



*Signataires : Vincent Subilia, Murat-Julian Alder, François Wolfisberg,
Beatriz de Candolle, Jean-Pierre Pasquier, Antoine Barde*

Date de dépôt : 3 mars 2023

Proposition de motion **pour des infrastructures de recharge en adéquation avec les** **ambitions du plan climat cantonal en matière d'électromobilité**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que la deuxième génération du plan climat cantonal 2030¹ du canton de Genève fixe comme objectif une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2030 et la neutralité carbone d'ici 2050 ;
- qu'en matière d'électromobilité, le canton vise un taux d'électrification d'environ 40% du parc de véhicules en circulation d'ici 2030, et de 100% d'ici 2050 ;
- la fiche de mesures 2.5 du plan climat cantonal 2^e génération² ;
- que le canton souhaite dimensionner et installer une infrastructure de recharge publique compatible avec le développement de l'électromobilité ;
- la stratégie multimodale Mobilités 2030³ ;
- la stratégie de l'électromobilité 2030⁴ ;

¹ <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>

² <https://www.ge.ch/document/24973/annexe/1>

³ <https://www.ge.ch/document/2542/telecharger>

⁴ <https://www.ge.ch/document/3570/telecharger>

- qu'en 2022, parmi les 215 814 voitures de tourisme en circulation à Genève, 1,8% étaient entièrement électrifiées et 7,8% étaient équipées de technologies hybrides (OCSTAT)⁵ ;
- qu'en 2022, la part de marché des véhicules électriques parmi les nouvelles mises en circulation était de 12%, 39% pour les véhicules équipés en technologies hybrides (OCSTAT) ;
- qu'en 2022, près 60 756 motocycles et cyclomoteurs étaient immatriculés dans le canton, dont une part de véhicules électriques en forte progression ;
- que la disponibilité d'une infrastructure de recharge à domicile et/ou sur le lieu de travail est un facteur clé pour envisager la transition d'un véhicule thermique ou hybride vers un véhicule électrique ;
- que la structure du marché immobilier genevois, caractérisé par un taux de locataires élevé (78%), rend actuellement difficile l'installation d'infrastructures de recharge à domicile dans les immeubles locatifs ;
- que les investissements relatifs à l'installation d'infrastructures de recharge peuvent représenter un coût important pour les propriétaires immobiliers et les entreprises ;
- que le nombre de bornes de recharge électrique installées par les Services industriels genevois (SIG) était évalué à 30 fin 2021⁶ ;
- que la Fondation des parkings propose 360 places équipées de bornes de recharge électrique, pour voitures et deux-roues motorisés, réparties dans 34 parkings⁷ ;
- que l'objectif de la Fondation des parkings est de 1000 places équipées de bornes de recharge à l'horizon 2025 ;
- que le nombre de bornes de recharge a crû de 26% par rapport à 2020 en Suisse, pour une hausse de 62% des véhicules électriques sur la même période⁸ ;
- que le nombre de bornes de recharge rapide demeure insuffisant aux abords des infrastructures routières⁹ ;

⁵ https://statistique.ge.ch/actualites/welcome.asp?actu=4912&Actudomaine=11_02&mm1=02/01&aaaa1=2023&mm2=2/27&aaaa2=2023

⁶ <https://www.ge.ch/recharger-son-vehicule-electrique-voiture-scooter>

⁷ https://www.geneve-parking.ch/sites/fdpg.ch/files/FDP_RAG_2021_WEB.pdf

⁸ <https://www.rts.ch/info/economie/13531177-les-voitures-electriques-manquent-cruellement-de-bornes-de-recharge-en-suisse.html>

⁹ <https://www.rts.ch/info/sciences-tech/13810437-le-nombre-de-bornes-de-recharge-rapide-demeure-insuffisant-sur-les-autoroutes.html>

- la motion 2672 pour un développement cohérent des places de stationnement avec bornes de recharge¹⁰,

