

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Laurent Miéville et consorts au nom du groupe Vert'Libéral - Pour un
soutien clair à une mobilité électrique sur nos lacs**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 28 janvier 2021, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Carole Schelker, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Pierre Volet, Jean-François Cachin, José Durussel, Cédric Echenard, Stéphane Rezso, Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Didier Lohri (qui remplace Anne-Laure Botteron-Métraux), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Anne-Laure Métraux-Botteron était excusée. M. Laurent Miéville était invité au titre d'auteur du postulat.

Mme Béatrice Métraux, cheffe du DES, était accompagnée de MM François Vuille, directeur de la DIREN (DGE), Yvan Rytz, délégué cantonal au Plan climat.

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

2. POSITION DU POSTULANT

Monsieur le Postulant rappelle que la quantité de CO₂ émise dans l'atmosphère est un sujet de préoccupation, en particulier en lien avec la mobilité, qui a connu une multiplication des moyens de transport. Ainsi, partout où c'est possible, il est souhaitable de remplacer les moteurs à énergie fossile par des moteurs électriques fonctionnant avec des batteries ou à l'hydrogène. Plusieurs technologies sont en train de se développer rapidement. Dans ce contexte, la question de la mobilité sur les lacs se pose. Le canton de Vaud peut en effet accéder à des plans d'eau importants, et les liaisons entre les aspects terriens et lacustres sont importantes. Les contacts avec les députés membres du conseil d'administration de la CGN ont confirmé que des réflexions ont déjà lieu à ce niveau. Certaines annonces ont déjà été faites concernant des bateaux électriques, qu'il s'agisse d'ailleurs de la CGN ou non. Il est demandé que le Conseil d'Etat apporte des compléments pour réfléchir et encourager la mobilité électrique sur les lacs. La proposition de révision de la taxe automobile et sur les bateaux intègre une diminution des taxes pour les bateaux électriques, ce qui est un signe de l'évolution. Avec ce postulat, il est souhaité qu'une discussion puisse avoir lieu, et que le Grand Conseil obtienne des informations sur la manière dont cet aspect pourrait rentrer dans une stratégie qui se dessine à grande vitesse.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département indique qu'un certain nombre d'études ont été menées sur le trafic routier et la mobilité individuelle concernant la nécessité de diminuer les gaz à effets de serre. Pour l'instant, les études portent prioritairement sur le trafic routier, et en particulier sur la mobilité individuelle, pour réduire les émissions le plus efficacement possible.

La question de la mobilité lacustre se pose en sus du trafic routier. Les émissions de CO₂ pour la navigation représentent 0.3% des émissions totales des gaz à effet de serre, et 0.7% des émissions dues à l'utilisation de carburants générées sur sol vaudois. Pour l'instant, le Conseil d'Etat se concentre sur la mobilité électrique routière, mais rien n'empêche d'élargir le panel. Il est rappelé que deux mesures qui visent à favoriser le développement de l'infrastructure publique et privée de bornes de recharge vont être lancées dès le 1^{er} février 2021. Le budget alloué à ces deux mesures s'élève à CHF 14 mio et il est espéré que ces bornes auront un impact important sur les émissions de CO₂ du canton.

S'agissant spécifiquement de la CGN, celle-ci est très engagée en matière de durabilité. En 2020, elle a commandé à l'entreprise Shiptec, de Lucerne, deux bateaux Naviexpress pour le transport public, équipés d'un système de motorisation hybride, avec la possibilité de les adapter à terme pour les faire fonctionner à l'hydrogène à 100%. Dans le cadre du projet bateau zéro émission sur le Léman, lancé sous l'égide de l'OFT, la CGN envisage d'équiper l'ensemble de sa flotte de systèmes de motorisation fonctionnant à l'hydrogène, à l'électricité ou au biofuel. Un des axes transversaux de la CGN pour ces prochaines années est de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de toutes les nuisances environnementales que sont le bruit et les rejets directs. La CGN s'engage sur quatre points :

- Analyser et tirer des conclusions des résultats énergétiques et environnementaux obtenus en service horaire par les futurs Naviexpress pour réduire les émissions ;
- Planifier la transition de la flotte contemporaine vers une flotte zéro émission, en assurant une veille technologique et en planifiant et recherchant les financements nécessaires à la construction de nouveaux bateaux, ou au rééquipement de bateaux pour lesquels c'est possible ;
- Poursuivre l'installation d'équipements plus efficaces et plus économiques en énergie, l'optimisation des carènes pour réduire la consommation, et s'associer de manière ciblée avec des projets de propulsion à émissions faibles ;
- Agir en continu sur les pratiques de pilotage, afin de réduire la consommation d'énergie et les impacts environnementaux en général.

4. DISCUSSION GENERALE

Ce postulat est soutenu par un commissaire pour élargir le périmètre du développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques au lac. Il est demandé que l'étude ne concerne pas uniquement le secteur public, mais aussi les privés, car il y a des moteurs thermiques sur les bateaux, y compris sur les voiliers.

Les démarches déjà entreprises par la CGN sont à satisfaction d'un député ; celle-ci n'a pas attendu ce postulat pour réorienter ses équipements. Cependant, une inquiétude concerne en premier lieu le sort de la flotte historique, dont on ne pourra pas changer les moteurs, et pour la rénovation de laquelle des montants considérables ont été consentis. Le second point qui pose problème concerne l'encouragement des ports à développer les accès à des bornes de recharge pour ce type de bateaux. S'il peut imaginer que les privés vont aussi s'équiper au fur et à mesure du développement de ce type de bateaux, se pose la question du cabotage en lien avec l'installation des bornes. Les communes sont concernées au premier plan par ce type d'équipement. Il est estimé que cela ne concerne pas que le canton de Vaud, mais tout le périmètre du lac, y compris pour sa partie française. Quant à l'encouragement de ce type de mobilité par des subventions publiques, il est d'avis que ce type d'activité est réservé à une catégorie de personnes qui ne devraient pas être subventionnées, peut-être à l'exception des pêcheurs professionnels. Les bateaux et voiliers sont des équipements de luxe. Quant à l'encouragement des loueurs professionnels à s'équiper de bateaux électriques, il est estimé que cette question est très anecdotique. Il est plutôt favorable au classement du postulat.

Quelques informations complémentaires sont communiquées par le Département. Il est précisé que les 0.3% des émissions de gaz à effet de serre mentionnés précédemment représentent les émissions produites par les sociétés de transports, et non par les plaisanciers. La collecte des chiffres pour établir un tel bilan est difficile, car il faudrait les renseignements de chaque structure qui vend du carburant pour établir une comptabilisation. Il est précisé que cela n'existe pas au niveau fédéral, et qu'il est ensuite difficile de savoir quel serait l'impact sur le chiffre global.

Selon les chiffres du SAN de 2020, s'agissant des bateaux à voile, certains sont équipés de propulsion à moteur. 7.8% de ces bateaux équipés de propulsion sont propulsés par des moteurs électriques.

Pour les bateaux à moteur en général, 1.8% sont équipés de moteurs électriques. La révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LVTB) prévoit une augmentation de l'exonération pour les bateaux de 50 à 90% s'ils sont équipés d'une propulsion électrique.

Il est mentionné ensuite qu'outre le transport de personnes, le bateau est un produit de luxe. Le plaisir de la navigation est de faire du bruit, de creuser des vagues et d'atteindre une certaine vitesse. Un des enjeux est sociologique, car basculer sur un bateau électrique qui fait moins de bruit et creuse moins de vague pourrait être un des freins au passage à la mobilité électrique sur les bateaux. D'autres facteurs sont les infrastructures et les prix des bateaux électriques, par ailleurs concurrentiels.

Il ne peut être répondu précisément concernant la flotte historique de la CGN, car il n'est imaginé que l'on puisse discuter d'équiper ces bateaux de moteurs électriques. La CGN a une stratégie en tant qu'entreprise de transports publics sur les questions de mobilité pour ses autres bateaux.

