

**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 Pierre Dessemontet et consorts – Pour une
politique cantonale en matière de bornes de recharge des véhicules électriques (17_POS_021)**

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. 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 indique que cet objet a engendré une montée en puissance, notamment par le biais d'un mandat confié à Quantis visant à mettre en place une planification stratégique. Cette dernière a permis d'identifier différentes actions et types d'infrastructures publiques de recharge méritant d'être soutenus et développés sur le territoire cantonal. Le rapport du Conseil d'Etat fait ainsi état de l'avancée des différentes mesures et des objectifs fixés dans le cadre de cette planification. Il s'agit par exemple de toutes les infrastructures de substitution et d'appoint à destination et en transit. L'identification des différentes infrastructures répondant à des besoins variés a montré la nécessité d'instaurer un monitoring. Les bornes de recharge se développent rapidement sur le territoire. Grâce à ce monitoring, il sera possible d'adapter le dispositif.

Par le biais de ces différentes interventions, un système de subvention a également été créé, dès février 2021. Le but est d'encourager les opérateurs à installer des bornes de recharge sur le domaine public. Cela concerne également les subventions et soutiens pour l'infrastructure de recharge sur le domaine privé. Des efforts ont été entrepris, car, comme rappelé dans le rapport du Conseil d'Etat, le secteur des transports représente près de 40% des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc d'un levier d'action important pour atteindre les objectifs que le Conseil d'Etat s'est fixé en la matière. Cette planification est menée en étroite collaboration avec la DGMR, la demande de recharge étant très forte. Il est nécessaire de coordonner la planification de l'effort cantonal aux planifications en matière de mobilité, notamment en termes d'interfaces de transport. Ce postulat a permis d'impulser une politique cantonale ambitieuse en la matière.

3. POSITION DU POSTULANT

Selon le Postulant, la situation a beaucoup évolué depuis le dépôt de son postulat, il y a plus de 5 ans. Le postulat de 2017 indiquait qu'un nouveau véhicule sur 100 était de type rechargeable. Actuellement, ce chiffre se situe aux alentours de 16 à 22 véhicules. Le postulat mettait en avant le fait qu'il s'agissait d'une technologie émergente qui peinait à s'installer, notamment en raison du manque de bornes de recharge. Le postulat demandait la mise en place d'infrastructures de bornes de recharge. Or, la réponse du Conseil d'Etat est plus large. Ce dernier indique d'ailleurs un objectif de 2'000 points de recharge pour 2025. Il s'agit d'un changement de paradigme. Le postulant est extrêmement satisfait de la réponse du Conseil d'Etat et propose aux commissaires de l'accepter.

4. DISCUSSION GENERALE

Selon un Député, le rapport mentionne régulièrement les bornes de recharge électrique, mais il n'en va pas de même des bornes bidirectionnelles. Ces dernières permettent de réinjecter, lors de moments critiques, l'électricité de la voiture au réseau. Il existe des projets pilotes, notamment à Y-Parc ou encore avec Mobility. Il se demande si cet élément entre dans les réflexions du Conseil d'Etat. Il est important d'envisager des bornes bidirectionnelles pour le stationnement longue durée. Ces bornes permettent d'utiliser les batteries des voitures comme des espaces de stockage capables de réinjecter l'électricité dans le réseau, notamment en hiver, la nuit ou en cas de mauvais temps.

Le Chef de la division efficacité énergétique indique que cette technologie n'a pas été mentionnée dans le rapport du Conseil d'Etat. En effet, l'objectif était de mettre en avant les infrastructures pouvant être mises en place pour faire face à l'émergence de la mobilité électrique, de manière générale. La problématique soulevée n'est plus liée à la recharge, mais plutôt à la possibilité de faire converger le réseau et les véhicules électriques pour déstocker et stocker de l'énergie. Des projets pilotes sont actuellement financés par l'Etat et visent à documenter cette technologie pour l'avenir.

Un Député mentionne l'étude réalisée par l'ARCAM, en 2020. Cette étude a mis en avant quelques recommandations à l'intention des communes. Elle a également formulé des remarques concernant les parkings et visant au report modal. Les interfaces mériteraient ainsi d'être équipées d'infrastructures de recharge, mais également de transports publics. L'installation de panneaux photovoltaïques pourrait également être envisagée sur ces parkings. Il cite l'exemple de Solarmobility. Il souhaite favoriser le lien entre production, utilisation et réseau de transports publics. La Romande Energie pourrait participer à ce développement. Enfin, le rôle des régions est important en termes d'accompagnement et de mise en œuvre de ces mesures.