invite le Conseil d'Etat

- à prévoir, en collaboration avec la Fondation des parkings et les communes, dans les parkings et P+R opérés par ces dernières et par la fondation, une hausse significative des places équipées de bornes de recharge électrique, à l'attention des voitures et des cyclomoteurs ;
- à prévoir sur tout ou partie des places de stationnements en surface la mise en place de bornes de recharge électrique, en collaboration avec la Fondation des parkings, les Services industriels genevois et les communes ;
- à installer des bornes de recharge électrique publiques payantes à proximité des infrastructures routières importantes, notamment aux abords des jonctions autoroutières, des gares et de l'aéroport ;
- à mettre en place une plateforme internet unique recensant l'ensemble des bornes de recharge électrique existantes, en collaboration avec les plateformes déjà mises en place ;
- à adapter les subventions et incitations actuellement en place en faveur de l'électromobilité, en incluant dans les critères d'attribution l'ensemble des coûts de l'infrastructure de recharge électrique ;
- à améliorer les incitatifs permettant une hausse de l'installation de bornes de recharge dans les parkings des immeubles locatifs et des entreprises, en considérant par exemple la possibilité de déductions fiscales pour les propriétaires et de bonus fiscaux pour les entreprises ;
- à considérer la possibilité de déduire de l'impôt immobilier complémentaire le coût des infrastructures de recharge électrique ;
- à discuter et trouver des dispositifs, avec les associations immobilières, pour inciter à une augmentation du nombre de places équipées de bornes de recharge électrique lors de la construction de nouveaux immeubles ou lors des assainissements d'immeubles existants ;
- à simplifier la législation en vigueur pour permettre l'installation de bornes de recharge électrique dans les parkings privés.

¹⁰ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02762.pdf>

EXPOSÉ DES MOTIFS

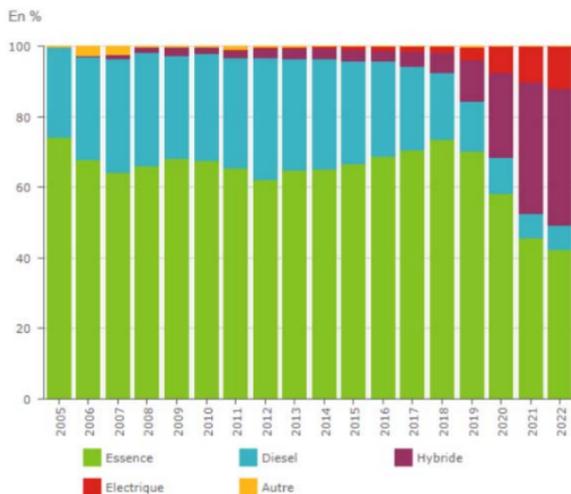
Les objectifs du canton en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, soit la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990 d'ici 2030 et la neutralité carbone d'ici 2050, sont extrêmement ambitieux et nécessitent des efforts conséquents. En effet, selon les derniers chiffres présentés le 7 décembre 2022 par le canton, la diminution des émissions totales de GES du canton entre 1990 et 2021 était de 20%. Un pourcentage certes non négligeable, mais qui est révélateur du défi de taille qu'il reste à relever durant les quelques années qui nous séparent de 2030.

Le volet Mobilité du plan climat cantonal 2030 (PCC) décline ces objectifs en matière de politique des transports. Trois axes sont privilégiés : la réduction des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé (TIM), le report modal vers des modes de transport moins polluants et l'électrification du parc automobile restant. Lors de l'adoption de la deuxième génération du PCC en 2021, l'objectif de ce troisième axe a été revu à la hausse, passant d'un taux d'électrification du parc de véhicules en circulation de 10% à 40% à l'horizon 2030. La fiche de mesures 2.5 du plan climat cantonal prévoit par ailleurs un taux d'électrification des véhicules de 100% à l'horizon 2050.

Or, force est de constater que la situation actuelle ne permet pas d'être optimiste quant aux chances de réalisation de cet objectif. En effet, selon l'OCSTAT, en 2022, parmi les 215 814 voitures de tourisme en circulation dans le canton de Genève, seules 1,8% étaient entièrement électrifiées et 7,8% étaient équipées de technologies hybrides. Cette même année, la part de marché des véhicules électriques parmi les nouvelles mises en circulation était de 12%, et de 39% pour les véhicules hybrides. Le taux d'immatriculation de véhicules électriques et hybrides a doublé entre 2020 et 2022, et décuplé depuis 2013, comme le montre le tableau ci-dessous. Sur la même période, le nombre de cyclomoteurs électriques a également augmenté de manière significative.

Cet essor sera encore plus marqué dans les prochaines années, en raison de l'interdiction décrétée par l'Union européenne d'équiper des voitures neuves avec des moteurs thermiques à l'horizon 2035.

Répartition des voitures de tourisme neuves mises en circulation, selon le type de carburant, depuis 2005



Actuellement pourtant, des freins subsistent aux objectifs du PCC et à l'essor de l'électrification du parc automobile. Les raisons de ce retard doivent être explorées et des moyens supplémentaires doivent rapidement être mis en œuvre afin de convaincre davantage d'automobilistes d'abandonner leurs véhicules thermiques. En l'état, le passage en masse du TIM thermique au TIM électrique est principalement freiné par trois facteurs : le surcoût à l'achat des voitures électriques par rapport à leurs équivalents thermiques, le manque d'autonomie et le manque de disponibilité de points de recharge. Si une amélioration rapide des deux premiers facteurs est constatée (diminution du surcoût et augmentation de l'autonomie), le troisième, à savoir le manque de disponibilité de points de recharge, est particulièrement problématique.

