

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Laurent Miéville et consorts au nom du groupe Vert'Libéral – Pour un soutien clair à une mobilité électrique sur nos lacs (20_POS_2)

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 29 septembre 2022, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Pierre Dessemontet (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner, Yannick Maury (qui remplace Nathalie Vez), et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mme Nathalie Vez et M. Vincent Jaques étaient excusés.

Accompagnaient M. Vassilis Venizelos, chef du DJES : M. Cornelis Neet, directeur général de la DGE, M. Marc Roulin, directeur de la DIREN a.i., M. Mohamed Meghari, chef de division efficacité énergétique.

M. Miéville, postulant, était présent.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance avec le soutien de la section du Bulletin du Grand Conseil.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le chef de département remercie le postulant pour son objet qui a permis de réunir différentes informations, à commencer par le poids des émissions liées à la mobilité lacustre, qui est relativement faible – ainsi que le postulat le rappelle – puisqu'il représente 0,7 %. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faut rien faire pour décarboner cette activité.

La Compagnie générale de navigation (CGN) est l'un des principaux acteurs des émissions de CO₂ liées au transport lacustre. Elle a un plan, avec le « bateau zéro émission sur le Léman » lancé sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT). Dans le cadre de ce programme, la CGN ambitionne d'équiper l'ensemble de sa flotte, à l'horizon 2030, de systèmes de motorisation qui fonctionnent à l'hydrogène, à l'électricité ou au biofuel. Sur la base de ce constat et ensuite du dépôt de ce postulat, il a été décidé de rappeler que la transition souhaitée par le député Miéville est déjà en marche, au sein d'une des grandes sociétés du lac qui transporte beaucoup de personnes et notamment beaucoup d'employés du CHUV.

Dans la perspective de la pénurie énergétique, c'est peut-être une bonne nouvelle que de savoir que nous avons différentes ressources énergétiques pour faire fonctionner ces bateaux et permettre aux collaborateurs d'atteindre le CHUV. Mais ce postulat s'inscrit évidemment dans une dynamique et une perspective beaucoup plus longue : le député Miéville a raison de relever qu'il est nécessaire d'activer tous les leviers pour atteindre les objectifs liés au plan climat.

Le Conseil d'Etat suit évidemment avec grand intérêt ce que la CGN va mettre en place. Il a obtenu certaines garanties sur sa volonté d'atteindre les objectifs qui ont été fixés avec l'OFT. On pourrait aussi s'intéresser

aux bateaux de plaisance, mais le Conseil d'Etat rappelle que cela implique aussi une analyse plus fine et plus complexe. Notamment, comment traiter les voiliers qui fonctionnent en partie avec des moteurs, mais la plupart du temps avec leurs voiles ? Il a été décidé, pour l'heure, de suivre et d'accompagner la CGN dans ses efforts, alors qu'elle a déjà pris contact avec différents partenaires sur la base de cet objectif. Le Conseil d'Etat considère qu'au travers de cette action et de l'accompagnement qui peut être envisagé, il répond en partie aux préoccupations et intentions évoquées par le député Miéville dans son postulat.

3. POSITION DU POSTULANT

Le postulant explique que son postulat vise des objectifs qui doivent se produire d'ici des années ; il s'agit donc plutôt d'une anticipation que d'une action requise vraiment aujourd'hui. Il est réjouissant de voir que des groupes tels que la CGN, qui doivent anticiper puisqu'il s'agit d'investissements conséquents, sont sensibilisés par la présence de membres de la députation au sein de leur Conseil d'administration, qui sont remerciés pour leur action. Le but de ce texte est donc plutôt prospectif, d'attirer l'attention sur tous les moyens, même s'ils sont faibles.

Même s'ils sont débattus et que certaines associations avancent des chiffres plus importants, le but n'est pas de débattre sur les chiffres, mais plutôt de prendre connaissance d'une possibilité – même si elle est plus faible que pour les transports individuels motorisés que l'on trouve sur les routes – de pouvoir agir au niveau de la pollution et du bruit. Il s'agit peut-être aussi de répondre aux souhaits de certains de nos concitoyens de se déplacer sur les lacs de la manière la plus durable possible. Un élément important est celui de l'efficacité : on parle aujourd'hui d'une crise énergétique et de ressources limitées. Il faut tenir compte non seulement de la réduction du CO₂, mais aussi de l'efficacité des différents moyens de transport, pour s'assurer que l'énergie utilisée l'est à bon escient.

Il estime qu'il aurait été possible d'aller plus loin, mais comprend tout à fait qu'aujourd'hui, on est dans l'action dans de nombreux autres domaines. Comme il est dit dans le rapport, il faut privilégier les moyens à disposition là où il y a vraiment une possibilité d'agir. Il ne critique pas cette approche, car cela permet déjà d'ouvrir une discussion. Il espère que celle-ci pourra perdurer et que la CGN continuera ses efforts louables.

Le but était aussi de répondre aux questionnements de certains syndics, responsables de ports, qui s'intéressent à installer des bornes. Il s'agit du début d'un échange à ce sujet, alors qu'une partie au moins de l'hémicycle, si ce n'est sa totalité, est toujours intéressée à suivre cette évolution. Il espère que le Grand Conseil aura rapidement l'occasion de débattre aussi de nouveaux bateaux et de nouvelles façons de naviguer sur le lac, les plus efficaces et les plus écologiques possible.

4. DISCUSSION GENERALE

Un député demande quel est le degré d'influence de l'Etat de Vaud sur la politique de la CGN, et respectivement le degré d'autonomie de cette compagnie. Un complément d'information a été transmis par le DCIRH.

5. EXAMEN POINT PAR POINT DU RAPPORT

Un Député demande si le rapport de 2017 élaboré par la société Quantis est disponible et pourrait lui être transmis.

Le chef de département répond que ce rapport est public et disponible sur internet au lien suivant : https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/climat/fichiers_pdf/InventaireGES_20180425.pdf

5. Caractéristiques des nouveaux bateaux NAVI Express commandés par la CGN

Un Député remarque que le rapport mentionne un système hybride qui peut fonctionner à l'électricité ou au diesel. Certaines voitures hybrides qui ont un système semblable et peuvent être chargées, c'est-à-dire branchées pour charger la batterie qui s'y trouve. Il demande s'il ne va de même pour les bateaux hybrides, qui peuvent par exemple être chargés la nuit, pour utiliser pendant la journée l'énergie chargée la nuit ? Ou alors utilisent-ils l'énergie du moteur thermique, comme dans les voitures hybrides qui n'ont pas de possibilité de charge, et où le moteur thermique charge lui-même la batterie ? Des études récentes montrent que le système permettant de charger une batterie avec un moteur thermique est très inefficace, par rapport à

la charge directe d'une batterie. Cela n'était pas connu il y a quelques années, mais cela joue un rôle important sur l'impact.

M. le Conseiller d'Etat se fera à l'avenir accompagner d'un spécialiste en matière de mobilité pour répondre de façon plus pointue à des questions tout à fait pertinentes, mais pour lesquelles il n'a malheureusement pas de réponse.

6. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 7 novembre 2022.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*