



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation François Pointet et consorts – Acquisition de véhicules respectueux de l'environnement, l'Etat traîne-t-il les pieds ?

Rappel de l'interpellation

Dans son rapport « *Audit sur la gestion du parc de véhicules de l'Etat de Vaud* » du 24 mars 2010, la Cour des comptes pointe le manque d'empressement de l'Etat à l'acquisition de véhicules respectueux de l'environnement. Dans sa réponse à une simple question d'Alexandre Rydlo (16_QUE_046) du 3 mai 2016, le Conseil d'Etat affirme que le marché des véhicules électriques ne répond pas aux besoins de l'Etat.

Il est reconnu que le marché évolue très vite pour ce qui est des véhicules légers et que des progrès prometteurs sont réalisés pour ce qui est des véhicules utilitaires.

La réponse à cette simple question ne se focalise que sur l'adéquation du marché, mais occulte le devoir d'exemplarité de l'Etat. La problématique de la structure des coûts des véhicules respectueux de l'environnement, qui défavorise ces derniers sur les marchés publics, n'est pas non plus abordée, alors que les coûts des véhicules électriques sur l'ensemble de leur durée de vie semblent plus faibles que les véhicules thermiques et que leur atteinte sur la qualité de l'air lors de leur utilisation est quasiment nulle. Finalement, il ne suffit pas d'attendre l'évolution du marché, il faut aussi se préparer à l'évolution du parc de véhicules.

Nous souhaitons donc poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Quelle proportion de véhicules légers, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*
2. *Quelle proportion de véhicules utilitaires, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*
3. *Est-ce que le parc de véhicules de l'administration cantonale contient des véhicules électriques et si oui combien ?*
4. *Est-il prévu d'acquérir des véhicules électriques ?*
5. *Est-il prévu de mettre en place un réseau de bornes de recharge pour développer l'utilisation de véhicules électriques dans l'administration? Si oui, est-il prévu de laisser des utilisateurs hors des services de l'Etat utiliser ces bornes ?*
6. *Est-ce que le coût total d'acquisition est prévu comme critère dans les appels d'offres de l'administration cantonale et est-ce que des mesures pour amener les mandataires à développer ce concept sont prises ?*
7. *Est-ce que les impacts des véhicules sur la qualité de l'air et la santé publique sont pris en compte dans les appels d'offres de l'administration cantonale?*
8. *Est-ce que les compétences en maintenance de véhicules respectueux de l'environnement sont existantes au sein de l'administration, ou est-il prévu de les acquérir ?*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

La mobilité représente un tiers des émissions de CO2 en Suisse. Le Conseil d'Etat est conscient qu'il s'agit d'un enjeu majeur au niveau climatique et qu'une révolution est en marche pour y répondre, via notamment l'émergence de la mobilité électrique.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que la politique de mobilité cantonale repose sur deux piliers principaux : d'une part, la complémentarité des modes de transport et d'autre part, le développement des réseaux de mobilité, en priorité le réseau des transports publics et les itinéraires cyclables. L'augmentation régulière des prestations des transports publics, voulue par le Conseil d'Etat, vise un objectif de transfert modal ambitieux et une maîtrise du trafic automobile.

C'est dans ce contexte que la mobilité électrique doit s'intégrer, au-delà de ses aspects technologiques et tout en consolidant la cohérence d'ensemble de la politique cantonale. Ainsi, l'exemplarité de l'action de l'Etat en matière de mobilité se manifeste prioritairement par une incitation à ses collaborateurs d'utiliser des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Lorsque ni le transport public ni la mobilité douce ne répondent aux besoins du collaborateur, la voiture individuelle peut être privilégiée et, dans ce cas, un véhicule électrique peut s'avérer être le bon choix, particulièrement dans des régions urbaines et périurbaines où les émissions polluantes doivent être réduites (bien que ces régions sont également celles dans lesquelles les transports publics sont les plus développés).

Si la voiture électrique présente des avantages indéniables, comme une réduction importante de la pollution de l'air et de la consommation de CO2 sur le lieu d'émission, voire une réduction du bruit à très basse vitesse, elle génère, sur l'entier de son cycle de vie, des impacts environnementaux importants. Certes, des perspectives d'amélioration existent, notamment en matière de batteries et le Conseil d'Etat suivra de près l'évolution de cette technologie.

Les implications de la mobilité électrique ne sont pas anodines, et il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner autant que faire se peut la transition en matière de nouveaux modes de propulsion.

Le Conseil d'Etat est conscient qu'il est nécessaire de développer les infrastructures de recharge afin d'anticiper les tendances du marché et profiter des nombreux avantages environnementaux associés aux véhicules électriques.

Le Conseil d'Etat a une attitude proactive face aux changements à venir. Par la Direction générale de l'environnement (DGE - DIREN), il a déjà fait réaliser plusieurs études sur le sujet dans le but d'en cerner les enjeux, les contraintes et les opportunités. L'une de ces études a permis de dresser un état des lieux du réseau de recharge dans le canton et a identifié les localisations les plus appropriées pour des bornes de recharge complémentaires. L'ensemble des différentes études menées à ce jour constitue le socle d'une réflexion globale.

Une stratégie cantonale relative à l'énergétique de la mobilité, incluant un plan de mesures est en cours d'élaboration, en concertation entre les services concernés. Idéalement elle devrait être finalisée et publiée d'ici la fin de l'année 2020. Elle intégrera une planification cantonale intentionnelle en matière de bornes de recharge et sera accompagnée de mesures assurant sa mise en œuvre. Les communes concernées ainsi que les distributeurs et les gestionnaires des réseaux d'électricité seront bien entendu associés à la démarche.

