



Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Oleg Gafner déposée le 4 octobre 2022

« Électromobilité : arnaque à la prise, quelle situation pour les voitures hybrides à Lausanne »

Lausanne, le 12 janvier 2023

Rappel de l'interpellation

« Fin 2021, le TCS Suisse annonçait que pour la première fois, les véhicules à propulsions alternatives représentaient une plus grande part des nouvelles immatriculations que les véhicules à moteurs thermiques. Parmi ces propulsions alternatives, les modèles hybrides « plug-in » (électrique et hybrides rechargeable) regroupent 28% du nouveau parc automobile suisse, contre 18% pour les modèles entièrement électriques.

Début 2022, l'État du Valais publiait un rapport commandé à la société Impact Living au sujet de cette catégorie de voiture. La conclusion de cette étude est que ces véhicules émettent au final plus d'émissions au lieu de participer à leur réduction (certains véhicules consommant en mode diesel près de 230% de plus que les valeurs indiquées par les constructeurs). L'autonomie des batteries de ces modèles étant par ailleurs très limitée, la consommation au litre est augmentée précisément par le transport d'une batterie. Ces révélations ont par ailleurs fait l'objet d'un commentaire de la part de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) qui conclut que ces véhicules "ne représentent qu'un avantage écologique très limité".

Pour cette raison, le Valais a décidé de retirer les subventions pour l'achat de cette catégorie de voiture.

Au vu du parc de borne de recharge pour véhicule électrique des Services industriels lausannois (SIL) et de ces nouvelles données en la matière », l'interpellateur pose à la Municipalité les questions qui suivent ci-après.

Préambule

La Municipalité a pour objectif de réduire le parc de voitures individuelles des Lausannoises et Lausannois en développant les transports publics et d'inciter à la transition vers les véhicules électriques les Lausannoises et Lausannois qui ne peuvent renoncer à la mobilité individuelle. L'objectif est d'arriver à réduire à zéro les émissions directes de CO₂ pour la mobilité d'ici 2030.

Lausanne est une ville essentiellement de locataires pour lesquels les solutions de recharges sont moins évidentes que pour un propriétaire. La Municipalité participe à la décarbonation de la mobilité individuelle en proposant des prestations pour des bornes privées et en exploitant un réseau de bornes de recharge publiques qui sera étendu en prenant en compte cette spécificité.

En matière de bornes de recharge privées pour les parkings en ouvrage, les SIL proposent le produit CHARG'IMMO qui peut être obtenu sans investissement pour le propriétaire du parking et le bénéficiaire de la prestation. Dans ce cas, les SIL installent et exploitent les

bornes dont ils restent propriétaires. Cette offre est issue d'un partenariat avec une société valaisanne.

En matière de bornes de recharge publiques, la Municipalité exploite depuis mars 2019 quatre stations permettant chacune de recharger deux véhicules électriques. Le stationnement est payant et limité à deux heures.

La Municipalité a récemment validé une extension des bornes publiques sur un nouveau modèle visant en priorité les porteurs de macarons. Il s'agit ainsi de faciliter la transition des Lausannoises et Lausannois ne disposant pas d'une place de parc privée et devant conserver un véhicule individuel vers les véhicules électriques.

Les quartiers qui présentent les plus grandes densités de macarons attribués et le moins de places de parc privées seront équipés d'une station publique de recharge d'ici fin 2023. Il s'agit des zones suivantes, par ordre de priorité : Maupas, Valency, Sous-gare, Ouchy, Borde, Bellevaux, Sébeillon, Malley et Montchoisi. Les stations de recharge seront composées de quatre bornes (quatre places de stationnement).

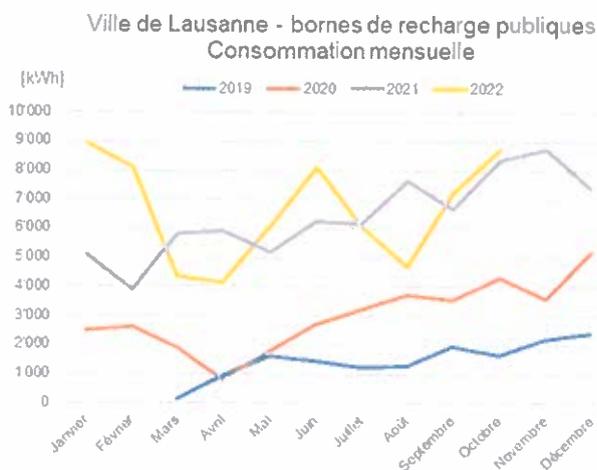
Le financement des premières stations est assuré par le préavis N° 2021/32 « Financement des prestations de services énergétiques des Services industriels (SIL) ». Un financement spécifique sera sollicité pour les suivantes par le biais du rapport-préavis qui répondra prochainement aux postulats de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal » et de M. Yves Salzmänn « Pour une augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques » et présentera également les mesures pour la poursuite de l'électrification des véhicules de la Ville et pour leur recharge.

