Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains chargée de l'examen du préavis PR26.24PR

concernant

une demande de crédit d'investissement de CHF 1'800'000.- pour financer la mise en œuvre de la stratégie de déploiement de la mobilité électrique de 2ème génération pour la période 2026 - 2035

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission a siégé le 16 septembre 2026

Elle était composée de Madame et Messieurs Stefania Beutler, Taulant Bruti, Jean-David Chapuis, Gabriel Delabays, Antoine Giraldi, Walter Müller, Fabien Richard et du soussigné, désigné président.

La délégation municipale était composée de Messieurs Benoist Guillard, Municipal, André Favre, Chef de service ad intérim, Pierre-Alain Kreutschy, Responsable département commercial et développement, Stéphane Thuillard, Responsable projets énergies et Gislain Grosjean, Chef de projet électricité renouvelable. Nous les remercions pour leur excellente présentation faite aux commissaires.

La Municipalité sollicite un crédit d'investissement de CHF 1'800'000.– afin de mettre en œuvre la deuxième génération de la Stratégie de déploiement de la mobilité électrique (SDME 2.0) pour la période 2026–2035.

Cette stratégie vise à poursuivre le développement des infrastructures de recharge sur le territoire communal, tout en accompagnant l'évolution des usages et la transition vers une mobilité moins carbonée.

La stratégie repose sur trois objectifs principaux : accompagner la transition vers une mobilité moins carbonée, améliorer la qualité de vie de la population et maintenir un équilibre financier. La mobilité individuelle motorisée représente actuellement 16 % des émissions de gaz à effet de serre de la Ville. L'objectif de décarbonation de la mobilité vise une réduction de 60 % d'ici 2040 (par rapport à 2015) ; cela représente une réduction de 10 % des GES directes de la Ville.

La SDME 2.0 s'inscrit dans la continuité du travail engagé avec la première génération de la stratégie.

Un premier projet pilote avait permis l'installation de quatre points de recharge en 2015. La SDME 1.0, développée entre 2019 et 2020, a ensuite permis le déploiement progressif de plus d'une centaine de points de recharge.

Sur les 117 points prévus dans le cadre de la première génération, 95 étaient réalisés et 22 encore planifiés à la fin de la période considérée. Le réseau est organisé en grande partie sous forme de « grappes » de bornes. Cette approche permet de mutualiser les raccordements et les travaux de génie civil et aurait permis de réduire les coûts d'installation d'un point de recharge d'un facteur de quatre à cinq.

Les investissements de la première génération ont également bénéficié de subventions cantonales importantes, représentant près de la moitié du crédit initialement engagé.

La présentation relève une croissance importante de l'utilisation du réseau. En six ans, la quantité d'énergie distribuée aurait été multipliée par douze, alors que le résultat d'exploitation demeure équilibré.

Pour 2025, les ventes liées à l'exploitation des infrastructures de recharge sont présentées à hauteur de CHF 142'601.–, pour CHF 131'071.– de frais d'exploitation, soit un résultat de CHF 11'530.–. Le volume d'énergie distribué par point continue par ailleurs d'augmenter.

La Ville estime également que le marché des véhicules rechargeables continue de progresser. À Yverdon-les-Bains, environ 7 % du parc automobile, soit plus de 1'000 véhicules, devrait être rechargeable en 2026. Entre 200 et 300 véhicules rechargeables supplémentaires sont attendus chaque année.

Cette évolution constitue l'un des arguments avancés en faveur de la poursuite du développement des infrastructures publiques.

L'un des principaux enjeux identifiés concerne les personnes qui ne disposent pas d'une place de stationnement privée permettant d'installer une borne à domicile.

Cette problématique est particulièrement présente dans les quartiers d'habitat collectif, dans le centre historique, dans certains anciens bâtiments et dans les parkings extérieurs. Les difficultés peuvent notamment concerner le raccordement électrique, le passage des câbles ou les coûts de génie civil.

La stratégie vise ainsi à garantir une possibilité de recharge pour toutes et tous, en particulier pour les locataires et les copropriétaires.