Parallèlement à ces démarches de politique cantonale, le Conseil d'Etat vient d'accorder un crédit d'étude à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour déterminer quel type de propulsion est le plus adéquat pour les différentes catégories de véhicules de l'ACV.

Actuellement le parc de véhicules et machines du Canton de Vaud est composé d'environ 1'400 objets répartis dans différentes catégories allant de la voiture à la machine en passant par des camions et autres porte-outils. Le parc de véhicule compte trois véhicules hybrides, un véhicule utilitaire électrique, dix scooters électriques et deux voitures électriques.

Il existe sur le marché différentes techniques de propulsion alternative dont notamment les moteurs électriques avec batterie, avec réservoir d'hydrogène et pile à combustible, hybrides, ...

Toutes ces solutions ont des avantages et des inconvénients mais aucune d'entre elles n'est adaptée à l'ensemble du parc de véhicules et machines du Canton de Vaud.

Les besoins en terme d'utilisation (charge utile, autonomie), de réduction des émissions de CO2, de ressources financières à disposition ainsi que des possibilités de formations des utilisateurs et du personnel de maintenance, devront être listés, analysés et pondérés afin d'évaluer leur importance dans le choix du mode de propulsion.

Il sera également nécessaire de tenir compte des particularités spécifiques d'utilisation de certains véhicules (véhicules d'intervention de la gendarmerie ou véhicules utilisés dans le cadre du service hivernal par exemple) devant pouvoir être engagés 24h/24 ce qui les rend difficilement compatibles avec une motorisation 100% électrique (temps de charge des batteries).

Une estimation de la totalité des coûts engendrés par le choix de nouvelles technologies doit également être faite. Cette estimation doit comprendre entre autre le coût d'achat du véhicule, de son entretien, celui de l'approvisionnement en énergie (bornes de recharges électriques, stations-service d'hydrogène,...), de formation et d'équipement du CCEV.

Il sera également nécessaire de prévoir des indicateurs évaluant l'impact écologique des solutions retenues.

2. Réponses aux questions

1. *Quelle proportion de véhicules légers, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*

Actuellement, le parc de véhicules de l'Etat de Vaud comprend trois véhicules hybrides, dix scooters électriques et deux voitures électriques.

2. *Quelle proportion de véhicules utilitaires, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*

Actuellement, le parc de véhicules de l'Etat de Vaud comprend un véhicule utilitaire 100% électrique.

3. *Est-ce que le parc de véhicules de l'administration cantonale contient des véhicules électriques et si oui combien ?*

Le parc de véhicules de l'administration cantonale contient deux voitures électriques, un véhicule utilitaire et dix scooters électriques.

Par ailleurs, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a déjà procédé au remplacement de diverses machines d'exploitation à moteur thermique par leur pendant électrique (débroussailleuses, taille-haie, tronçonneuses, souffleuses, ...).

4. *Est-il prévu d'acquérir des véhicules électriques ?*

Oui, le Conseil d'Etat compte à terme acquérir des véhicules électriques. Plusieurs remplacements de véhicules thermiques par des véhicules électriques sont actuellement à l'étude.

Le Conseil d'Etat souhaite se diriger vers l'achat d'une dizaine de véhicules afin d'évaluer les impacts quant à la gestion et à l'entretien de véhicules électriques afin de définir des critères d'éligibilité pour les services demandeurs.

5. *Est-il prévu de mettre en place un réseau de bornes de recharge pour développer l'utilisation de véhicules électriques dans l'administration?*

Si oui, est-il prévu de laisser des utilisateurs hors des services de l'Etat utiliser ces bornes ?

Dans les projets immobiliers gérés par le Canton, la mobilité électrique et notamment la mise en place de bornes de recharge électrique est systématiquement prise en compte dans le développement du projet.

A titre d'exemple, on peut citer le gymnase de Nyon qui est équipé de trois bornes de recharge électrique.

La stratégie énergétique pour la mobilité mentionnée en préambule et conduite par la DGE définira notamment les orientations en matières de bornes électriques.

Il convient de mentionner encore que le Conseil d'Etat prépare le rapport au postulat Pierre Dessemontet et consorts – Pour une politique cantonale en matière de bornes de recharge des véhicules électriques (17_POS_021) et invite les interpellants à consulter le futur rapport au postulat pour une réponse plus détaillée à cette question.

6. *Est-ce que le coût total d'acquisition est prévu comme critère dans les appels d'offres de l'administration cantonale et est-ce que des mesures pour amener les mandataires à développer ce concept sont prises ?*

Actuellement seul le prix d'achat est considéré dans l'évaluation économique. Par contre dans les autres critères d'adjudication, la DGMR tient compte notamment de la classe énergétique et de la consommation d'énergie.

L'étude annoncée dans le préambule permettra également, le cas échéant, de revoir les critères d'adjudication actuellement utilisés dans les appels d'offres.

7. *Est-ce que les impacts des véhicules sur la qualité de l'air et la santé publique sont pris en compte dans les appels d'offres de l'administration cantonale?*

Voir réponse à la question n° 6.

8. *Est-ce que les compétences en maintenance de véhicules respectueux de l'environnement sont existantes au sein de l'administration, ou est-il prévu de les acquérir ?*

Les nouveaux apprentis sont formés à l'entretien des véhicules électriques, hybrides et à gaz. Pour le personnel en place, des cours de formation continue sont régulièrement organisés afin de suivre les nouvelles technologies en matière de construction automobile.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 janvier 2020.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean