

Auteur PLR, par David Crettenand
Objet Préserver des ressources stratégiques pour le Valais
Date 10.12.2019
Numéro 5.0487

Tous les feux sont au vert pour la mobilité électrique. Aujourd'hui, il ne fait déjà plus de doute que l'empreinte carbone sur la durée de vie des véhicules électriques alimentés par une source d'énergie renouvelable est nettement inférieure à celle de leurs équivalents thermiques. Au niveau économique, les modèles électriques sont également en passe de devenir meilleur marché que les voitures thermiques pour une même catégorie de véhicules. Les performances des batteries augmentent et leur coût de production a été divisé par 3 en 10 ans, alors que le potentiel d'optimisation reste énorme. L'amélioration des batteries va encore être accéléré par la croissance du marché des véhicules électriques.

A l'heure actuelles, près de 40'000 voitures électriques et hybrides à batteries lithium-ion roulent sur les routes suisses, soit 1% du parc total de véhicules. La part des véhicules rechargeables nouvellement immatriculés en Suisse est passée à 5,3% au cours des trois premiers mois de 2019. La confédération a comme objectif de porter ce chiffre à 15% en 2022. En mars 2019, une voiture électrique, la Tesla 3, s'est hissée en tête des véhicules immatriculés en Suisse.

Si la volonté de se passer des ressources fossiles importées pour utiliser nos ressources d'énergie renouvelable pour notre mobilité est une vision pleine de bon sens pour notre canton, nous devons également anticiper les défis futurs de cette transition de la mobilité fossile vers la mobilité électrique.

Bien que les voitures électriques ne représentent pas un casse-tête au recyclage puisque toutes les étapes de la revalorisation de leurs composants sont techniquement maîtrisables, une vision stratégique durable et une réglementation cantonale devraient rapidement être mises en place pour revaloriser au mieux les composants des moteurs électriques et des batteries. Le cuivre, le lithium, le cobalt, le nickel, le graphite, le vanadium, le titane, ... sont autant de ressources limitées qu'il serait préférable de garder chez nous pour des besoins futurs plutôt que de renvoyer à l'étranger et de devoir racheter lorsque les prix se seront envolés. Nous avons des acteurs du recyclage performants qui pourraient trouver là de nouveaux débouchés et contribuer à une véritable économie circulaire.

Avant même de penser au recyclage, les meilleures pratiques de réutilisation des batteries doivent être envisagées pour être intégrées dans les nouvelles filières de revalorisation à créer. A titre d'exemple, lorsque l'autonomie d'une batterie est réduite, elle n'est plus exploitable dans les voitures électriques, mais elle peut encore pleinement servir à des applications de stockage tampon pour les réseaux électriques ou pour permettre l'autoconsommation des ménages. Il existe là un potentiel économique considérable pour nos PME, ainsi que pour nos producteurs et distributeurs d'électricité.

Accompagner et encadrer le développement de ces nouvelles filières de revalorisation sera non seulement profitable à l'activité économique de notre canton, mais permettra d'améliorer globalement l'empreinte écologique de notre mobilité, depuis l'extraction des matières premières jusqu'au recyclage final.

Conclusion

Nous demandons au Conseil d'Etat, en collaboration avec les acteurs économiques concernés, d'élaborer une stratégie ambitieuse pour le développement de filières de revalorisation des matériaux utilisés pour la mobilité électrique dans notre canton. L'anticipation doit permettre de positionner le Valais sur ce secteur à fort potentiel de développement et d'éviter de réexporter des ressources qui seront de plus en plus précieuses à l'avenir. Le Conseil d'Etat pourra, le cas échéant, proposer un cadre légal pour faciliter l'adoption des principes d'économie circulaire avec, par exemple, l'introduction d'une contribution anticipée de réutilisation/recyclage ou une taxe (voir une interdiction) à la réexportation.