

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 66

chargée de l'examen du rapport-préavis N° 2018/19 :

Réponse au postulat de Mme Séverine Evéquo et crts : « Toujours plus de deux-roues motorisés à Lausanne, limitons le bruit et la pollution au centre-ville, encourageons le scooter électrique ! ».

Réponse au postulat de Mme Aude Billard et crts : « Mise en place de stations de recharge pour deux-roues électriques avec toitures couvertes de panneaux solaires ».

Présidence :	M. Roland Philippoz (Socialiste)
Membres présents :	M. Denis Corboz (Socialiste), Mme Aude Billard (Socialiste), M. Alix Olivier Briod (Libéral-Radical), Xavier de Haller (Libéral-Radical), Benjamin Rudaz (Les Verts), Pierre Oberson (Libéral-conservateur, Jean-Marie Fürbringer (Le Centre), Jean-Luc Chollet (UDC)
Membres excusés :	Mmes Roch (Les Verts) et Manzoni (EàG), M. Mivelaz (Socialiste)
Représentant-e-s de la Municipalité :	M. Jean-Yves Pidoux, directeur des SI, M. Nicolas Waelti, secrétaire général, M. Xavier Righetti, chef de la division « Efficacité énergétique »
Notes de séances	Mme Mireille Pahud, assistante du secrétaire général

Lieu : Salle de conférence des Services industriels le de 14h00 à 15h30

Date : 31 août 2018

Début et fin de la séance : 14h00 à 15h30

En introduction, M. Le Municipal indique que ce rapport-préavis répond à deux postulats déposés à des périodes différentes. Le postulat de Mme Evéquo a été déposé il y a quelques années et la réponse a pris du temps. Il était nécessaire de trouver le meilleur moyen de prendre en compte l'évolution de marché problématique des scooters électriques, qui stagne, voire décroît. Le scooter électrique présente des avantages qui sont d'abord utiles à la collectivité : réduction du bruit, qui est une nuisance importante en ville, et réduction des émissions de CO₂. Il ne présente pas d'avantages directs pour l'utilisateur lui-même par rapport à un scooter thermique. Par contraste, le vélo électrique, qui peut aller jusqu'à 50 km/h et se recharge facilement grâce à sa batterie amovible, est lui plus léger, plus facile à parquer et moins cher à l'entretien qu'un scooter thermique. Entre le vélo électrique et le scooter thermique, le scooter électrique souffre d'un positionnement difficile. A Lausanne toutefois, le réseau de bornes de recharge pour les scooters électriques est une infrastructure qui existe déjà et qu'il vaut la peine de maintenir, même si les perspectives de développement sont faibles aujourd'hui. On recense 150 utilisateurs de scooters électriques à Lausanne. La Municipalité répond donc partiellement dans le sens du postulat transmis par le Conseil communal en rénovant et complétant le réseau existant, mais sans l'étendre ou le densifier, et en maintenant la subvention à l'achat de scooter, mais sans l'augmenter.

Pour le deuxième postulat, la réponse municipale a été donnée dans les temps. Dans ce cas, l'infrastructure souhaitée, soit des couverts solaires permettant de charger notamment des vélos électriques, n'existe pas. Le besoin justifiant la construction de ce réseau nouveau ne paraît pas avéré. Les vélos électriques n'ont pas besoin de solution de charge dans l'espace public, du fait de leurs batteries amovibles, qui sont chargées soit à domicile, soit au travail. Le domaine public, qui est déjà densément utilisé, peut de ce fait être exempté de cette tâche sans dommage.

Conseil communal de Lausanne

Dans le dispositif de soutien à la mobilité électrique, une troisième pièce peut être apportée à la réflexion avec le préavis 2016/47 qui concerne le renouvellement de la subvention en faveur des vélos électriques et qui a été adopté par le Conseil et le complément apporté dans le rapport-préavis N°2017/43, encore en cours de traitement, en réponse au postulat de M. Voiblet qui mettait en cause cette subvention communale.

