

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Vincent Jaques et consorts – Véhicules électriques : une administration cantonale exemplaire ?

Rappel de l'interpellation

La voiture électrique est amenée à occuper une place importante dans le processus de transition énergétique. Cette technologie est d'ailleurs en forte expansion. Pour preuve, l'un des principaux constructeurs d'automobiles du monde, basé en Allemagne, a mis au point une infrastructure pour véhicules électriques et défini un programme ambitieux d'achats de batteries permettant de produire 50 millions de véhicules.

Selon Swiss-Energyscope, plate-forme développée par le centre de l'énergie de l'EPFL, ce type de véhicule permet de réduire de manière significative la consommation d'énergie finale, même en comptabilisant l'énergie grise nécessaire à leur production. Mais surtout, les atouts des véhicules électriques résident dans leur bilan carbone : ces derniers ne génèrent localement ni particules fines, ni CO₂, puisqu'il n'y a pas d'émissions directes. Cette situation favorise la dépollution des milieux urbains. Les émissions indirectes ne concernent que la production d'électricité que ces véhicules consomment. Ainsi, on peut affirmer qu'en Suisse, une voiture électrique consomme une quantité très faible de CO₂ par kilomètre parcouru, en comparaison avec les voitures à essence. Il s'agit donc d'une réelle opportunité pour décarboniser notre secteur des transports.

Evidemment, la voiture électrique va accroître la consommation d'électricité et donc intensifier le défi de la sortie du nucléaire au profit d'énergies renouvelables. Par ailleurs, le développement d'un réseau de bornes de recharges semble indispensable à la démocratisation de ce type de véhicules : le postulat Pierre Dessemontet — accepté par le Grand Conseil — permettra au Conseil d'Etat de proposer des pistes dans ce sens.

En 2016, suite à une question de M. le député Alexandre Rydlo, le Conseil d'Etat informait le Grand Conseil qu'il était convenu de faire un point de situation régulier, et qu'une analyse démarrerait à ce sujet.

Si, depuis, la Confédération s'est dotée d'un programme de réduction des émissions de CO₂ incluant le secteur des transports, d'autres collectivités publiques souhaitent accélérer les processus de transition énergétique en faveur de l'acquisition et du développement de véhicules électriques.

Dans ce contexte, et conscient de la nécessité du devoir d'exemplarité des collectivités publiques en la matière, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat possède-t-il aujourd'hui (directement ou indirectement) un inventaire du parc de véhicules — hors véhicules et engins de chantier — de l'administration cantonale, et si oui, quelle est sa politique en matière de choix, d'achat et de renouvellement ?*
- 2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il, pour tous les véhicules appropriés, de recourir à l'acquisition systématique de véhicules électriques au sein de l'administration cantonale ?*
- 3. Si oui, le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le calendrier et les modalités de mises en œuvre qu'implique une telle approche ?*
- 4. Si tel ne devait pas être le cas, quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules de l'administration cantonale ?*
- 5. Enfin, lorsque l'usage de véhicules n'est pas indispensable durant la journée de travail, quelles sont les recommandations ou incitations proposées par le Conseil d'Etat aux collaborateurs (transports publics ou service Mobility par exemple) ?*

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. *Le Conseil d'Etat possède-t-il aujourd'hui (directement ou indirectement) un inventaire du parc de véhicules — hors véhicules et engins de chantier — de l'administration cantonale, et si oui, quelle est sa politique en matière de choix, d'achat et de renouvellement ?*

Le centre cantonal d'entretien des véhicules (CCEV) dépendant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) se charge de l'achat et de l'entretien de tous les véhicules de l'Etat de Vaud (décision du Conseil d'Etat du 17 décembre 2001).

Le Conseil d'Etat possède, à travers le CCEV, un inventaire exhaustif du parc de véhicules de l'Etat de Vaud.

Le Conseil d'Etat a établi des « directives et règles à usage interne de l'Etat » (DRUIDE) dont un volet concerne l'acquisition et l'entretien des véhicules légers et un autre à celui des véhicules lourds et spéciaux.

Pour ces deux classes de véhicules (véhicules légers ; véhicules lourds et spéciaux) une commission d'achat est nommée par la Cheffe du DIRH. Ces deux commissions sont composées de représentants des principaux services bénéficiant de véhicules de services, dont notamment la Direction générale de la mobilité et des routes, la Police cantonale, la Direction générale de l'environnement, la Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires.

Elles se prononcent notamment sur l'opportunité de l'acquisition ou du remplacement, sur le genre des véhicules à acquérir, elles décident de façon formelle, sous réserve des possibilités de financement des fonds, du nombre de véhicules à acquérir et valident l'achat des véhicules préavisés.

Dès le vote du budget par le Grand Conseil, le CCEV met en soumission les divers lots de véhicules conformément aux procédures des marchés publics.

2. *Le Conseil d'Etat envisage-t-il, pour tous les véhicules appropriés, de recourir à l'acquisition systématique de véhicules électriques au sein de l'administration cantonale ?*

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.

Comme mentionné dans le préambule, le Conseil d'Etat souhaite mener une étude sur les différentes techniques de propulsion alternative dont notamment les moteurs électriques avec batterie, avec réservoir d'hydrogène et pile à combustible, hybrides, ... et de les mettre en relation avec les utilisations spécifiques des véhicules de l'ACV.

L'idée étant de déterminer le mode de propulsion optimum pour chaque type de véhicule de l'ACV et le cas échéant de revoir la politique de renouvellement du parc de véhicules.

3. *Si oui, le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le calendrier et les modalités de mises en œuvre qu'implique une telle approche ?*

L'étude mentionnée à la question 2 devrait se terminer en été 2020 et dès l'automne une recherche de financement pour mettre en place les solutions retenues sera lancée.

4. *Si tel ne devait pas être le cas, quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour réduire les émissions de CO2 des véhicules de l'administration cantonale ?*

Lors d'achat de nouveaux véhicules venant en remplacement et/ou en sus du parc actuel, la classe énergétique et la consommation d'énergie sont pris en compte dans les critères d'adjudication

5. *Enfin, lorsque l'usage de véhicules n'est pas indispensable durant la journée de travail, quelles sont les recommandations ou incitations proposées par le Conseil d'Etat aux collaborateurs (transports publics ou service Mobility par exemple) ?*

La politique de mobilité des employés de l'Etat est liée au site. A titre d'exemple, nous pouvons citer le cas des collaborateurs des services travaillant sur les sites Riponne et Longemalle pour lesquelles une directive concernant les déplacements professionnels a été approuvée par le Conseil d'Etat dans sa séance du 11 juin 2003.

Cette directive demande notamment que les collaboratrices et collaborateurs :

- aient un comportement visant à limiter au maximum les déplacements professionnels ;
- s'organisent de manière à effectuer les déplacements professionnels de la manière la plus économe, la plus rationnelle et la plus respectueuse de l'environnement possible ;
- adaptent leur comportement à un système où les véhicules sont utilisés collectivement.

Par rapport à ce dernier point, le Conseil d'Etat, en collaboration avec Mobility, met à disposition des collaboratrices et des collaborateurs douze véhicules Mobility dans le parking du site Riponne et deux sur celui de Longemalle.

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

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean