

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 – Pour permettre un accès facilité de la mobilité électrique aux habitant(e)s d'immeubles d'habitation (16_POS_215)

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 rappelle l'existence d'un système de subventionnement qui concerne également le public ciblé dans ce postulat. Il s'agit de 14 millions de francs sur cinq ans – jusqu'en 2025 – pour subventionner l'installation de bornes de recharge, y compris sur le domaine privé. Il rappelle aussi que, dans le cadre de la révision de la Loi sur l'énergie (LVLEne), il avait été envisagé de mettre fin à ce système de subventions. Comme d'autres cantons l'ont fait, il était question d'obliger les propriétaires d'immeubles à équiper leurs différentes places de stationnement de bornes électriques. Le rapport du Conseil d'Etat évoque différentes solutions étudiées. Il précise que le « droit à la prise » à la française pose un problème de compétence légale : au niveau cantonal, il n'est pas possible d'introduire un tel dispositif et cela nécessiterait de passer par une révision au niveau fédéral. Il mentionne également des mesures alternatives à l'étude, par exemple, l'exemple valaisan qui fixe une certaine échéance. Néanmoins, il estime que le fait d'adosser des places de parc aux travaux déjà planifiés par le propriétaire pourrait représenter une solution plus intéressante. Concrètement, lorsque des rénovations sont prévues sur un bâtiment, l'octroi d'un permis de construire pourrait être conditionné à l'installation de bornes électriques. Ce système pourrait être introduit dans la révision de la LVLEne ou dans la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC) – la question du siège de la matière devant encore être affinée. Jusqu'en 2025, le département s'appuiera sur le système de subventionnement actuel, puis la révision de la LVLEne sera l'occasion de revoir ce système.

3. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant rappelle que la mobilité électrique permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais qu'elle pose aussi des questions d'accessibilité à l'énergie électrique et à sa disponibilité. Il précise que ce postulat a l'avantage de proposer des pistes et remercie le Conseil d'État pour les solutions concrètes déjà existantes. Le but de ce postulat est que les utilisateurs de voitures électriques ne viennent pas surcharger le réseau, alors que ce dernier connaît déjà des problèmes d'approvisionnement. Il propose d'utiliser l'électricité là où elle est disponible et de recharger ces véhicules durant la nuit et avec des puissances beaucoup plus faibles – plutôt que durant la journée, sur des bornes de recharge rapide – ce qui permettrait de limiter au maximum l'impact que ces véhicules pourraient avoir sur le réseau électrique. Le parc automobile électrique augmentant rapidement, cela pourrait rapidement poser des problèmes. Il précise encore que les bornes de recharge seront utiles dans le futur pour stabiliser le réseau. Il sera même indispensable, lorsqu'il y aura beaucoup d'énergie renouvelable – donc des variations importantes sur le réseau – d'avoir des stocks d'énergie dans les bornes pour stabiliser le réseau. Son postulat cherche à donner accès à la mobilité électrique à des personnes qui ne sont pas propriétaires. Sur les réseaux sociaux et dans la presse, certaines personnes se disent frustrées de ne pas pouvoir avoir accès facilement à une borne de recharge lente durant la nuit.

Il estime que les dispositions énoncées dans le rapport sont un bon début, mais qu'il faut augmenter le parc des voitures électriques. Il précise également qu'il existe un défi technique : certains parkings désuets étant difficiles à approvisionner avec des puissances suffisantes. Il comprend que cela ne se fera pas en un claquement de doigts et que cela doit aussi se résoudre au niveau fédéral. Enfin, il souhaiterait des objectifs plus précis qu'il développera lors de la discussion générale.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député revient sur la question des bornes bidirectionnelles. Dans le cadre de traitement de dossiers à l'enquête publique, de plus en plus de nouveaux bâtiments sont construits avec des réseaux électriques préparés pour pouvoir alimenter une partie des places de parc privées en recharge électrique, mais que, dans 99 % des cas rencontrés, il n'y a pas de système qui permet de répartir correctement la recharge durant la nuit ou la journée. Selon lui, cet élément est inquiétant. Il estime que le rapport du Conseil d'État est pertinent, mais ne répond pas à cette inquiétude des surcharges du réseau à un moment donné. Il voudrait savoir ce que le Conseil d'Etat entend faire pour s'assurer que ce qui sera mis en place à l'avenir par les propriétaires serve aussi à éviter cette surcharge de réseau.

Le Chef de département précise que les mesures actuelles de soutien sont conditionnées à la pose de panneaux solaires – de préférence – ou à l'achat de courant « vert ». Il rappelle l'existence d'une norme technique SIA qui doit être appliquée au moment du permis de construire. Il ne sait pas si la Direction de l'énergie (DIREN) vérifie le respect de cette norme ou si cela apparaît dans le cadre du processus de la Centrale des autorisations en matière de construction (CAMAC) ou par un autre service de l'Etat.

Le Chef de la division efficacité énergétique précise que, pour l'instant, cette norme SIA est volontaire ; il n'y a pas d'obligation de la respecter. Néanmoins, dans le cadre de la révision de la LVLEne, elle sera imposée pour tous les nouveaux parkings. Cette norme contient à la fois des exigences en matière de puissance et de gestion de la recharge. Il précise également que, pour toutes les bornes de recharge et les places de parc équipées qui bénéficient d'un soutien cantonal, il existe une exigence pour la pose d'un système intelligent de gestion de la recharge, de manière à ne pas dépasser la puissance disponible en fonction d'un bâtiment.

Un Député évoque des problèmes d'ampérage dans les anciens immeubles. Lorsque des puissances supplémentaires sont demandées, il faut que le gestionnaire de réseau puisse fournir de l'ampérage supplémentaire, ce qui a aussi un coût.

Une Députée s'estime satisfaite par ce rapport. Elle estime néanmoins qu'il manque une partie de l'équation : on parle beaucoup du remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques, mais elle aimerait connaître concrètement la part que cela va représenter. Avec un parc de 420'000 véhicules, même si, grâce au report modal, on arrive à le diminuer d'un tiers, il restera tout de même près de 300'000 véhicules. Si la moitié est remplacée par des véhicules électriques, elle pense que cela va poser des problèmes au niveau des bâtiments existants. Elle aurait aimé voir des chiffres sur les objectifs visés. Elle demande si 5'000 bornes publiques suffiront pour recharger des centaines de milliers de voitures électriques. Elle demande également

s'il ne faudrait pas revoir les objectifs de remplacement des véhicules thermiques ou si les mesures à mettre en place permettront à tout le monde de charger son véhicule électrique.

Le Chef de département précise que le fait de décarboner passe notamment par la mobilité « active » et le report modal. C'est la raison pour laquelle la politique pilotée par le département et la DIREN se fait en étroite collaboration avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Selon lui, on ne peut pas développer une stratégie de soutien aux bornes de recharge sans prendre en compte les objectifs en matière de mobilité, de report modal et de développement des réseaux des transports collectifs. En la matière, il précise qu'un travail fin est fait et se poursuivra à travers un monitoring pour coordonner les différentes politiques publiques. Il précise que les 14 millions évoqués ont donné des résultats intéressants et que cette première impulsion s'est faite avec l'étude Quantis et en coordination entre la politique de développement des bornes de recharge et la politique en matière de mobilité qui méritent toutes deux être renforcées. Ces deux politiques publiques doivent être coordonnées. Pour des raisons techniques, il précise que ce dossier est actuellement piloté par la DIREN, mais qu'une fois que les bases seront posées, la stratégie des bornes de recharge pourrait directement être pilotée par le département en charge de la mobilité.

Le Postulant précise que son postulat vise à permettre aux personnes de recharger leur véhicule électrique à des puissances plutôt basses, durant la nuit, lorsqu'il y a moins d'utilisation supplémentaire d'électricité par des appareils électroménagers. Il donne l'exemple de la Norvège, qui a un taux de voitures électriques 20 fois supérieur à la Suisse, mais qui parvient à gérer le problème grâce à des bornes intelligentes. Il reconnaît que certains bâtiments posent effectivement des problèmes, et que à certains endroits, les gens ne pourront pas exiger une borne électrique de forte puissance dans leur garage.

Une Députée a calculé le nombre des gigawatts consommés si la moitié du parc automobile de la ville de Lausanne était convertie en véhicules électriques : elle parle d'une consommation très importante. Elle souhaiterait savoir si le canton a aussi fait une estimation à ce sujet, sans parler de l'ampérage. Elle estime aussi que la quantité d'énergie consommée par les véhicules électriques est sous-estimée.

Le Chef de département précise que ces éléments ont été anticipés dans les différentes projections de la Conception cantonale de l'énergie (CoCEn), notamment la production d'énergie qui devrait permettre au système de fonctionner. Néanmoins, il précise que certains aspects techniques pourraient localement poser des problèmes. Il souligne que la CoCEn se cale sur les objectifs climatiques : le zéro carbone à l'horizon 2050 est intégré et coordonné avec les objectifs qui figurent dans la CoCEn. Il ajoute que cela passe par une montée en puissance en matière de production d'énergie renouvelable, mais aussi en termes d'efficacité énergétique et de sobriété énergétique – les trois piliers de la CoCEn. Il reconnaît que le passage à l'électrique sera un défi en termes de capacité de production, de capacité de répondre à la demande qui sera générée.

Le Directeur de la DIREN a.i. précise que la CoCEn a précisément été construite en tenant compte de cette évolution du trafic motorisé thermique vers l'électrique. Il souligne que, dans la CoCEn, 5 térawattheures sont considérés en 2015 pour la mobilité de façon générale et que, avec les efforts à consentir, on serait à 3,6 térawattheures en 2050. Il précise encore que, d'ici 2050, d'autres moyens techniques pourraient encore apparaître.

Une Députée estime que 5 térawattheures n'est pas un chiffre négligeable. Elle demande s'il est possible de générer 5 térawattheures supplémentaires d'énergie renouvelable, et si oui par quels moyens ?

Le Chef de département mentionne que ce chiffre de 5 térawattheures est une extrapolation d'une projection qui a été menée à l'échelon fédéral. Actuellement, la consommation électrique est de l'ordre de 4 térawattheures et le potentiel solaire, en exploitant tous les toits du territoire vaudois, se monte probablement à 10 térawattheures, sans compter les façades, les routes et les infrastructures.

Un Député revient sur les recommandations et l'étude ARCAM réalisée au niveau de la région. Dans sa commune d'Echichens, qui comporte quatre villages, il mentionne l'existence de parkings communaux à l'usage du public. Ces parkings ont été créés parce qu'il n'y avait pas assez de places privées chez les propriétaires et les locataires. Il demande si la subvention proposée par le fonds de 14 millions concerne uniquement la pose de bornes de recharge ou si elle peut aussi être utilisée pour accompagner la pose de panneaux photovoltaïques qui pourraient couvrir ces parkings. Il trouverait intéressant de coupler ces deux usages.

Le Chef de département répond que ce fonds de 14 millions est exclusivement dédié aux infrastructures de recharge, mais que d'autres programmes sont en cours de réflexion pour la production solaire.

Dans le cadre de la révision de la LVLEne et du probable contre-projet à l'initiative sur les 300 millions, différentes propositions seront faites pour renforcer et accélérer la transition énergétique. Dans ce cadre, ce genre de soutien pourrait être envisagé.

5. EXAMEN POINT PAR POINT DU RAPPORT

2.2 Mesures d'encouragement

Un Député déclare qu'il est municipal en charge des bâtiments et des terrains communaux dans une commune. Dans le premier paragraphe, il demande ce que l'on entend par « travaux de rénovation dits lourds ».

Le Chef de la division efficacité énergétique explique que cette règle des travaux dits « lourds » s'applique en fonction de la valeur des travaux par rapport à la valeur ECA. Lorsque le montant des travaux dépasse les 50 % de la valeur ECA, la législation exige que l'on réfléchisse à la rénovation énergétique complète du bâtiment. Dans la révision de la LVLEne, il est aussi prévu d'imposer en parallèle la pose d'équipement électrique sur les places de parc. En fixant un délai sans étapes intermédiaires pour équiper les places de parc, il estime qu'il y a un risque que l'objectif ne soit pas atteint à l'échéance. L'idée est donc d'intégrer des objectifs intermédiaires, par exemple en équipant des places de parc lors d'une rénovation importante.

6. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 14 voix pour, 0 contre et 1 abstention.

Noville, le 7 novembre 2022.

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