Discussion générale

Un commissaire s'interroge sur la stratégie globale de la municipalité sur la mobilité électrique. Y a-t-il une distinction faite entre les 2 roues électriques et les 2x2 roues électriques car un postulat sur l'utilisation du domaine public pour l'installation de bornes de charge pour voitures électriques sera traité au conseil prochainement.

Le Municipal informe qu'il y a un projet pilote commun entre les SIL et le Service des routes et de la mobilité (RM), de la Direction des finances et de la mobilité (FIM) pour la réalisation de 4 bornes de recharge pour les voitures électriques. Une demande de crédit supplémentaire pour financer ce projet a été transmise à la Commission des finances, qui a décidé d'attendre le résultat du vote du postulat auquel il est fait référence en plénum avant de se prononcer. Pour les 4 roues, il s'agit bien d'une phase pilote qui devrait permettre de lever des incertitudes sur ce type de prestation. Quel est le marché ? Y a-t-il un réel besoin ? Qui sont les utilisateurs de ces 4 roues ? Où doivent se situer les bornes ?

Une commissaire ne comprend pas la logique du rapport-préavis. En effet, à la lecture des résultats de l'étude mandatée par l'OFEN sur le scooter électrique, qui montre qu'il ne dispose que d'un marché de niche déclinant, elle s'attendait à une décision de suppression des subventions et du réseau de bornes. Elle relève que les scooters électriques ne sont pas très performants énergétiquement et peu fiables techniquement. Pour confirmer cette impression, elle a appelé trois vendeurs lausannois de scooters qui confirment qu'il n'y a plus de marché. Il faudrait en tirer les conclusions et cesser de les soutenir. La proposition de couvert solaire avec charge à induction aurait alors été une alternative intéressante. Elle peine ainsi à comprendre les conclusions municipales qui vont à l'inverse de ce qui lui semblait être une évidence.

Plusieurs commissaires expriment des doutes sur l'opportunité de maintenir une offre très peu utilisée (voir tableau ci-dessous). La proposition des places couvertes pour vélos électriques suscite également des doutes, les utilisateurs pouvant recharger leur batterie à leur domicile, ce qui n'est pas possible pour les scooters.

Examen du rapport-préavis point par point

3.5.4 Bornes de recharge :

Les deux nouvelles bornes sont prévues autour de la gare. L'une d'elle pourra être réalisée immédiatement, l'autre ne le sera pas avant un certain temps en raison des travaux d'agrandissement de la gare. Le manque de visibilité de certaines bornes et du balisage des places contribue peut-être à cette sous-utilisation.

M. le Municipal explique que les bornes de recharge doivent être des éléments pour la promotion des véhicules 2-roues électriques. Il renforce la position d'un commissaire exprimant qu'il ne faut absolument pas donner le signal que l'électricité est gratuite. Pour ce parc de bornes de recharge, le signal de gratuité ne doit pas être donné indéfiniment. Mais il faut trouver un système de facturation adapté et la solution doit encore être trouvée.

Un commissaire relève que certaines bornes sont nettement sous utilisées et il se demande si elles peuvent être déplacées. Cette sous-utilisation peut avoir des origines diverses, manque de visibilité, détérioration, ... mais leur déplacement implique un coût. Lorsque l'ensemble du parc des bornes aura été rénové un suivi avec un bilan sera fait ainsi qu'une communication ciblée pour donner plus de visibilité au scooter électrique.

Conseil communal de Lausanne

3.5.5 Stationnement et recharge :

A la question de savoir s'il y a des possibilités de limiter l'occupation d'une place attribuée au scooter électrique et du temps de branchement sur une borne, les commissaires sont informés de l'impossibilité d'amender les scooters thermiques utilisant une place balisée pour un 2 roues électrique. Réponse hors séance de Police : « Le seul moyen de pouvoir créer des places de parage pour conducteur de deux roues à durée limitée est de signaler cette restriction. On peut placer un signal P (signal d'indication avec règles de comportement) pour motos et cyclomoteurs (et cycles puisqu'il en existe avec batterie) avec une plaque complémentaire. La plaque complémentaire d'un signal a toujours un caractère impératif. On devrait aussi mentionner que le disque de stationnement est obligatoire (ou pas). »

3.6.1 Augmenter l'efficacité des soutiens financiers :

A une question des coûts des soutiens aux scooters électriques, M. le Municipal indique que le coût de l'opération de rénovation des bornes se monte à CHF 94'780.- et qu'il est financé par le FEE. Les coûts annuels de maintenance consistent en de petites réparations. Tous les cinq ans un contrôle OIBT doit être réalisé qui ajoute une charge plus importante. D'éventuelles déprédations peuvent également alourdir la facture. A cela s'ajoute la consommation électrique, qui est prise en charge par les SIL. Le tout représente quelques milliers de francs par année.