Pour des raisons de praticité, il est en effet crucial pour l'utilisateur de disposer d'une solution de recharge à domicile et/ou sur son lieu de travail. Or, la structure du marché immobilier genevois, caractérisé par un taux de locataires de 78%, ainsi que les coûts importants qu'engendrent de telles infrastructures freinent considérablement l'installation d'infrastructures de recharge dans les immeubles locatifs et les parkings d'entreprise.

A ce jour, des subventions, respectivement de 1000 ou 2000 francs maximum, sont accordées par le canton pour l'installation de bornes de recharge dans les parkings individuels ou collectifs. Si ces aides sont les bienvenues, il apparaît clairement, au vu des chiffres précités, qu'elles sont

insuffisantes afin d'induire le rythme d'installation nécessaire à la réalisation des objectifs du PCC.

Considérant ces éléments, les signataires demandent la mise en place d'aides et d'incitations supplémentaires en adéquation avec les objectifs adoptés dans le PCC. Les mesures devraient en particulier se concentrer sur la facilitation de l'installation d'infrastructures électriques de recharge dans les parkings collectifs des immeubles locatifs et les parkings d'entreprise. En effet, ces infrastructures représentent souvent un coût important pour les propriétaires immobiliers et les entreprises. De plus, les subventions existantes ne permettent qu'une aide partielle concentrée sur les bornes et non sur l'infrastructure électrique globale, cette dernière nécessitant souvent des investissements supplémentaires.

Si la forme précise des aides et des incitations demandées reste à définir, les signataires suggèrent deux pistes de travail à considérer. La première est l'opportunité de déduire de l'impôt immobilier complémentaire le coût des investissements relatifs aux infrastructures de recharge électrique. La deuxième suggère l'amélioration des incitatifs et subventions déjà mis en place, notamment en y intégrant des déductions fiscales supplémentaires et des bonus fiscaux pour les entreprises.

Ces aides et incitations doivent également s'accompagner d'autres mesures, comme la simplification législative et la collaboration active avec les associations de professionnels de l'immobilier.

Par ailleurs, il convient d'agir également sur la disponibilité de places équipées de bornes de recharge électrique. Considérant l'augmentation conséquente du parc automobile électrique genevois, décuplé sur 10 ans, et l'augmentation constante des prochaines années, le nombre de places actuelles est insuffisant, même si l'on doit reconnaître les efforts mis en place notamment par la Fondation des parkings en la matière. Il convient toutefois d'agir, en bonne collaboration avec la fondation et les communes, propriétaires elles aussi d'un parc de stationnement important, pour que la part de places équipées avec des bornes de recharge publiques soit considérablement augmentée. Actuellement, la Fondation des parkings gère près de 60 000 places de stationnement, dont 30 000 en ouvrage, et seulement 360 sont équipées de bornes de recharge. La fondation prévoit de passer ce nombre de places à près de 1000 d'ici 2025. Cela représenterait 1,6% du nombre de places gérées par la fondation, chiffre toutefois insuffisant au regard de l'augmentation importante du parc automobile électrique. A noter que, selon les statistiques du TCS, environ 20% de toutes les recharges de

voitures électriques ont lieu dans des lieux publics¹¹. Il est donc urgent de mettre en place des infrastructures en adéquation avec les objectifs du plan climat cantonal et des stratégies cantonales liées.

A cela, il convient également de prévoir la mise en place d'infrastructures de recharge électrique payantes aux abords des jonctions autoroutières et des gares du canton. En Suisse romande, seules les aires de repos du Valais sont toutes équipées. L'axe autoroutier Genève-Yverdon-Neuchâtel-Delémont est aussi « très mal équipé au niveau des aires de repos », selon le président de l'Association romande des utilisateurs de véhicules électriques.

Par ailleurs, il convient également d'informer les utilisateurs de manière claire sur la disponibilité d'espaces de recharge électrique, dans l'esprit de la Smart City voulue par le Conseil d'Etat, en mettant en place une plateforme internet unique recensant l'ensemble des bornes de recharge électrique existantes, dans l'esprit du réseau MOVE, auquel les SIG ont notamment adhéré.

Au vu de ces explications, les auteurs vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un accueil favorable au présent texte.

¹¹ <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/mobilite-electrique/bornes-recharges-publiques.php>