Concernant les subventions, le Conseil d'Etat ne prévoit pas d'encouragement financier pour inciter les utilisateurs de bateau privé à passer à un mode de propulsion électrique. Il n'y a pas à l'heure actuelle de politique ou de stratégie concernant les bornes pour bateaux électriques. En effet, le Conseil d'Etat préfère mettre les moyens de la CoCEn à disposition de la mobilité électrique individuelle sur route. A l'heure actuelle, la DIREN se concentre également sur le transport individuel et les questions liées à son électrification.

La difficulté de comparer la Suisse à la Norvège comme le propose le postulant est relevée. En effet, pour la Norvège, l'eau a une plus grande importance avec les Fjords. Des discussions ont-elles déjà eu lieu avec les autres cantons concernant les bateaux électriques, car à l'exception du Lac de Joux, exclusivement vaudois, les autres lacs sont partagés avec le Valais, Genève, Neuchâtel, Fribourg et Berne, ainsi que la France ? Si la diminution des émissions de CO₂ préoccupe beaucoup de monde, un commissaire est opposé aux subventions des bateaux électriques. Il est estimé qu'il faut procéder par étape, avec la route en premier. Que va-t-on faire du matériel qui a été remplacé ? Le courant à 220 volts suffit-il pour recharger un moteur électrique de bateau ?

Il est remarqué que certains bateaux de la flotte historique fonctionnent avec des moteurs diesels-électriques. Ainsi, générer cette électricité est possible avec une autre source qu'un moteur thermique, même si cela implique des coûts. Pour les bateaux équipés d'une chaufferie à la vapeur, le biofuel reste une possibilité, même si l'on peut ensuite discuter de l'aspect écologique de sa production. Quant à la question de savoir s'il est socialement correct de subventionner une activité associée au luxe comme la pratique du bateau sur le lac, il est remarqué que ce ne sont pas uniquement des gens riches qui possèdent un bateau sur le lac. Il reste convaincu que dans le cadre de l'étude demandée par ce postulat, où l'on cherche à savoir quelles sont les pistes possibles, il serait dommage de sortir cet élément de l'ensemble des réflexions. Il est rappelé que la législation évolue au niveau fédéral. En effet, les moteurs à deux-temps sur le lac ne seront plus autorisés et les contrôles antipollution sur les lacs ont été modifiés et renforcés. Avec cette évolution, les propriétaires de bateau à moteur deux-temps vont devoir se poser la question de changer de moteur, passant à un autre mode de propulsion. Ensuite, concernant la question internationale, il est constaté que le canton de Vaud est détenteur de la plus grande zone lacustre et il sera le moteur de la réflexion, sachant que les autres cantons n'ont pas attendu pour faire évoluer leurs normes. Des dispositions ont été prises en France également et l'évolution de la mobilité est un trend. Il est d'avis que dans 50 ans, la propulsion thermique appartiendra au passé hormis pour des modèles de collection.

Il est estimé que les questions posées méritent un approfondissement. Il est souhaité que le Conseil d'Etat étoffe sa réflexion dans le cadre d'un rapport. Concernant les ports et le développement de leurs accès, il est précisé par un syndic d'une commune qui administre trois ports sur le Léman qu'il est pertinent de réfléchir à la perspective d'équipement de bornes dans les ports. Il est considéré que le canton peut jouer un rôle de coordination, pour qu'il y ait une cohérence et un réseau. S'agissant des subventions, il peut être entendu qu'il puisse être choquant d'attribuer des subventions à des navigateurs qui par essence sont aisés parce qu'ils possèdent un bateau. Mais il est remarqué aussi que de nombreuses communes distribuent des subventions à des personnes aisées pour la réfection énergétique de leur villa. Il est considéré que c'est plutôt incitatif et que c'est l'augmentation des gestes qui compte pour la politique publique. Ensuite, le rythme doit être accéléré, notamment au vu des signaux perçus. Il ne faut pas faire une chose après l'autre et la cadence doit être considérée avec acuité.

