

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

Texte déposé

On a entendu plusieurs fois, ces derniers temps, l'industrie automobile affirmer qu'elle basait une partie importante de sa stratégie de réduction des émissions de dioxyde de carbone sur le développement du diesel — alors même que les péripéties récentes liées à cette technologie auraient provoqué quelques centaines de morts prématurées, selon une récente étude. Dans le même temps, des technologies mieux adaptées à l'atteinte du but visé balbutient encore. Parmi ces dernières, la mobilité électrique, qui s'inscrit directement dans la politique cantonale de promotion et de subventionnement des énergies renouvelables et locales, comme par exemple le photovoltaïque.

Il y a peu, le service des énergies d'Yverdon-les-Bains, dont j'ai la charge, a participé via une équipe de son cru à un rallye automobile électrique s'étant déroulé en Suisse durant une semaine. Les résultats de cette expérience étaient édifiants : afin de réaliser des étapes journalières d'environ 200 km, la plupart des participants passaient leur journée à viser des stations de recharge et, une fois celles-ci atteintes, à attendre que la station se libère, puis que le véhicule se recharge, ce qui l'un dans l'autre pouvait facilement prendre plusieurs heures. On comprendra dès lors que cette technologie peine à se développer sur nos routes hors des trajets « réguliers » effectués par des personnes bénéficiant de l'infrastructure adéquate au domicile ou à destination. En particulier, à l'heure actuelle, il semble manquer cruellement d'un réseau relativement dense de bornes de recharge rapide qui permettrait à un utilisateur d'un tel véhicule de se lancer dans un trajet avec confiance. Conséquence : à l'heure actuelle, seule une voiture neuve vendue sur cent est une voiture électrique.

Renseignements pris, les gestionnaires de réseaux de distribution sont intéressés à mettre en place, à leur compte, une telle infrastructure, voire à la coupler à des installations de production d'électricité locale et renouvelable qui évite, le cas échéant, le transport de l'énergie. Il leur apparaît toutefois qu'une politique cantonale de planification et d'encouragement est indispensable à un déploiement efficace d'une telle technologie.

Nul ne peut aujourd'hui dire à quoi ressemblera la mobilité de demain, mais à vues humaines, il semble assez clair que la mobilité individuelle en restera une composante importante, en tous cas dans les régions périurbaines et rurales du canton. La forme que prendra cette mobilité individuelle n'est pas fixée : maintien des structures actuelles de véhicules privés, développement de l'auto-partage, développement de véhicules autonomes et possiblement mutualisés, irruption de véhicules autonomes de livraison individuelle, tout est possible — mais dans tous les cas, si le parc de véhicules est destiné à être largement électrifié d'ici là, il lui faudra une infrastructure de recharge solide.

Ce postulat pose donc la question de l'opportunité qu'il y a, pour l'Etat, au nom des objectifs énergétiques et environnementaux qu'il se donne, de dynamiser la transition d'une mobilité individuelle basée essentiellement sur le pétrole à une mobilité individuelle largement basée sur l'énergie électrique, qu'on espère d'origine très majoritairement renouvelable, d'ici-là. Il demande d'étudier la mise en place d'une politique cantonale planifiant et encourageant le développement d'un réseau cantonal de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Pierre Dessemontet
et 37 cosignataires*

Développement

M. Pierre Dessemontet (SOC) : — Le présent postulat découle d'une double observation. La première est la constatation que les infrastructures de recharge publiques des véhicules électriques ne

sont actuellement pas en mesure de garantir un trajet fiable et sans accroc aux véhicules électriques, hors des trajets pendulaires. Entreprendre un tel trajet s'apparente à une aventure, voire à un chemin de croix : cela vous prend la journée et vous ne faites que cela. C'est certainement ce qui explique le caractère encore confidentiel de ce mode de déplacement : en 2016, les véhicules électriques ne représentent que 0,25 % du parc de véhicules. Pourtant, selon une étude récente, la conversion du parc automobile du moteur à explosion à la traction électrique, en Suisse, tout compris, réduirait l'empreinte carbone de la mobilité de 55 à 85 % selon les modèles, soit une diminution de 20 % des émissions totales du pays. Le potentiel de la mobilité électrique est donc immense, tant en termes écologiques qu'en termes de dépendance à l'étranger en matière énergétique, mais pas seulement. La mobilité électrique est également au cœur des révolutions concernant les véhicules autonomes, d'une part, et les véhicules mutualisés d'autre part.

La seconde observation, ou interrogation, provient des gestionnaires de réseaux de distribution électrique, dont je suis, en tant que municipal des énergies de la ville d'Yverdon-les-Bains — pour la déclaration de mes intérêts. Au moment où le modèle économique des gestionnaires de réseaux est mis en cause par la stratégie énergétique 2050 et par la libéralisation totale du marché, les distributeurs voient la mobilité électrique comme un débouché futur extrêmement important, voire une des principales raisons de maintenir certains réseaux électriques. Toutefois, cet enjeu majeur se place dans un domaine — la mobilité — où les gestionnaires n'ont aucune compétence. Ils risquent donc, s'ils agissent seuls, de commettre passablement d'erreurs et d'accoucher d'un réseau cantonal disparate et inefficace. La question qui se pose *in fine* est la suivante : quel type d'infrastructure de recharge des véhicules électriques faut-il déployer et sur quels points du territoire, de manière à rendre la mobilité électrique sûre et concurrentielle par rapport aux véhicules classiques ? Où placer quelles bornes de recharge ?

Le but du présent postulat est d'encourager le canton dans son rôle d'arbitre, de régulateur et de planificateur, à répondre à ces questions que les professionnels se posent, de manière à ce qu'ils puissent commencer à déployer et à répondre à la demande en matière de points de recharge de manière coordonnée et efficace.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.