



RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le Postulat Laurent Miéville et consorts –
pour permettre un accès facilité de la mobilité électrique
aux habitant(e)s d'immeubles d'habitation (16_POS_215)

Texte déposé

La mobilité électrique intéresse un nombre croissant de citoyen-ne-s de notre canton.

Si l'on peut se réjouir de ce développement en matière de réduction des émissions de CO₂ notamment, des inquiétudes ont été émises quant à une sollicitation trop intensive de bornes de recharge publiques rapides et des contraintes que cette utilisation pouvait engendrer au niveau du réseau électrique (surcharge temporaire) et de la durée de vie des batteries (température de charge).

Une réponse adéquate à ces problématiques est d'encourager l'utilisation de prises électriques ou chargeurs domestiques permettant une charge lente durant les heures creuses de la nuit.

Malheureusement, une grande partie de la population résidente en immeubles d'habitations n'a pas accès à l'infrastructure électrique permettant l'installation de prises électriques domestiques individuelles dans les parkings et autres lieux de stationnements communautaires souterrains.

Afin de permettre à toutes les catégories de la population de bénéficier de l'accès à la mobilité électrique, il serait par exemple intéressant, lors de nouvelles constructions de parkings d'immeubles d'habitation, de les pré-équiper d'un câblage électrique adéquat permettant ultérieurement une installation simple de prises électriques individuelles.

Par la présente, nous souhaitons demander au Conseil d'Etat un rapport sur les possibilités de rendre plus accessible la mobilité électrique aux habitants d'immeubles d'habitation, notamment par un pré-équipement électrique adéquat des parkings intérieurs lors de nouvelles constructions.

Laurent Miéville et 30 cosignataires, le 13 décembre 2016

Rapport du Conseil d'Etat

1. Introduction

Le présent postulat demande au Conseil d'Etat un rapport sur les mesures qu'il pourrait mettre en place pour faciliter l'accès à la mobilité électrique dans les immeubles d'habitation en favorisant le pré-équipement électrique des parkings intérieurs dans les nouvelles constructions.

Conscient que la mobilité représente un tiers des émissions de CO₂ en Suisse et 40,5% des émissions de CO₂ générées à l'intérieur des frontières cantonales (Quantis, 2017), le Conseil d'Etat tient à souligner qu'une réduction de ces émissions passe nécessairement, et en premier lieu, par une politique d'aménagement du territoire visant la réduction des déplacements inutiles (rapprochement des lieux de domicile/loisirs/travail etc), puis par le transfert des déplacements sur un mode durable (transports publics, vélos électriques, vélos, marche à pied...) et enfin, subsidiairement, par l'électrification des transports individuels motorisés (TIM) résiduels.

Si le présent rapport se concentre principalement sur le TIM, il convient de souligner que la stratégie de mobilité électrique comporte d'autres volets, notamment l'électrification des transports publics et la promotion des vélos à assistance électrique. L'essor du vélo électrique a considérablement élargi le champ d'action et le potentiel de ce mode de transport, le rendant accessible au plus grand nombre et proposant, grâce à l'émergence de vélos-cargos, une solution efficace pour le transport des personnes et des marchandises. Les vélos électriques nécessitant également des aménagements adaptés, il s'agira d'identifier les synergies possibles avec l'infrastructure destinée au TIM, en particulier dans les logements collectifs et les entreprises.

Afin d'augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions, le Conseil d'Etat a fait réaliser plusieurs études¹ sur ce sujet dans le but d'en documenter les enjeux et d'identifier les actions à engager en priorité pour baisser les émissions de CO₂ liées au trafic. Ces études sont à la base du présent rapport.

2. Développement

Dans le but de favoriser le déploiement de la mobilité électrique et sur la base de l'analyse de mesures ayant déjà fait leurs preuves en Suisse ou à l'étranger, 16 mesures ont été identifiées dans le cadre des études précitées comme pouvant être adaptées à notre canton. Parmi ces mesures, certaines constituent des pistes de réponse adaptées à la problématique soulevée par le postulat et sont donc détaillées ci-dessous.

