

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 38

chargée de l'examen du Rapport-préavis n° 2023/27 – Déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques – Réponse aux postulats de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal », de M. Yvan Salzmann « Pour une augmentation sensibles des bornes de recharge des véhicules électriques » et de M. Henri Klunge « De l'air pour les lausannois, de l'hydrogène pour leurs transports »

Présidence :	Carolina CARVALHO
Membres présents :	Yvan SALZMANN (Socialiste) ; Roland PHILIPPOZ (rempl. Carolina Carvalho, Socialiste) ; Tatiana TAILLEFERT (Les Verts) ; Anne BERGUERAND (Les Verts) ; Ariane MORIN (Les Verts) ; Henri KLUNGE (Libéral-Radical) ; Nicolas HURNI (Libéral-Radical) ; Johan PAIN (rempl. Gaëlle Kovaliv, Ensemble à Gauche) ; Virginie CAVALLI (rempl. Vincent Vouillamoz, Vert'libéraux) ; Josée Christine LAVANCHY (rempl. Nicola Di Giulio, UDC)
Membres excusés :	Sébastien KESSLER ; Séverine GRAFF (Socialiste) ; Antoine PIGUET (Libéral-Radical)
Représ. Municipalité :	M. Xavier COMPANYY, directeur Servicesindustriels ; M. Baptiste ANTILLE, responsable Division politique énergétique
Notes de séances	Kelly HARRISON.

Lieu : Salle de direction des SIL, Genève 34

Date : le 15 août 2023

Début et fin de la séance : 17h30 – 18h35

Le rapport-préavis n° 2023/27 porte sur la politique des places de recharge pour véhicules électriques menée par la Ville en complément aux offres privées. Malgré une offre privée bien développée, il est important pour les SIL d'offrir des bornes en voirie, avec une répartition adéquate dans les quartiers, en collaboration avec le service de la Mobilité et de l'aménagement des espaces publics. L'autre objectif est d'équiper les bâtiments avec des places de parc en ouvrage de bornes de recharge, au travers d'un contrat de prestations. En parallèle, les SIL mènent des réflexions sur les bornes de recharge pour les véhicules de l'administration, qui devront fonctionner avec de l'énergie 100% renouvelable d'ici 2030. Enfin, les SIL ne voient pas d'avenir pour la solution de l'hydrogène. L'hydrogène renouvelable reste

Conseil communal de Lausanne

rare aujourd'hui et est très énergivore en production. On estime que dans les cinq à 10 ans, il n'y aura pas de développement notable de ce gaz.

Discussion générale

À propos de la politique de modération des transports individuels motorisés (TIM), rappelée dans le rapport de préavis, les intentions de la Municipalité sont saluées par les commissaires. L'objectif reste de réduire les TIM, malgré le développement des bornes de recharge. Le Plan climat de la Ville, dont l'un des objectifs est d'arriver à zéro émission CO₂ pour la mobilité en 2023, suppose le développement de bornes de recharge. Cela dit, nous ne pouvons pas oublier que les batteries des véhicules électriques posent des problèmes.

La manière comme le rapport de préavis traite la thématique de l'hydrogène vert n'a pas fait consensus parmi les commissaires. Cependant, la majorité est d'accord avec la Municipalité sur le caractère précoce de la solution proposée par le postulat Klünge. Pour installer une station à hydrogène, il faudrait créer une grande infrastructure qui n'existe pas actuellement, ce qui suppose des dépenses importantes en Recherche et Développement. En plus, cette solution irait à l'encontre de l'objectif de réduction des TIM et de la présence de poids lourds en ville. Il faut aussi se rappeler que l'hydrogène est un gaz rare, plus compliqué à produire, à utiliser et à distribuer que l'électricité.