L'objectif fixé est de proposer une infrastructure publique à moins de cinq minutes à pied des zones résidentielles à forte densité, avec un tarif présenté comme accessible et équitable.

La stratégie distingue plusieurs usages afin d'éviter de concentrer tous les besoins sur les mêmes infrastructures :

- recharge publique de longue durée, principalement destinée à la recharge de quartier ;
- recharge rapide ou semi-rapide, notamment pour les visiteurs et les personnes en transit ;
- recharge individuelle, destinée aux propriétaires disposant de possibilités de recharge privées ;
- recharge industrielle, notamment pour les flottes d'entreprises et potentiellement les poids lourds.

La recharge lente, notamment en courant alternatif (AC), permet de recharger un véhicule sur plusieurs heures. Elle est particulièrement adaptée à une utilisation de quartier et permet également de répartir la demande dans le temps afin de limiter la pression sur le réseau électrique.

La recharge rapide en courant continu (DC) répond à une autre logique : elle permet de recharger un véhicule en un temps beaucoup plus court et doit notamment répondre aux besoins des personnes en transit.

Un élément central de la stratégie consiste à mutualiser les infrastructures en regroupant plusieurs bornes sur un même site.

Cette approche permet de partager les coûts de raccordement et de génie civil et donc de réduire le coût par point de recharge. Elle permet également de regrouper sur un même emplacement les besoins liés à la mobilité individuelle et à la mobilité partagée.

La Ville souhaite également limiter les conflits entre le stationnement traditionnel et les places réservées à la recharge. Dans la première génération, certaines places étaient ainsi accessibles exclusivement aux véhicules électriques tandis que d'autres étaient mutualisées entre véhicules électriques et thermiques, avec un marquage susceptible d'évoluer en fonction de l'occupation.

Sur les dix mesures analysées pour la deuxième génération, huit ont été retenues.

Les principales mesures sont :

- développer la recharge résidentielle publique ;
- développer la recharge d'appoint publique ;
- soutenir la recharge rapide, notamment pour les poids lourds ;
- accompagner l'électrification de la flotte communale ;
- soutenir l'électrification de la mobilité partagée ;
- accompagner les taxis dans leur transition ;
- moderniser certaines infrastructures ;
- développer une gestion intelligente des infrastructures de recharge.

Deux mesures ne sont en revanche pas retenues : la recharge destinée spécifiquement aux entreprises et la recharge pour l'aviation de loisir.

Le crédit de CHF 1,8 million se répartit principalement entre les infrastructures de recharge publique.

La mesure consacrée à la recharge résidentielle prévoit 80 points de recharge AC de 11 kW, répartis sur environ huit sites, pour un budget de CHF 750'000.–.

La recharge d'appoint prévoit 30 points de recharge DC semi-rapide, répartis sur environ six sites, pour un budget de CHF 800'000.–.

Un montant de CHF 50'000.– est consacré au soutien à la mise à disposition de zones de recharge rapide pour les véhicules légers et les poids lourds à proximité des sorties d'autoroute.

La mobilité partagée bénéficie d'un budget de CHF 80'000.–, tandis que CHF 120'000.– sont prévus pour les infrastructures destinées aux taxis et pour un projet pilote de gestion intelligente de la recharge et de la production photovoltaïque.

Des subventions cantonales et fédérales sont attendues pour un montant total d'environ CHF 730'000.–, soit environ 40 % du montant du crédit, sous réserve des conditions applicables. La SDME 2.0 doit permettre de faire passer l'accès à une borne publique à moins de cinq minutes à pied de :

- 43 % à 71 % des résidents ;
- 48 % à 67 % des employés (période 2020 – 2035).

Le réseau devrait passer de 117 à 227 points de recharge, répartis sur 29 emplacements à l'horizon 2035.

L'objectif n'est donc pas uniquement d'augmenter le nombre de bornes, mais également d'améliorer leur répartition géographique afin de répondre aux besoins des secteurs où la recharge privée est difficile.

La fixation des tarifs doit tenir compte de plusieurs éléments : le prix payé par les utilisateurs de véhicules thermiques, les tarifs pratiqués par d'autres collectivités ou opérateurs ainsi que la nécessité de couvrir les coûts d'exploitation.

Les bornes de quartier, destinées principalement à la recharge de longue durée, n'ont pas nécessairement vocation à imposer une durée maximale de stationnement. Cela permet notamment une recharge durant la nuit.

Pour les bornes rapides, une tarification liée au temps d'occupation peut en revanche être envisagée afin d'éviter qu'un véhicule ne monopolise inutilement l'infrastructure.

L'expérience de la SDME 1.0 est présentée comme relativement équilibrée sur le plan financier, avec un résultat d'exploitation positif en 2025.

La stratégie ne repose pas uniquement sur les infrastructures publiques.

Le développement de la recharge privée est également encouragé, notamment par l'aménagement du territoire, le conseil à la population et les solutions commerciales.

Des mesures d'incitation et de subvention peuvent également accompagner l'acquisition de véhicules électriques.

La SDME 2.0 prévoit également d'accompagner différents acteurs professionnels et collectifs :

- les taxis ;
- l'autopartage ;
- les services communaux ;
- les véhicules en transit ;
- les poids lourds.

La recharge rapide destinée au transit et aux poids lourds serait principalement développée avec des acteurs privés, notamment à proximité des sorties d'autoroute. La Ville prévoit ainsi un soutien de CHF 50'000.– pour lancer cette démarche.

Un projet pilote consacré aux taxis associera par ailleurs recharge et production photovoltaïque, avec un système de gestion à distance de la recharge.

La SDME 2.0 constitue la poursuite et l'élargissement de la politique de déploiement des infrastructures de mobilité électrique engagée depuis 2015.

Le projet présenté repose sur un investissement de CHF 1,8 million, dont environ CHF 730'000.– de subventions sont attendues. Il vise principalement à améliorer l'accès à la recharge pour les personnes qui ne disposent pas de solutions privées, à renforcer la couverture des quartiers résidentiels et à accompagner l'électrification de certains usages professionnels.

À l'horizon 2035, l'objectif annoncé est de permettre à 71 % des résidents et 67 % des employés d'accéder à une borne publique à moins de cinq minutes à pied, contre respectivement 43 % et 48 % actuellement.

La présentation met également en avant les résultats de la première génération : développement d'un réseau de plus de 100 points, mutualisation permettant de réduire les coûts d'installation, hausse importante de l'énergie distribuée et équilibre financier de l'exploitation.

La stratégie s’appuie sur une évaluation de la comparaison de l’équivalence thermique, une borne de recharge publique est aujourd’hui déjà plus rentable à la recharge en comparaison d’un véhicule qui doit faire le plein de carburant à 1.80 CHF/l. Elle prend en compte la concurrence de bornes équivalentes et résidentielles tout en intégrant des objectifs de rentabilité.

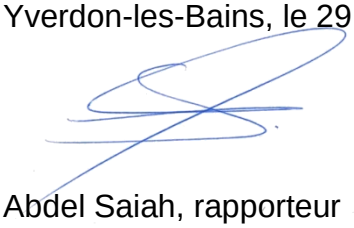
La Ville est en avance sur sa stratégie de déploiement, si on prend en compte le ratio bornes de recharge par véhicules électriques. Cette stratégie devrait se poursuivre afin de suivre la demande croissante due à l’électrification de la mobilité.

La poursuite de cette politique doit ainsi permettre à la Ville d'accompagner l'augmentation du nombre de véhicules électriques tout en tenant compte des contraintes liées au stationnement, au réseau électrique, aux coûts d'investissement et à l'accès équitable à la recharge.

Conclusions :

C'est donc à l'unanimité de ses membres présent·e·s que la commission vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, d’accepter les conclusions de ce préavis.

Yverdon-les-Bains, le 29 septembre 2026



Abdel Saiah, rapporteur