

Les utilitaires passent à l'électrique



CHRISTIAN PFAMMATTER FOTOGRAFIE, BALTSCHIEDERICH

L'entreprise Futuricum a lancé en 2016 le premier 26 tonnes électrique de Suisse.

Silencieux et écologiques, les véhicules électriques séduisent de plus en plus d'entreprises. Ramassage des déchets ou livraisons, l'avenir de l'utilitaire s'écrirait-il en volts?

SYLVIE ULMANN

Le camion se gare devant le supermarché (presque) sans un bruit. Et surtout sans polluer. La scène surprend encore, et pourtant, cet engin a déjà parcouru 42 000 kilomètres en Suisse romande depuis son entrée en service aux couleurs de Coop, fin septembre 2016. «Ils sont huit en tout à circuler dans le pays. Nous avons effectué les premiers tests avec ces camions électriques dans la région zurichoise à fin jan-

vier 2014», explique-t-on chez le distributeur orange, qui a fait partie des pionniers dans ce domaine. Baptisé E-Force, ce véhicule de 18 tonnes était le seul existant au moment où l'entreprise amorçait ses essais.

Mais depuis, la mobilité électrique a mis le turbo. Dominique Kolly, membre du comité central de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), également fondateur et président du salon des utilitaires transport.ch qui s'est tenu fin novembre à Berne, confirme cette tendance:

«Il y a deux ans, nous n'avions que deux concepts de véhicules qui avaient tout juste dépassé le stade du prototype. Cette année, beaucoup plus d'exposants ont présenté une grande variété d'utilitaires électriques, de la camionnette au 26-tonnes à trois essieux.» Les visiteurs ont effectué plus de 400 courses d'essai, «ce qui devrait encore booster ce moyen de transport. Le marché s'est vraiment réveillé dans l'utilitaire, mais dans le domaine des poids lourds, les choses avancent plus lentement», reconnaît Dominique Kolly.



CHRISTIAN PFAMMATTER FOTOGRAFIE, BALTSCHIEDERCH

Malgré ses 18 tonnes et une puissance de 408 chevaux, E-Force ne consomme pas plus de 136 kWh pour 100 km.

VÉHICULES ENCORE CHERS

Silencieux, propres, puissants, efficaces... Mais pourquoi toutes les entreprises ne se hâtent-elles pas de remplacer leurs utilitaires à essence ou à diesel par ce type d'engins? Premier point noir, leur autonomie. Théoriquement, on peut parcourir en moyenne 150 à 200 kilomètres à pleine charge, mais de nombreux facteurs contribuent à réduire cette distance: une ville tout en côtes comme Lausanne sollicite davantage la batterie, de même que la température extérieure ou la réfrigération, indispensable pour transporter certaines marchandises.

De plus, ces véhicules sont bien plus onéreux que leurs cousins à essence ou à diesel. Pour une camionnette, le budget augmente de 40 à 50%, et un camion coûtera le double. C'est que la plupart d'entre eux ne sortent pas des usines des constructeurs équipés d'une motorisation électrique; celle-ci est installée après coup. «Elle ne bénéficie pas encore des effets d'échelle. Ce sont surtout les batteries et l'électronique de puissance qui alourdissent la facture», explique-t-on chez Futuricum.ch. Cette entreprise basée à Morat a lancé en 2016 le premier 26-tonnes électrique de Suisse, qui roule désormais sous la bannière de Haldimann, une société qui collecte, recycle et élimine les déchets. D'autres firmes ont également acquis des camions électriques. Pistor, spécialiste de la boulangerie,

pâtisserie et confiserie, utilise depuis 2015 deux E-Force en ville de Lucerne et en Suisse centrale. Il a mis en service en décembre 2017 le premier camion de 40 tonnes au monde entièrement électrique, équipé d'un dispositif de refroidissement. Il livre, en ville de Zurich, des commerces, des restaurants, des hôtels et des EMS.

POIDS DES BATTERIES SOUSTRAIT DE LA CHARGE TOTALE

Pour l'instant, ces véhicules effectuent majoritairement des transports de proximité, les stations de charge demeurant rares. Rien ne peut être laissé au hasard pour des trajets plus longs à planifier très précisément. De plus, charger une batterie demande du temps, période pendant laquelle l'engin ne circule pas. Les multiplier serait un enjeu de planification du territoire, et pourrait constituer un signe d'encouragement de la part des pouvoirs publics. A défaut, ceux-ci viennent d'en donner un important en décidant d'autoriser la soustraction du poids des batteries de la charge totale du véhicule. Un pas déterminant pour les entreprises, dont l'un des principaux soucis est d'assurer leur rentabilité. Cette décision a le mérite de casser le cercle vicieux selon lequel, jusqu'à présent, plus on avait de batterie, plus on était autonome, certes, mais moins on pouvait transporter de marchandises.

Malgré tous ces bémols, la mobilité électrique séduit les sociétés suisses. «Nos expériences avec ces véhicules sont positives, nous misons sur la mobilité électrique», affirme-t-on chez Coop. En parallèle, le géant orange investit dans une autre forme de mobilité durable: la pile à combustible. Une douzaine de voitures à hydrogène ainsi qu'un utilitaire ont déjà intégré sa flotte, «et nous prévoyons d'ailleurs d'acquiescer d'autres véhicules fonctionnant avec ce type de carburant», souligne le distributeur. Dominique Kolly est également très enthousiaste concernant cette propulsion, dont le principal désavantage est, une fois encore, que l'«on manque d'endroits où faire le plein». Pour remédier au problème, Coop planche sur la construction de son propre système de stations d'alimentation en hydrogène.

L'avenir qui s'esquisse s'annonce très diversifié, car à tous les points de vue, de la rentabilité à l'environnement, aucune solution ne paraît idéale en l'état. Rouler à l'électricité n'émet pas de CO₂, pour autant que l'on s'assure qu'elle est issue de sources durables. La pile à combustible a beaucoup de bons points à son actif, mais on lui reproche son coût, sa brève durée de vie et, une fois de plus, la rareté des stations permettant de faire un plein. Autant de paramètres qui font dire à Dominique Kolly que «le diesel a encore de beaux jours devant lui». ●