Un cosignataire de ce postulat demande que des points spécifiques soient examinés. Au sujet de l'aspect international ou intercantonal, il ne faut pas attendre que la législation française évolue pour prendre des mesures sur la mobilité vaudoise, quand bien même des véhicules frontaliers circulent, autant que des Neuchâtelois ou des Fribourgeois. La coordination à large échelle pour prendre des mesures n'a pas lieu dans le cadre de la thématique traitée par ce postulat. La mobilité lacustre évoquée concerne des déplacements essentiellement utilitaires, professionnels (pêcheurs), voire touristiques. Les autres points de ce postulat traitent des aspects de loisirs, qui ne correspondent pas à une mobilité, et qui ne sont pas un besoin essentiel. De ce point de vue, considérant la politique globale du canton, il est trouvé normal de traiter les problématiques de mobilité quotidienne indispensable, avec plus de souplesse, car cela nécessite des changements très importants, et que l'on s'attaque ensuite également aux outils de loisirs. Il ne faut pas non plus tout remplacer et tout mettre à la poubelle, mais dans un cycle de renouvellement, il est estimé qu'il est temps de se doter d'une vision qui traite des véhicules de loisir.

Outre les aspects concernant la CGN, qui peuvent encore être améliorées, l'intérêt de ce postulat pour la navigation privée est positif. Se pose la question de savoir si les subventions sont le bon moyen pour que les propriétaires utilisent les bornes et passent à une navigation électrique. Les questions financières sont importantes, mais au niveau technique, il n'y a plus vraiment d'obstacle à aller de l'avant. Un point intéressant au sujet de la mobilité électrique sur le lac est le bruit, qui est un argument supplémentaire en faveur d'une mobilité plus douce et plus agréable sur le lac.

Les points soulevés doivent aussi faire réfléchir à une question importante : la sauvegarde de la qualité de l'eau du lac. Le postulat laisse la latitude au Conseil d'Etat de répondre à son rythme, en étant visionnaire pour les habitants. Plus qu'une affaire de riches, il s'agit aussi de protéger les infrastructures sur le lac. Il est mentionné qu'en France, sur le lac d'Annecy, tous les bateaux sont électriques, et qu'il ne faut donc pas se cacher derrière l'internationalisation du lac Léman. Il est craint que les chiffres évoqués ne soient utilisés à mauvais escient, en n'allant pas de l'avant. En effet, ce sont toujours les derniers pour cent qui sont les plus chers pour atteindre un objectif.

Le délégué cantonal au Plan climat est remercié pour les chiffres fournis. Bien qu'aller plus vite est compris, les points de ce postulat ne conviennent pas, car ils sont trop nombreux pour pouvoir l'accepter. Concernant le rythme des mesures en faveur du climat, il est relevé que celui-ci est rapide pour les propriétaires concernés qui doivent adapter leurs bâtiments avec des montants élevés.

Un administrateur d'un port privé et propriétaire de bateau s'intéresse à l'efficacité et au coût. Il est d'avis qu'il faut agir lorsqu'avec 20% d'énergie, on peut régler 80% des problèmes, et non l'inverse. En tant qu'amoureux du lac, les micropolluants représentent un problème plus important pour la qualité de l'eau, et est favorable à des investissements massifs dans ce domaine. Concernant la flotte Belle Époque, il est exclu d'investir des sommes colossales pour refaire les moteurs. Concernant les ports, ils sont pour la plupart publics. Des subventions seront donc octroyées aux communes pour qu'elles procèdent aux installations. Se poseront ensuite des problèmes de sécurité, car l'eau et l'électricité ne font pas bon ménage. Ensuite, si un parc véhicule se renouvelle tous les 8 à 10 ans, la plupart des bateaux sont utilisés 3 mois par année si tout va bien, 7 à 8 fois en moyenne dans la saison. Changer tous ces bateaux aura un coût, pour autant que l'on puisse en acheter des nouveaux. Il est estimé qu'il vaut mieux se concentrer sur des véhicules qui se comptent en millions, plutôt que sur une petite flotte, en dépensant trop d'énergie pour des résultats minimes. Ensuite, un bateau n'est pas toujours un luxe, certains épargnent pour entretenir des canots qui ont 60 ans et plus. Concernant la location de bateau, il est estimé que les chiffres sont anecdotiques pour le canton de Vaud. L'exemple de 3 cyclistes équipés de vélos électriques est pris. L'un d'eux fait du vélo une fois par mois, comme le fait un utilisateur de bateau. Ensuite, un autre utilise son vélo occasionnellement pour faire du sport. Un autre encore l'utilise tous les jours pour aller travailler. La batterie de celui qui utilise son vélo tous les jours va être efficace et durer longtemps. Celle qui est utilisée occasionnellement devra être changée au bout de quelques années. Et enfin, celle qui est utilisée de temps en temps va s'abîmer très vite. Le même problème va se poser pour les bateaux, utilisés 3 mois par année, même si de gros utilisateurs comme lui peuvent faire jusqu'à 30 à 35 sorties annuelles. Il va ensuite falloir amener de l'électricité en surplus dans tous les ports pour pouvoir recharger les batteries, y compris en hiver, pour une utilisation de quelques mois par année. Il ne pense pas que ce soit une solution écologique et gagnante.

Il est rappelé que le domaine des micropolluants est un autre problème, important, qui a fait l'objet d'un crédit-cadre de CHF 80 mio en juin 2017.

Une cosignataire du postulat estime que l'étude demandée par ce rapport peut être positive, mais pourrait également conclure que les mesures sont trop coûteuses et trop peu efficaces. Cette réflexion permettra d'avancer en connaissance de cause. Concernant l'encouragement, le libre choix est important, et il ne s'agit pas d'arriver à une obligation. En revanche, si l'on ne fait rien, l'on pourrait être obligé de changer de vie drastiquement, pas à cause de lois ou de politiques, mais à cause de l'environnement, qui ne pourra plus supporter notre impact. Le fait d'agir dans tous les domaines, y compris dans ceux qui sont moins efficaces, permet d'être moins extrême dans certains domaines, et d'avoir un levier d'action efficace. Cela permet d'agir en gardant un confort de vie, et en maintenant des possibilités de loisir, comme naviguer sur le lac, qui pourraient disparaître à terme.

Un postulat (17_POS_021 Postulat Pierre Dessemontet et consorts - Pour une politique cantonale en matière de bornes de recharge des véhicules électriques) a déjà été renvoyé à ce sujet pour bénéficier d'une réflexion dans le domaine des bornes électriques. Il s'agit d'étendre le champ avec le présent postulat en y intégrant les bateaux. Si les bateaux de plaisance sont un cas particulier, à prendre en considération, ce postulat a le mérite de lancer la réflexion. Il est mentionné que cette évolution vers la mobilité électrique concerne aussi les véhicules lourds (bus et camions), voire les trains, avec des locomotives à accumulateur pour les manœuvres.

Le postulant qui a eu contact notamment avec M. Decoppet, président de l'ABVL, confirme que le but de ce postulat n'est pas de convertir les anciens vapeurs à la propulsion électrique.

Concernant la temporalité, la mobilité électrique des voitures a été discutée en commission il y a quatre ans déjà. Ce qui est discuté aujourd'hui va prendre plusieurs années avant de se concrétiser, et il est souhaité que le Grand Conseil mène cette discussion, notamment concernant le rôle de l'Etat. Le Grand Conseil doit anticiper et déterminer le rôle des acteurs. Ce sont avant tout les communes qui vont installer ces bornes. Elles auront besoin de coordination de l'Etat pour que lorsque l'on part de Genève, l'on puisse rechercher à Pully avec un système compatible.

Madame la Cheffe de Département conclu que la réflexion du Conseil d'Etat est continue et itérative. Dans le cadre du Plan climat présenté en juin 2020, un certain nombre de domaines ont été identifiés, qu'il s'agisse de l'assainissement des bâtiments, de la mobilité individuelle, des transports publics, de la biodiversité, des forêts, etc. La focalisation sur la mobilité individuelle peut être élargie.

Ainsi, la réflexion est permanente concernant la nécessité absolue de diminuer les gaz à effet de serre. L'objectif de diminution des gaz à effet de serre a été fixé de 50 à 60% d'ici 2030. Les mesures de 2^{ème} génération du Plan climat font déjà l'objet de réflexions.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 8 voix contre 7, et 0 abstention.

Froideville, le 8 mars 2021.

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Jean-François Thuillard*