

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES  
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Pierre Dessemontet et consorts - Pour une politique cantonale en matière de bornes  
de recharge des véhicules électriques**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 15 mars 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Alexandre Rydlo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE : MM Laurent Basliger, directeur de la DIREN, Arnaud Brûlé, chargé de mission administratives ou stratégiques (DIREN), Eric Simond, responsable signalisation SIG, finance, adjoint du chef de la division entretien (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

**2. POSITION DU POSTULANT**

Le Postulant constate que pour l'instant, l'infrastructure en bornes de recharge dans le canton en est à ses balbutiements. Cela pose un problème dès lors que l'on sort d'un trajet conventionnel, les utilisateurs de véhicules électriques rechargent à la maison et sur leur lieu de travail, les autres parcours relèvent de l'aventure. C'est ce qu'a pu démontrer un rallye électrique effectué par le Service des énergies d'Yverdon au printemps 2017. Il s'agit de se demander comment améliorer la situation de la répartition territoriale et de la disponibilité des bornes électriques. Il a le sentiment que la situation actuelle est sauvage. Il n'y a pas de réglementation et différents acteurs de la société sentent des opportunités et agissent en fonction. Des acteurs privés se sont lancés dans la fourniture de bornes électriques, comme GreenMotion, une société vaudoise très active dans ce domaine. Il est municipal des énergies d'Yverdon-les-Bains, ce qui l'a sensibilisé à cette problématique. Les compagnies électriques sentent qu'il y a un potentiel immense dans la fourniture d'électricité aux véhicules. Elles n'ont cependant aucune idée de la mobilité. Les pétroliers sont installés depuis longtemps, avec des réseaux de stations-services, mais ils n'ont pas les mêmes intérêts que les électriciens ou les poseurs de bornes. Les intérêts de ces acteurs sont divergents, avec des politiques menées qui peuvent être très différentes. Les vendeurs de bornes sont intéressés à fournir une infrastructure, sans se poser la question de savoir comment elle va être utilisée par l'utilisateur. Le contexte actuel leur convient plutôt bien, car ils peuvent promouvoir leurs bornes et les placer selon la demande, ce qui donne la répartition actuelle, dans des zones industrielles, du domaine privé, et un peu de domaine public. Il n'y a pas de conception intégrée de couverture territoriale. Du point de vue des électriciens, le modèle économique de quelques gros fournisseurs va beaucoup changer avec les sociétés d'autoconsommation et la décentralisation électrique. Cela pourrait rendre le réseau de moyenne tension obsolète. Une manière de sauver cette infrastructure est de fournir du courant aux voitures. Une station de recharge rapide nécessite une installation qui pourrait être fournie par les électriciens. Les pétroliers se sont posé la question de l'efficacité pour vendre leur produit depuis longtemps et ne sont pas intéressés par cette concurrence. Cette situation est complexe et l'Etat devrait pouvoir établir des règles du jeu à un moment donné pour permettre un déploiement économique et harmonieux de cette nouvelle infrastructure. Il est convaincu que l'essentiel du parc

automobile sera électrique d'ici quelques années, et qu'il va falloir le ravitailler. L'Etat a un intérêt à piloter et à encourager cette mise à disposition.

### **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Mme la Cheffe de Département relève que la mobilité représente le tiers des émissions de CO2 en Suisse. C'est un enjeu majeur de la politique climatique suisse et vaudoise. Une révolution est en marche via l'émergence de la mobilité électrique. Elle a l'avantage de combiner de forts potentiels d'amélioration pour plusieurs enjeux d'amélioration de l'environnement, comme l'air, le climat, le bruit, l'efficacité énergétique. Un moteur électrique est en effet trois fois plus efficace qu'un moteur à essence. Mais les implications ne sont pas anodines notamment en matière d'infrastructures et d'approvisionnement en énergie électrique. Il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner au mieux cette transition vers des nouveaux modes de propulsion. Le bienfondé de cet objet parlementaire est salué, le but du canton et du CE étant d'avoir une attitude proactive face à ces changements. C'est la raison pour laquelle la DGE par le biais de la DIREN a lancé une réflexion analytique pour définir une stratégie énergétique pour la mobilité sur le territoire vaudois. Elle devrait voir le jour en 2018 et à ce stade, plusieurs études ont déjà été effectuées. Dont notamment une étude sur la mobilité électrique à 4 roues en Suisse Romande. Les trois volets de cette étude concernent l'infrastructure existante en matière de recharge, les véhicules électriques et leurs utilisateurs. Suite à ces études, des pistes de mesures ont été élaborées, avec notamment des aides financières. L'une concerne le soutien aux installations de recharge dans les parkings d'immeubles existants d'habitation. Une aide est destinée au développement des véhicules électriques en auto-partage. Un soutien est prévu pour planifier des études municipales en matière d'électromobilité sur leur territoire. Ces pistes sont des mesures qui n'ont pas été adoptées pour l'instant. Elles devront rencontrer l'approbation du CE, essentiellement pour leurs incidences financières. Il faut être le plus large possible en termes stratégiques. Concernant ce postulat, la réflexion stratégique en cours intègre la problématique soulevée, sans pouvoir à ce stade donner des réponses précises et exhaustives. Il s'agit de voir quel rôle le canton peut jouer dans ce changement. La problématique de la recharge ne peut se limiter au réseau de bornes publiques. Il s'agit aussi de pouvoir recharger à domicile, ce qui touche le domaine privé. Cela doit aussi faire l'objet d'une étude approfondie. À ce sujet, le député Laurent Miéville a déjà déposé un postulat et des mesures concrètes sont en cours de réflexion. Les discussions de ce jour vont permettre d'orienter les réflexions et de compléter les pistes et mesures évoquées.

Le canton souhaite mettre en place des stations de recharge rapide, supérieures à 50 kvolt, pour les véhicules électriques sur les aires de ravitaillement autoroutières. Le 25 août 2017, par le biais de la DGMR, le canton a publié 3 appels d'offre pour l'octroi de droits distincts et permanents dans le but d'installer des bornes électriques sur les aires de La Côte, Bavois et Lavaux. L'adjudication a été effectuée le 19 janvier 2018. Un recours est en cours de traitement à la CDAP. Le canton ne participe pas financièrement à l'opération mais offre la possibilité au secteur privé de s'installer sur ces aires d'autoroute qui sont des endroits stratégiques. En contrepartie, le canton demande une redevance sur le kWh vendu par l'exploitant, au même titre qu'il le fait actuellement aux vendeurs d'essence. Le montant de la redevance est le critère de l'appel d'offre. Pour l'aire du Chablais, en reconstruction totale, la notion de recharge rapide a été incluse dans le projet et devrait être opérationnelle courant 2018.

Dans l'étude menée, beaucoup de choses se passent au niveau local, avec les communes, villes, agglomérations. L'étude réalisée auprès des propriétaires de véhicules électriques a donné des renseignements précieux, comme une coordination au niveau cantonal, afin que le canton se dote de certains outils. Sur la base des études, menées au niveau romand essentiellement pour des raisons de partage des coûts, une quinzaine de mesures ont été envisagées. Le financement des études municipales est important car les communes sont des acteurs clés à plusieurs titres, notamment les villes propriétaires de services industriels. Il est nécessaire d'avoir une politique en la matière avec un soutien financier et un appui pour appréhender la problématique globale et définir une stratégie. Un autre aspect clé concerne la recharge dans les parkings existants et les logements, neufs, en assurant qu'ils peuvent être facilement équipés, et existants, en soutenant les équipements. L'auto partage enfin est un thème important en matière de mobilité du futur avec un rôle de l'Etat comme facilitateur pour donner les moyens et les outils, pour faire les bons choix.

La problématique des recharges est complexe. Il s'agit en premier de soutenir la recharge privée et à domicile. Comme le relève le postulat Miéville, c'est un frein majeur et constitue l'aspect le plus important à l'heure actuelle. En effet, pour l'instant, seules les villas individuelles permettent une recharge. La question

du réseau public se pose évidemment aussi. La stratégie globale en la matière sera en principe publiée fin 2018.

#### **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

*Favoriser les différentes énergies avec d'autres modes de propulsion est souhaité. Il faut aller dans cette direction et faciliter l'installation de bornes de recharge. Ce postulat fait souci notamment au sujet de l'obligation qui pourrait être faite au propriétaire d'un parking sous-terrain d'installer une borne de recharge. Les vendeurs de carburants n'ont pas eu besoin de planification, même si l'Etat était concerné par la mise à l'enquête et la réalisation du projet. La crainte que l'on n'entre trop dans le domaine privé est soulevée et que l'on enlève la responsabilité aux privés de s'engager pour mettre des bornes à disposition.*

Le Postulant explique que le postulat Miéville couvre la problématique de la dimension privée. Il prend en compte ce postulat en complétant la partie privée avec une politique publique, qui peut s'adresser aux privés, mais surtout aux domaines publics et accessibles au public, comme les industriels, les stations-service. Il n'avait pas pensé à la coercition et au fait d'obliger le propriétaire d'un petit locatif d'équiper son immeuble d'une borne électrique. Ce n'est pas l'objectif de son postulat. Concernant les 4 stations autoroutières, le but du postulat n'est pas de demander un financement au canton. Le réseau des stations-service a été mis en place à leurs frais. Un réseau de bornes électriques sera mis en place par les électriciens à leur frais car c'est dans leur intérêt de fournir de l'énergie et de faire fructifier leurs investissements par ce biais.

*La stratégie du canton est également abordée par ce postulat et quelle est la situation actuelle concernant la direction prise par l'Etat au sujet de l'acquisition de véhicules pour ses propres besoins ?*

La problématique a été abordée et est une des mesures sélectionnées. Les discussions ont commencé à avoir lieu au sein de la DGE au sujet de ses véhicules. Des séances régulières se mettent sur pied avec la DGMR. L'on est au stade des prémisses et des réflexions, avec des contraintes et un marché qui évolue vite.

La plupart des véhicules utilisés par la DGMR sont des camions ou de grosses camionnettes, avec d'autres types de puissances à mettre en place pour la propulsion. Actuellement, on n'est pas encore prêt à tourner la page. Les appels d'offre continuent avec une propulsion thermique. Toute une réflexion doit également avoir lieu concernant les appareils et les infrastructures.

*Ce postulat pose la question de la politique publique à l'échelle du canton. Les contours de ce postulat devraient aussi permettre de définir les rôles réciproques, concernant les limites à la stratégie cantonale, car les communes en sont aussi aux balbutiements. Il y a peu d'acteurs sur le marché et les grandes régies électriques ont compris leur intérêt à être actives. Il y a néanmoins un risque d'abandonner la stratégie d'implantations à un ou deux gros acteurs sur le marché. Y a-t-il une volonté publique de le faire ?*

Il s'agit de savoir quels sont les interlocuteurs des pouvoirs publics sur ces sujets. Une autre source de préoccupation est d'appréhender la durabilité de tout ceci, ce qui constitue un frein par rapport aux investissements à venir, à l'image de ce que peuvent être les bandes passantes en informatique. Cette réflexion doit être menée et l'impression que le canton n'ait pas de l'avance est évoquée. Le débat doit avoir lieu au niveau cantonal, sans oublier les acteurs locaux.

Il y a un intérêt à intégrer les bornes dans un projet de nouvel immeuble car il se vendra ou se louera mieux. La difficulté en son temps du passage de l'essence au plomb à l'essence sans plomb, qui nécessitait de planifier son voyage est évoquée. Les choses se sont régulées car les intérêts commerciaux sont présents et des fournisseurs ont senti cet intérêt.

*La question est de savoir quel est le rôle de l'Etat dans ce domaine ?*

Planifier est certainement le rôle de l'Etat. Encourager implique des subventions et ce n'est pas le rôle de l'Etat de financer des bornes. Un commissaire est favorable au fait de faciliter, imposer n'est pas une bonne idée pour lui. Il y a un intérêt à intégrer les bornes dans un emplacement où elles se loueront le mieux. Il souhaite également être rassuré quant au fait que ce ne sera pas à l'Etat de financer les bornes.

Le Postulant confirme l'intention de son postulat qui vise à encourager et non à faire financer la pose de bornes par l'Etat ni à une obligation de les installer.

Le marché s'adapte. GreenMotion pose des bornes et les finance elle-même.

Les réticences des pétroliers d'installer des bornes électriques est mise en avant. Comme ils sont souvent équipés d'un shop, ils ont tout intérêt à installer des bornes de recharge pour faire fonctionner leur commerce. Le scepticisme de ce côté n'a besoin d'être.

La question est de savoir s'il y a une volonté politique d'encourager une migration technologique, et non d'installer quelques bornes. Il s'agit de savoir quels sont les leviers à disposition pour le faire. La question des coûts se pose également. Selon les partenaires, la fourniture d'électricité diffère et le prix aussi. On peut aussi avoir une autre vision, avec un seul prix pour le consommateur.

## **5. PRISE EN CONSIDÉRATION DU POSTULAT**

*La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, 0 contre et 5 abstentions.*

Froideville, le 13 mai 2018

Le rapporteur :  
*Jean-François Thuillard*