



Date de dépôt : 27 novembre 2024

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur la motion de Vincent Subilia, Murat-Julian Alder, François Wolfisberg, Beatriz de Candolle, Jean-Pierre Pasquier, Antoine Barde pour des infrastructures de recharge en adéquation avec les ambitions du plan climat cantonal en matière d'électromobilité**

En date du 21 juin 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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;*

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>

- *la stratégie de l'électromobilité 2030*⁴;
- *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 2021*⁶;
- *que la Fondation des parkings propose 360 places équipées de bornes de recharge électrique, pour voitures et deux-roues motorisés, réparties dans 34 parkings*⁷;
- *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 période*⁸;

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

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-manquentcruellement-de-bornes-de-recharge-en-suisse.html>

- que le nombre de bornes de recharge rapide demeure insuffisant aux abords des infrastructures routières⁹;
- 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 deux-roues électriques;
- 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, et qui indique pour chacune des bornes la puissance et le prix;
- 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

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

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

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.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le développement des infrastructures de recharge est un axe essentiel de la politique développée par l'Etat pour atteindre les objectifs qu'il a fixés dans la stratégie de l'électromobilité 2030 et qui ont été renforcés par le plan climat cantonal – 2^e génération (PCC). Les mesures d'incitations visent dès lors 2 objectifs : la recharge privée, à domicile, et la recharge publique.

Recharge privée

La Confédération considère qu'entre 41% et 79% des recharges de véhicules électriques se font à domicile¹¹. C'est pour cela que dès 2017, année d'adoption de la stratégie de l'électromobilité 2030, diverses approches ont été étudiées (subventions, exonérations fiscales). La stratégie retenue, subvention et obligations constructives, s'est concrétisée dès 2019 par la mise en place d'une subvention d'aide à l'achat de bornes et à leur installation à domicile¹². Ce dispositif, qui finançait jusqu'à 50% des frais avec un plafond de 50% des dépenses effectives, a permis l'installation de 1750 points de charge pour un montant de 1,7 million de francs. Cette subvention à la borne a profité surtout aux propriétaires des zones résidentielles et peu au développement d'infrastructures collectives dans les immeubles d'habitation. Ainsi a-t-il été décidé de l'abandonner au profit d'un nouveau dispositif. La subvention à la borne a donc pris fin au 31 mars 2024 et a été remplacée par une aide à l'électrification des parkings d'immeubles de plus de 5 logements¹³. Il s'agit désormais d'apporter un soutien financier permettant de lancer l'installation des équipements nécessaires à l'électrification dans les parkings des immeubles et ainsi de massifier la pose d'infrastructures de recharge à domicile, dans les parkings. Une enveloppe d'un million de francs a été allouée en 2024 à ce dispositif, spécifiquement orienté sur le bâti existant. Un montant maximum de 20 000 francs par parking équipé est à disposition des propriétaires. A ce jour, en quelques mois, plus de 600 places électrifiées ont été subventionnées par ce dispositif, traduisant son intérêt en tant que levier d'électrification.

Les constructions nouvelles sont, quant à elles, tenues de respecter le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 17 mai 2023 (RPSFP; rs/GE L 5 05.10), qui a précisément été modifié en 2023 pour

¹¹ <https://www.recharge-au-point.ch/fr/outils/scenarios-de-besoins-de-recharge/>

¹² <https://www.ge.ch/subventions-electromobilite/borne-individuelle-installee-avant-31-mars-2024>

¹³ <https://www.ge.ch/subventions-electromobilite/electrification-parkings-habitation-collective>

favoriser l'essor de l'électromobilité dans les parkings d'habitation en sous-sol. Le RPSFP rend ainsi obligatoire un équipement minimum pour l'électrification dans les parkings des constructions nouvelles. Une référence au cahier technique SIA 2060 a été inscrite pour préciser les niveaux d'équipement requis.

Au-delà de ces mesures, la task force électromobilité (plateforme interdépartementale chargée du pilotage transversal de la stratégie de l'électromobilité 2030 et regroupant le département du territoire, le département de la santé et des mobilités, la Fondation des parkings, les Services industriels de Genève (SIG) et la Ville de Genève) a lancé en 2023 un grand chantier avec les propriétaires institutionnels et privés en vue de les faire adhérer à une feuille de route dont l'ambition est que chaque institution signataire s'engage à atteindre volontairement des objectifs de développement d'infrastructures de recharge dans son parc bâti.

Par ailleurs, aujourd'hui, plusieurs opérateurs peuvent proposer l'installation de bornes de recharge dans les immeubles sans investissement de la part des propriétaires. Notamment, les SIG ont, à ce jour, prééquipé électriquement 590 places privées dans des parkings existants, dont 194 sont déjà dotées de bornes et sans avoir eu nécessairement recours à un apport financier des propriétaires d'immeubles.

Les installations de recharge pour les véhicules des collaborateurs sur les lieux de travail ne font pas l'objet de mesures de soutien, car cela pourrait inciter les employés à se rendre au travail en voiture, ce qui est contraire aux ambitions de réduction du trafic individuel motorisé, notamment pendulaire, énoncées dans le PCC.

Recharge publique

En ce qui concerne la recharge publique, l'Etat peut compter sur 3 partenaires essentiels : la Fondation des parkings, les SIG et les communes. La répartition des tâches est la suivante :

- la Fondation des parkings propose la recharge dans les parkings en ouvrage dont elle a la gestion. Elle propose de la recharge lente (3,7 kW) compatible avec le parking longue durée, lequel constitue la majeure partie de sa clientèle. À ce jour, elle a installé plus de 400 points de charge pour autos dans 39 parkings et 32 points de charge pour motos dans 8 parkings. Son objectif 2027 est de 1 000 points de charge installés. Elle va aussi mettre à disposition des places de stationnement pour installer des points de charge rapide dans les P+R en collaboration avec les SIG;

- les SIG sont chargés, par le biais de leur convention d'objectifs 2020-2024 (et devraient le rester dans la convention d'objectifs 2025-2029 qui est en cours de préparation), de développer l'offre publique de recharge pour l'électromobilité sur le domaine public. À ce jour, 329 points de charge à accès public ont été installés, dont 171 sur le domaine public et 158 sur le domaine privé à accès public. L'objectif 2030 pour les SIG est de déployer 1 500 points de charge. Ces points sont principalement en 22 kW. Les SIG installent aussi quelques bornes rapides en courant continu à plus de 100 kW dans les quartiers en complément de l'offre privée.
- les communes, en tant que propriétaires du domaine public, jouent un rôle essentiel dans le développement de l'infrastructure de recharge. Leurs choix dans la planification de la mobilité sur leur territoire jouent un rôle central. Ainsi, les dernières décisions de certaines communes de diminuer l'emprise des transports individuels motorisés sur le domaine public incitent à revoir la planification de la recharge publique.

À ce titre, la task force électromobilité a pris en 2024 la décision de lancer une étude visant à analyser les besoins en recharge rapide du canton et les besoins spécifiques des usages professionnels de l'électromobilité (taxis/voitures de transport avec chauffeur (VTC)/véhicules utilitaires légers/poids lourds). Les résultats attendus à fin 2024 permettront une planification territoriale plus fine dans le temps de ces recharges spécifiques.

Au-delà de l'offre publique, des acteurs privés nationaux et internationaux développent leurs propres stratégies de développement sur le domaine privé. Cette offre vient enrichir l'offre publique, principalement dans le secteur de la recharge rapide, mais aussi dans les parkings commerciaux en ouvrage.

Afin de permettre aux utilisateurs de localiser ces infrastructures de recharge, il existe des applications développées à l'échelle européenne. De son côté, l'Etat de Genève a renoncé à mettre en place une plateforme cantonale qui demanderait énormément de ressources pour un usage limité à son seul territoire. A l'échelle nationale, une telle plateforme a déjà été créée dans le cadre de la Feuille de route pour la mobilité électrique de la Confédération et remplit déjà ce rôle¹⁴.

¹⁴ www.je-recharge-mon-auto.ch

En conclusion, pour le Conseil d'Etat, les travaux lancés dans le cadre de la stratégie électromobilité 2030 et suivis par la task force électromobilité couvrent de façon complète le sujet de la présente motion et le présent rapport apporte les éléments de réponse aux invites de cette dernière.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET