

15.3961 – Interpellation

Réduction des émissions de CO2 grâce à l'électromobilité

Déposé par Schneider-Schneiter Elisabeth
Date de dépôt 24.09.2015
Déposé au Conseil national
Etat des délibérations Non encore traité au conseil

Texte déposé

Dans le rapport en exécution de la motion 12.3652 sur l'électromobilité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national, laquelle charge la Confédération de jouer un rôle de modèle et de "faire l'acquisition de véhicules électriques ou hybrides lorsque cela est possible et judicieux sur le plan organisationnel, écologique et économique", la Confédération laisse entendre que l'administration fédérale fait encore preuve d'une certaine retenue s'agissant de l'acquisition de véhicules électriques. Il serait souhaitable que les chefs de département et les directeurs d'office s'engagent plus activement en faveur de l'électromobilité et donnent ainsi un signal fort pour que la part des véhicules électriques soit sensiblement accrue à moyen terme. Par ailleurs, des mesures ont été définies, mais la plupart d'entre elles ne seront mises en oeuvre qu'à moyen terme et elles laissent transparaître un certain scepticisme à l'égard de l'électromobilité. A l'inverse de l'attentisme dont fait preuve la Suisse, l'Allemagne, pour ne citer qu'elle, promeut activement et à grande échelle l'électromobilité.

Le Conseil fédéral est chargé de répondre aux questions suivantes:

1. Pourquoi adopte-t-il une attitude si réservée, voire défensive, face à l'immense potentiel de réduction d'émissions de CO2 que recèle l'électromobilité?
2. Comment compte-t-il jouer son rôle de modèle et motiver encore davantage les départements et les offices à examiner avec bienveillance les opportunités qu'offre l'électromobilité?
3. A-t-il ordonné que les mesures à court terme énumérées dans le rapport en exécution de la motion 12.3652 soient immédiatement mises en oeuvre? Quand compte-t-il le faire?
4. Selon lui, pourrait-on créer les infrastructures nécessaires au développement à plus grande échelle de l'électromobilité en collaboration avec des partenaires de l'économie privée, par exemple dans le cadre d'un partenariat public-privé?

Réponse du Conseil fédéral du 18.11.2015

Question 1

Le Conseil fédéral considère la mobilité électrique comme une technologie prioritaire pour atteindre les objectifs ambitieux de la Suisse en matière de politiques énergétique et climatique. Les mesures existantes, telles que les prescriptions sur les émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves, ainsi que les mesures déjà engagées dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 accélèrent la pénétration de l'électromobilité sur le marché. En Suisse, la part des voitures de tourisme à propulsion uniquement électrique représente près de 1% de l'ensemble des voitures nouvellement immatriculées au cours du premier semestre 2015, soit plus de trois fois plus qu'en Allemagne, où cette part atteint 0,3% sur la même période selon les chiffres de l'office fédéral allemand des véhicules à moteur.

Question 2

Dans le cadre du groupe Exemplarité énergétique de la Confédération, l'administration fédérale veut accroître son efficacité énergétique et assumer un rôle de modèle. Trois mesures du plan d'action Exemplarité énergétique de la Confédération concernent directement la mobilité électrique, à savoir la mise à disposition de vélos électriques, les critères d'acquisition de véhicules à haut rendement énergétique et la mise à disposition de stations de recharge pour véhicules électriques. Ces mesures sont financées dans le cadre des moyens disponibles avec les crédits existants. Par ailleurs, les Directives concernant les principes écologiques de l'acquisition de véhicules de l'administration ont été partiellement révisés sur la base de l'ordonnance du 23 février 2005 concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs (OVCC, RS 514.31) avec pour objectif, entre autres, de tenir compte des véhicules particulièrement efficaces en termes énergétiques lors de futures acquisitions. En outre, l'Office fédéral de l'armement (armasuisse), en qualité de service central d'achat de véhicules, organise actuellement, en collaboration avec l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), des manifestations destinées aux différents offices et départements pour les sensibiliser à l'acquisition de véhicules à haut rendement énergétique.

Question 3

La mise en oeuvre des mesures à court terme présentées dans le rapport donnant suite à la motion 12.3652 doit débuter d'ici à 2016. Certaines mesures, telles que l'augmentation des moyens alloués aux projets pilotes et de démonstration, ont déjà été mises en oeuvre. D'autres mesures à court terme, comme celles visant la coordination et la planification de l'infrastructure de recharge, sont en cours de réalisation. S'y ajoutent encore des mesures qui sont actuellement en passe d'être mises en oeuvre, lesquelles figurent dans le rapport à partir de la page 42.

Question 4

Il est résulté du postulat 14.3997 "Conditions préalables à la mise en place d'un réseau de stations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les routes nationales" et en particulier de la motion 12.3652 des mandats politiques exigeant de promouvoir les stations de recharge rapide le long des routes nationales. Pour réaliser ces mandats, l'Office fédéral des routes (OFROU) a entrepris de servir d'intermédiaire entre les propriétaires des aires de ravitaillement (cantons), les concessionnaires, les associations et les autres acteurs du secteur privé. Les conditions et les compétences variant d'un canton à l'autre, l'installation d'une station de recharge rapide est toujours un projet complexe, et tout particulièrement le long des routes nationales (bases légales supplémentaires). La mise en place d'une infrastructure de recharge rapide ne constitue toutefois pas une tâche publique. C'est pourquoi aucune participation supplémentaire de la Confédération n'est prévue au niveau de la réalisation, et cela même dans le cadre d'un partenariat public-privé. En revanche, l'OFEN examine actuellement comment la Confédération pourrait élargir le soutien de la coordination et de la planification de nouvelles infrastructures de recharge en dehors du réseau des routes nationales.

Conseil prioritaire

Conseil national