S'agissant des coûts des bornes de recharge, la Municipalité rappelle que le but n'est pas de réaliser un bénéfice. Il s'agira toutefois d'amortir l'investissement de l'installation, l'électricité utilisée et les coûts d'entretien nécessaires. Les emplacements sélectionnés répondent à plusieurs critères, notamment la proximité avec un point d'introduction au réseau électrique, ce qui réduit les coûts de raccordement.

Les places de parc équipées d'une borne de recharge seront considérées comme des places macaron, ce qui signifie que les voitures sans macaron parkées seront amendables. Les personnes qui disposeront d'un macaron et qui utiliseront ces places pour recharger leur véhicule recevront une notification après la recharge complète de leur véhicule. Une pénalité de trois francs de l'heure est appliquée si le véhicule complètement chargé n'est pas déplacé ailleurs. Cette pénalité ne s'applique pas entre 20h00 et 8h00 du matin. Les détenteurs des macarons pourront savoir quelles places équipées d'une borne de recharge sont libres via l'application EVPASS.

Concernant les bornes installées dans les immeubles privés, l'abonnement au produit SIL pour les parkings en ouvrage coûtera 45 (avec subvention cantonale) ou 51 (sans subvention cantonale) francs par mois. Si le ou la locataire souhaite acheter la borne (CHF 2'230.- sans subvention cantonale, CHF 1'830.- avec subvention cantonale), il ou elle ne paiera plus que 13 (avec subvention cantonale) ou 18 (sans subvention cantonale) francs par mois, ce qui couvre les coûts d'infrastructure. Les SIL incitent fortement les propriétaires à produire eux-mêmes de l'électricité, mais ce n'est pas indispensable, le réseau n'étant que peu affecté par l'utilisation des bornes. Une étude est en cours de réalisation pour déterminer l'impact de l'électrification des véhicules sur le réseau, pour permettre aux SIL d'envisager des scénarios de développement.

Concernant la possibilité d'installer et de réserver des bornes aux taxis, les discussions sont assez avancées, mais portent plutôt sur la prestation commerciale qui permettrait d'installer des bornes à domicile des chauffeurs et chauffeuses de taxi.

Discussion particulière

Conseil communal de Lausanne

- *4.1 Développement du réseau de bornes de recharge publiques*

Les prix du kWh des bornes de recharge publiques peuvent varier en fonction du tarif de l'électricité. Avec EVPASS, on paiera 65 centimes par kWh sur une borne standard, sans abonnement. À cela, il faut ajouter 1,50 CHF et le stationnement. Le coût total de la recharge d'un véhicule va dépendre de la capacité de sa batterie. Cela dit, ce coût sera nettement en dessous de ce que coûte une recharge de véhicule à essence.

Chaque station publique de quatre places de stationnement s'étend sur six places actuelles, puisque les bornes sont placées entre les places de parc.

- *4.2 Développement d'une prestation commerciale pour bâtiments d'habitation collective*

Pour installer une borne de recharge, les SIL exigent que le fournisseur d'énergie de l'immeuble en question soit à 100% renouvelable. Si l'on a un abonnement Explorer (prestation commerciale pour les immeubles privés), on paiera 57 centimes par kWh, plus un abonnement de 42 francs par an et le stationnement.

- *8. Impact sur le climat et le développement durable*

Les commissaires apprécient l'attention que ce rapport-préavis accorde à la question de la biodiversité et à l'évolution prévue de production d'électricité.

Conclusion(s) de la commission

Les conclusions du rapport ont été votées séparément :

1. d'adopter la réponse au postulat de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal » ;

Vote : **11 oui** **0 non** **0 abstention**

2. d'adopter la réponse au postulat de M. Yvan Salzman « Pour une augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques »

Vote : **11 oui** **0 non** **0 abstention**

3. d'adopter la réponse au postulat de M. Henri Klunge « De l'air pour les Lausannois, de l'hydrogène pour leurs transports »

Vote : **8 oui** **3 non** **0 abstention**

Lausanne, le 13 septembre 2023

La rapportrice :
Carolina CARVALHO