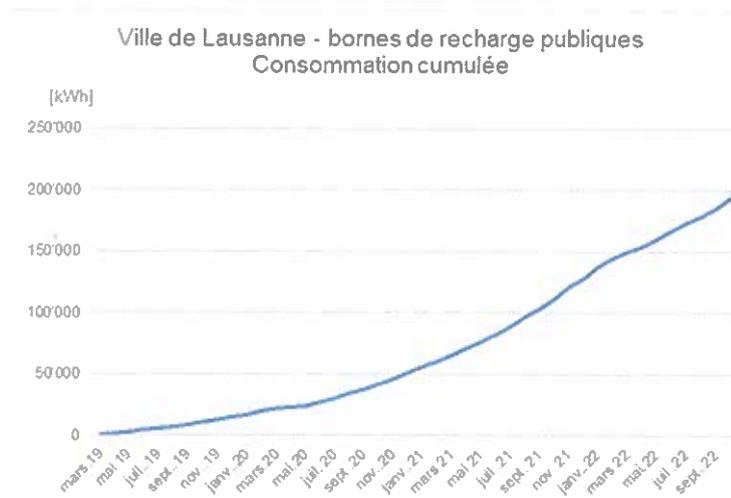
Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

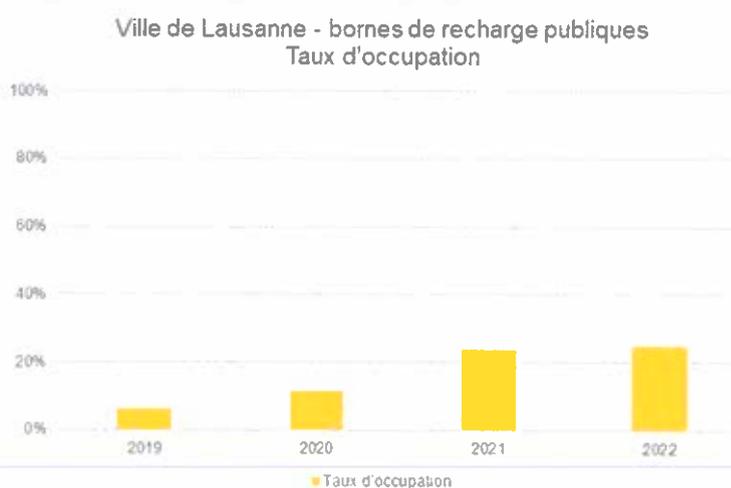
Question 1 : Quel est le taux d'occupation des places de recharge en ville de Lausanne ?

Depuis la mise en service des quatre bornes de recharge publiques en mars 2019, leur utilisation a progressé jusqu'à mi-2021, pour atteindre un plateau, qui présente des variations mensuelles :





Depuis la mise en service des bornes, leur taux d'occupation des bornes, correspondant aux heures durant lesquelles un véhicule utilise la borne par rapport aux heures totales annuelles, a considérablement augmenté pour atteindre 25% en 2022.



Question 2 : Quelle part de ce taux d'occupation, les véhicules électriques hybrides « plug-in » occupent-ils ?

Les bornes de recharge ne permettent pas d'identifier de manière fiable les recharges spécifiques aux véhicules électriques hybrides plug-in.

Question 3 : Au vu de cette actualité, la Municipalité envisage-t-elle de limiter l'usage des bornes publiques installées par la ville aux véhicules 100% électrique ? (Conformément à la loi sur les amendes d'ordre et la liste des amendes de l'Ordonnance sur les amendes d'ordre, l'accès aux places dédiées à la recharge peut en principe être limité à une ou des catégories de véhicules spécifiques (art. 48, al. 4, 65, a1. 13, et 79, al. 6, OSR))

La Municipalité n'envisage pas de limiter l'usage des bornes exploitées par les SIL aux véhicules 100% électriques. Elle ne souhaite pas prêter les Lausannoises et Lausannois qui ont, de bonne foi, fait l'achat d'un véhicule présenté comme moins polluant mais dont il est aujourd'hui démontré qu'il ne présente pas l'efficacité attendue.

En outre, les modèles plug-in ne peuvent pas facilement être identifiés comme tel, ce qui rend tout contrôle incertain.

Enfin, les statistiques pour 2022 montrent qu'il y a deux fois moins de nouvelles immatriculations de modèles plug-in (8.3% fin septembre 2022) que de modèle 100% électrique (15.8%) en Suisse. Ce mouvement devrait s'accroître du fait de l'augmentation de l'autonomie des batteries et de l'augmentation de la présence de bornes de recharges publiques.

Question 4 : Quel est l'avenir pour les bornes électriques de la Ville de Lausanne (augmentation ou réduction du parc par exemple) ?

Comme indiqué en préambule, les stations de recharge existantes ne seront pas étendues sous leur forme actuelle. Les nouvelles stations de recharge publiques de la Ville viseront en priorité les porteurs de macarons et seront installées dans neuf quartiers prioritaires d'ici fin 2023. La poursuite du développement de ce réseau sera évaluée en fonction de l'accueil de cette nouvelle offre.

Question 5 : la Ville de Lausanne dispose-t-elle dans sa flotte de voiture de fonction des véhicules électriques hybrides?

La Ville compte dans sa flotte 12 véhicules électriques hybrides, dont deux plug-in, sur un total de 900 véhicules. Leur nombre n'a pas vocation à augmenter.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Oleg Gafner.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 12 janvier 2023.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter

