



Date de dépôt : 13 décembre 2023

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Christo Ivanov : Développement de l'électromobilité : où en est le déploiement des points de recharge publics ?

En date du 17 novembre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La progression du nombre de véhicules électriques en Suisse est impressionnante. Alors que l'on dénombrait seulement 754 véhicules électriques en Suisse en l'an 2000, leur nombre s'élève à 110 751 en 2022. La part des voitures électriques continue d'augmenter et une voiture neuve sur quatre peut être rechargée sur le réseau électrique. Au niveau cantonal, en 2015, la stratégie pour la protection de l'air d'ici 2030 prévoit que 10% des véhicules immatriculés d'ici 2030 soient électriques.

L'essor de l'électromobilité se heurte toutefois aux possibilités de recharge qui sont une condition impérative à l'acquisition d'un véhicule électrique, ceux-ci étant le plus souvent rechargés sur le lieu d'habitation. Or, à Genève, il y a 78% de locataires et les ménages ont du mal à obtenir une installation de borne sur leur lieu de domicile. Il y a également des obstacles juridiques ou des coûts d'installation très élevés qui n'encouragent pas les propriétaires immobiliers à investir.

Les solutions à recharge lente conviennent à des usages routiniers en milieu domestique, résidentiel ou professionnel comme avec les parcs d'entreprise. Elles demandent néanmoins de huit à douze heures pour une recharge complète. A côté de la charge lente, les personnes notamment en déplacement souhaitent pouvoir effectuer une recharge rapide. Sur les routes de transit, la recharge lente n'a guère de sens, car il convient de recharger un maximum de véhicules en un minimum de temps, au risque de voir les

infrastructures de recharge saturées, un peu comme si un véhicule à essence tardait douze heures à faire le plein à la pompe.

Mes questions sont les suivantes :

1) Combien de points de recharge lente sur les 1 300 envisagés dans la stratégie de l'électromobilité 2030 restent à réaliser ?

2) La réalisation de points de recharge lente sur les axes de transit est-elle toujours d'actualité ?

3) Le réseau électrique sera-t-il capable de supporter ces sollicitations supplémentaires, notamment pendant les pics de consommation journaliers ?

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les objectifs fixés par la stratégie de l'électromobilité 2030, adoptée par le Conseil d'Etat le 28 juin 2017, ont été renforcés successivement par l'adoption de 2 plans climat cantonaux (en décembre 2017 et en avril 2021), signe de l'importance du sujet en matière de transition écologique dans les transports. Le plan climat cantonal 2030 – 2e génération rehausse la cible à 40% d'électromobilité, accompagnée d'une réduction de 40% du trafic individuel motorisé. L'objectif à ce jour est donc évalué à 55 000 véhicules électriques rechargeables à l'horizon 2030.

La stratégie de recharge du Conseil d'Etat porte sur 2 axes de développement.

1. Aide à la recharge à domicile par la subvention à la borne

La subvention individuelle à la borne de recharge pour véhicule électrique, en place depuis 2019, continue de rencontrer un vif succès :

	Bornes subventionnées	Coût (en francs suisses)
2019	104	118 651
2020	167	181 757
2021	319	306 189
2022	493	479 344
Nov. 23	320	308 836
TOTAL	1 403	1 394 777

On constate toutefois que ces subventions n'ont pas permis de débloquent la recharge dans les immeubles d'habitation.

Afin d'accompagner la massification de l'électromobilité, un nouveau dispositif de subvention, orienté vers l'habitat collectif, va succéder en 2024 au système actuel.

2. Recharge publique

La recharge publique vient en complément de la recharge à domicile, pour pallier l'absence de places de stationnement fixes pour près de 20% des véhicules genevois et pour répondre à des besoins d'urgences, professionnels et visiteurs. Il est prévu d'installer 2 500 points de charge à l'horizon 2030. Les acteurs publics, la Fondation des parkings (recharge lente en ouvrage) et les Services industriels de Genève (SIG) (recharge sur le domaine public), participent avec les communes à ce développement, tout comme les acteurs privés. A fin 2022, il y avait 621 points de charge de ce type dans le canton.

La taskforce électromobilité de l'Etat de Genève estime que 10% des points de charge devront être de la recharge rapide en 2030. Une étude de déploiement de ces infrastructures rapides est prévue en 2024, afin de déterminer les conditions et les besoins pour ce déploiement.

La recharge lente sur le domaine public fait partie de la stratégie cantonale pour satisfaire la recharge régulière des résidents ou la recharge occasionnelle. La volonté des communes urbaines est toutefois de libérer l'espace public du stationnement et de le transférer dans les parkings en ouvrage. Par conséquent, la planification d'infrastructures en bord de route

n'est pas l'unique solution et l'installation de points de recharge en ouvrage, accessibles au public, vient en complément.

Quant à l'impact de l'électromobilité sur le réseau électrique, nous n'anticipons pas à ce jour de difficultés majeures. Selon les projections de l'unité mobilité des SIG, les besoins électriques du parc de véhicules genevois représenteront 117 GWh en 2030 et 210 GWh en 2040, soit respectivement 4,4% et 7,8% de la consommation électrique genevoise (2 723 GWh en 2022). Le canton de Genève bénéficie d'un réseau de distribution électrique robuste, relativement dense, résilient et à haute valeur énergétique dans un périmètre principalement urbain et suburbain. Ce réseau ne cesse d'évoluer au gré des projets immobiliers et industriels, en parfait accord avec la mission donnée aux SIG par la loi sur l'organisation des Services industriels de Genève, du 5 octobre 1973 (LSIG; rs/GE L 2 35). Il est ainsi capable de supporter la demande actuelle liée à l'électromobilité et ne cesse d'être adapté par le gestionnaire de réseau aux besoins spécifiques liés aux nouveaux usages.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Antonio HODGERS