M. le Conseiller d'Etat remercie le Député de lui avoir transmis cette étude. La DIREN soutient cette démarche. Il se réjouit d'une éventuelle collaboration.

Un Député s'interroge sur les véhicules hybrides rechargeables (VHR). Ces derniers font actuellement l'objet de critiques. Concernant les installations d'appoint à destination, il est indiqué que 40% du développement de ces infrastructures est destiné aux VHR. Le Député n'est pas sûr de comprendre cette indication figurant en page 5 du rapport, à la fin du point 4.2. De plus, il souhaite connaître la politique du canton en matière de VHR, tout en soulignant que ce type de véhicule peut être utile pour de courtes distances.

Le Chef de la division efficacité énergétique relève que, dans la fixation des objectifs et du nombre de bornes de recharge, il y a toute la question du dimensionnement de l'infrastructure. Or, celui-ci tient compte de la part du marché soit entre 30 à 40% de VHR pour 2030, selon la feuille de route de la Confédération. Dans les objectifs de développement de bornes de recharge, il est important de prendre en compte ce développement. Les VHR constituent une technologie de transition avant de passer au tout électrique.

Une Députée exprime une grande réticence quant à la volonté de subventionner des véhicules électriques. Elle souligne le fait que ces véhicules ont tendance à être plus lourds ; ils n'occasionnent qu'une réduction locale des émissions de CO₂ ; leur batterie doit être changée régulièrement, leur durée de vie variant de 6 à 15 ans, créant ainsi des problématiques en termes de recyclage ; l'approvisionnement en électricité devient de plus en plus difficile. Elle considère que le subventionnement des véhicules électriques n'est pas une bonne solution. Les véhicules motorisés prennent par ailleurs beaucoup de place. Elle souhaite que

l'installation de bornes de recharge pour les voitures soit alliée à des installations similaires pour les vélos électriques. Elle insiste sur le fait que ce subventionnement n'envoie pas le bon message, les véhicules électriques n'étant pas de nature à faire baisser drastiquement les émissions de CO₂.

M. le Conseiller d'Etat rappelle la stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité. Cette stratégie soutient et encourage l'électrification des voitures à essence, mais il est également très attentif au report modal, à la mobilité active ainsi qu'à l'électrification des vélos et des transports publics. Une récente décision politique a permis d'attribuer, d'ici 2025, 14 millions pour soutenir et subventionner la transition vers l'électrification. Il ne s'agit toutefois pas de la seule mesure en termes de réduction des émissions de CO₂. Dans le cadre de la révision de la Loi sur l'énergie, il s'agira de planifier la fin des subventions pour en venir à la solution valaisanne qui oblige les propriétaires privés à équiper leurs places de stationnement de bornes électriques. Il souligne qu'il s'agit bien de subventionner les bornes électriques et non les véhicules électriques.

Un Député évoque le rôle du marché dans le développement des voitures électriques. Il se demande si les subventions visent à encourager le privé à développer l'infrastructure ou bien à baisser les coûts pour les utilisateurs finaux. Il craint qu'un prix de recharge en borne publique trop bas décourage les acteurs du marché à développer leur propre réseau.

M. le Conseiller d'Etat est conscient de ce risque. L'aide et le subventionnement envisagés sont ainsi limités dans le temps. Dans le cadre de la révision sur la Loi sur l'énergie, il y aura probablement un basculement visant à abandonner ce type de subventionnement. La limite temporelle de subventionnement, soit l'enveloppe des 14 millions, a été fixée à 2025.

5. EXAMEN POINT PAR POINT DU RAPPORT

Un Député mentionne la conclusion qui évoque la mobilité active et se demande ce que cela signifie.

M. le Conseiller d'Etat cite le report modal qui favorise les transports collectifs et la mobilité douce. La mobilité active quant à elle passe par d'autres mesures en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour faire en sorte que les besoins en mobilité se réduisent petit à petit.

6. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

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*