En réponse à une question d'une commissaire sur les subventions accordées aux scooters et aux vélos électriques, le tableau suivant est transmis à la commission.

Évolution des subventions pour les scooters électriques et pour les vélos électriques

Subventions pour scooters électriques				Subventions pour vélos électriques		
Nbre	CHF	Moyenne CHF	Année	Nbre	CHF	Moyenne CHF
9	6'881	765	2008	164	44'700	273
9	6'336	704	2009	202	64'800	321
4	3'795	949	2010	183	65'400	357
2	1'679	839	2011	228	74'098	325
13	9'301	715	2012	319	103'800	325
6	4'681	780	2013	281	94'200	335
5	3'518	704	2014	336	110'134	328
3	2'266	755	2015	263	88'800	338
2	742	371	2016	460	137'905	300
4	3'122	781	2017	611	242'662	397
57	42'320	742		3'047	1'026'499	337

Evolution des prêts de clefs pour bornes de recharge

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Clefs distribuées	6	6	7	5	3	1	5	5	5	4	2

157 clefs ont été distribuées à ce jour et 145 clefs sont en circulation aujourd'hui. Les statistiques telles qu'elles sont tenues ne permettent pas de disposer du nombre de clés rapportées par année. Aucune clé n'a été rapportée récemment.

Au vu de ces données, plusieurs commissaires s'interrogent sur l'utilité du maintien d'un soutien aux scooters électriques. La technologie n'évolue pas et le marché du scooter électrique est inexistant. Pour certains, les fonds alloués seraient mieux utilisés pour d'autres projets d'avenir, par exemple celui de la recharge par induction que proposait le postulat de Mme Billard.

Les commissaires sont informés que l'OFEN, malgré ces constats, estime que les avantages présentés

Conseil communal de Lausanne

par le scooter électrique restent intéressants et encourage les collectivités publiques à les soutenir. Le soutien du FEE est important notamment lorsqu'un nouveau marché émerge ; il faut parfois de nombreuses années pour qu'il arrive à maturité, comme cela a été le cas pour les panneaux photovoltaïques par exemple.

4. Postulat de Mme Aude Billard et consorts

Mme la postulante rappelle que des références d'entreprises proposant des couverts solaires avec charge par induction figurait dans son texte et demande si des contacts ont été pris. Cela n'a pas été fait par l'administration car les statistiques à disposition montraient qu'il n'y a pas de besoin de recharge avéré pour les vélos électriques dans l'espace public.

Tant Mme la postulante que M. le Municipal sont d'accord sur le fait que l'usage des 2 roues électriques évolue rapidement et que pour éviter les conflits, la gestion de la mobilité dans l'espace public devra probablement être repensée plus globalement. Dans ce sens, Mme la postulante souhaite que les bornes de recharge pour scooters soient considérées comme des lieux de recharge pouvant évoluer et s'adapter cas échéant aux nouveaux usages de mobilité.

Parvenue au terme de ses discussions la commission passe au vote :

La conclusion 1 « d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Séverine Evéquo et consorts « Toujours plus de deux-roues motorisés à Lausanne, limitons le bruit et la pollution au centre-ville, encourageons le scooter électrique ! » ;

est approuvée par 7 voix pour et 1 abstention ;

La conclusion 2 « d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Aude Billard et consorts « Mise en place de stations de recharge pour deux-roues électriques avec toitures couvertes de panneaux solaires »

est approuvée par 6 voix pour et 2 abstentions ;

Lausanne, le 2 octobre 2018

Le rapporteur :
Roland Philippoz