2.1. Les mesures règlementaires

2.1.1. « Droit à la prise » du locataire dans les bâtiments existants

Cette mesure vise l'introduction d'une réglementation permettant à tout utilisateur de véhicule électrique (VE) et de véhicule hybride rechargeable (VHR), locataire ou propriétaire, qui réside dans un habitat collectif (immeuble d'habitation, copropriété ou coopérative) d'invoquer « un droit à la prise » l'autorisant à faire installer une borne électrique sur sa place de parc. Cette réglementation serait accompagnée de directives techniques afin de répondre à des critères de confort, de sécurité et d'approvisionnement électrique. Elle serait limitée aux places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé. Le demandeur déposerait une requête justifiant son éligibilité (propriétaire d'un VE/VHR) et intégrant une description détaillée des travaux à entreprendre auprès de la personne, physique ou morale, chargée de l'administration de l'immeuble. Cette personne aurait l'obligation de considérer chaque demande d'installation de borne de recharge et ne pourrait s'y opposer sans motif légitime et sérieux.

Ce régime existe déjà en France et en Allemagne, mais il est mis en œuvre différemment dans les deux pays. En France, le code de la construction et de l'habitation (CCH) empêche le propriétaire d'un immeuble disposant de places de stationnement sécurisées à usage privatif de s'opposer à l'équipement des places en question par des installations dédiées à la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables permettant un décompte individualisé des consommations. En Allemagne, l'article 554 du *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB) prévoit que le locataire puisse exiger du propriétaire qu'il lui permette d'apporter au bien loué des modifications structurelles permettant l'utilisation par des personnes handicapées, la recharge de véhicules électriques ou la protection contre le cambriolage.

¹ *Planification stratégique des bornes de recharge publique*, E-Cube, 2019 ; *Mesures de promotion et infrastructures de mobilité électrique*, Ageko Sàrl, 2017 ; *Electromobilité en Suisse Romande*, E-Cube, 2017 (en collaboration avec le Canton de Fribourg et la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (CRDE))

La transposition en droit suisse, et surtout dans la législation vaudoise, du mécanisme ci-dessus a fait l'objet d'une étude détaillée réalisée par la faculté de droit de l'Université de Lausanne sur mandat de la Direction générale de l'environnement, direction de l'énergie (DGE-DIREN). L'étude a confirmé l'absence de compétences cantonales permettant d'introduire des mesures similaires dans la législation vaudoise. En effet, les cantons n'ont pas la compétence de légiférer en droit privé, dont le droit de bail fait partie ; il s'agit d'une compétence fédérale exclusive.

2.1.2. Mesures alternatives à l'étude

Dans le cadre de la révision en cours de la loi vaudoise sur l'énergie, la DGE-DIREN examine la possibilité d'introduire une obligation d'équipement pour les bâtiments existants, soit dans un délai déterminé, soit consécutivement à des travaux de rénovation, dits lourds, en particulier des bâtiments locatifs.

La première option a déjà fait l'objet de travaux législatifs similaires en Valais. En effet, le Canton prévoit, dans le cadre de la révision de sa loi sur l'énergie, d'adopter des dispositions de sorte à favoriser l'installation de bornes de recharge électriques pour les places de parc accessibles au public. L'article 39 al. 3 du projet de modification de la loi valaisanne sur l'énergie (LcEne) prévoit que « *les parkings et places de stationnement existants, accessibles au public et disposant de plus de 60 unités de stationnement, doivent être équipés d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques d'ici 2040* ».

Une disposition similaire pourrait être introduite dans la législation vaudoise sur l'énergie pour favoriser l'équipement des places de parc rattachées aux bâtiments d'habitation collective.

En lieu et place, l'obligation d'équipement pourrait aussi s'appliquer dans des cas spécifiques de travaux sur les bâtiments (rénovation lourde), les parkings et les places de parc (aménagement de nouvelles places).

Le fait d'adosser l'équipement des places de parc aux travaux déjà planifiés par le propriétaire constitue une mesure moins invasive et offre davantage de sécurité juridique qu'une mesure instaurant l'obligation d'équiper dans un délai déterminé. Elle offre également l'avantage de s'appuyer sur les procédures d'autorisation de construire que les autorités publiques, notamment communales, maîtrisent parfaitement.

2.1.3. Equipement des places de parcs rattachées aux nouveaux bâtiments

Cette mesure a pour objectif d'introduire une réglementation fixant le nombre de places de stationnement devant être pré-équipées afin de permettre l'installation d'une solution de recharge pour les VE/VHR dans les habitats collectifs (immeuble d'habitation, copropriété ou coopérative), mais pourrait aussi être étendue aux bâtiments tertiaires. Le taux d'équipement correspondrait au cahier technique SIA 2060 et la mesure serait limitée aux nouveaux bâtiments.

La mise en œuvre d'une telle réglementation serait intégrée aux procédures ordinaires de demandes d'autorisation de construction. Le siège de la réglementation pourrait être, soit la législation sur l'énergie, soit celle sur l'aménagement du territoire et des constructions.

Le canton de Neuchâtel a intégré dans sa législation des dispositions similaires pour favoriser le développement de l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques. Il s'agit d'une obligation de pré-équipement d'une partie des places de stationnement, afin de permettre la mise en place ultérieure de bornes de recharge électriques. Il n'est pas question ici d'un droit du locataire à disposer d'une borne de recharge, mais du droit à des conditions lui permettant de s'équiper. Selon l'article 34 al du règlement d'application de la loi neuchâteloise sur l'énergie (RELECEn), « *les bâtiments à construire doivent pré-équiper au moins 80% de leurs places de parc prescrites selon la législation sur les constructions afin de permettre la mise en place ultérieure de bornes de recharge électriques* ».

2.2. Mesures d'encouragement

2.2.1. Pré-équipement et équipement des places de parc privées et publiques

Des mesures d'encouragement figurent dans le panel des actions prioritaires à engager par les autorités publiques en faveur de la mobilité électrique.

Le Canton de Vaud a déjà mis en place deux mesures visant le développement de l'infrastructure de recharge tant publique que privée. Celles-ci sont en place depuis février 2021 et sont dotées d'une enveloppe budgétaire s'élevant à 14 millions de francs sur 5 ans (jusqu'à fin 2025).

La première mesure vise à favoriser l'installation d'infrastructures de recharge privée pour véhicules électriques, soit pour les places de parc rattachées à des immeubles d'habitation (ou mixtes, avec au moins trois unités d'occupation), soit à des immeubles d'activités (entreprises, commerces, administrations publiques, etc.). Les bâtiments d'habitation collective et de travail sont ici ciblés. A fin avril, le Canton a pu subventionner le pré-équipement de 3652 places de parc et 1313 autres places ont fait l'objet d'un subventionnement pour un équipement complet (jusqu'à l'installation d'une borne de recharge). Les sommes engagées à ce jour sous forme de subventions avoisinent les 3 millions de francs. Cela sans compter les demandes de subvention en cours de traitement, lesquelles portent sur 800 places de parc à pré-équiper ou à équiper.

La seconde subvention en place vise à promouvoir l'installation d'infrastructures de recharge publiques et semi-publiques, à savoir des places situées dans des parkings à usage public ou en voirie. Cette mesure favorise la recharge de substitution (lorsque la recharge n'est pas possible au travail ou à domicile) pour les automobilistes sans place de parc privative, ainsi que la recharge à destination (lieux d'achats, de restauration, de loisirs, etc.).

Les deux mesures précitées intègrent l'obligation d'installer des panneaux solaires photovoltaïques pour couvrir tout ou partie des besoins électriques de la recharge, sinon l'achat de courant vert auprès du distributeur local d'électricité. Cette obligation vise à anticiper l'accroissement de la demande en électricité liée à la mobilité et à en limiter les conséquences négatives en matière de sécurité d'approvisionnement.

3. Conclusion

Si la mobilité électrique est un levier très important pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic, le Conseil d'Etat tient à rappeler sa volonté de privilégier en priorité la mobilité active et le report modal. La mobilité électrique ne se limite pas à l'électrification du transport individuel motorisé. L'électrification des transports publics, de même que l'essor du vélo à assistance électrique, représentent des leviers d'action essentiels pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cela étant, pour favoriser, la mobilité électrique, il s'agira de mettre en place des mesures d'encouragement complétées de mesures normatives permettant le déploiement des infrastructures publiques et privées de recharge pour véhicules électriques.

Le Conseil d'Etat a déjà engagé plusieurs mesures d'encouragement pour faciliter le déploiement des infrastructures de recharge. Grâce à ces mesures, près de 5000 places de parc ont été pré-équipées ou équipées ou sont en cours de l'être. Le Conseil d'Etat n'en restera toutefois pas là. En effet, dans le cadre de la révision de la loi sur l'énergie, dont les travaux ont déjà commencé, il reviendra avec des mesures réglementaires pour accélérer la transition vers la mobilité électrique.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 juin 2022.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

A. Buffat