture à combustion utilisée pour les déplacements de longue distance. Avec la conséquence qu'elle se substitue aux modes de transports durables en milieu urbain comme le vélo et les transports publics.

Le développement de la voiture électrique va stimuler la demande en électricité, avec notamment des pointes de consommation lors du chargement qui s'opère la nuit. L'offre va-t-elle suivre quand on sait que la Suisse devra se passer des centrales nucléaires dès 2034 ? L'électricité sera importée avec le risque qu'elle soit produite à l'étranger par des centrales nucléaires ou électriques à combustion fossile.

Autre problème à résoudre: celui de la mise en place des possibilités de chargement tant sur le réseau routier que chez les particuliers. Sur ce plan, la Suisse tarde. En outre, ses zones urbaines sont largement peuplées de locataires et de propriétaires par étage dont une grande partie ne dispose pas de garages individuels permettant d'installer des bornes de

chargement. Cette installation dépend alors de la volonté des propriétaires.

Cette situation a conduit le conseiller national Vert/libéral [Jürg Grossen](#) à proposer un «*droit au chargement*» de la voiture électrique. Cet accès devrait être conçu de manière intelligente pour éviter des surcharges de consommation électrique tant sur l'ensemble des réseaux électriques que dans les bâtiments.

Les problèmes politiques et juridiques s'avèrent complexes au niveau fédéral, car la majeure partie des dispositions à prendre relève des compétences cantonales. De plus, la puissante Association suisse des propriétaires immobiliers se montre extrêmement réticente à une intervention légale dans ce domaine.

### **Les incertitudes des batteries**

Mais le succès des voitures électriques dépendra beaucoup de la production des batteries (coût et impact environnemental). Les points d'interrogation sont encore nombreux et ils divisent les experts.

Ces derniers s'accordent à dire que les batteries lithium-ion constituent la meilleure technologie possible en termes d'énergie et de capacité, mais leur coût ne baissera pas rapidement. D'autant plus qu'il y a encore beaucoup d'incertitudes sur la disponibilité et la localisation de cette matière première. Enfin, la technologie de la batterie n'est toujours pas au point et le recyclage du lithium n'est pas économiquement intéressant.

Autant dire que la voiture électrique jouera certainement un rôle croissant dans la mobilité individuelle. Mais de là à contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, il s'agira d'être patient.