

Date de dépôt : 17 décembre 2014

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Alain Meylan, Anne Marie von Arx-Vernon, Vincent Maitre, Bertrand Buchs, Michel Forni, Francis Walpen, Daniel Zaugg, Jacques Jeannerat, Christophe Aumeunier, Gabriel Barrillier, Beatriz de Candolle, Antoine Barde, Ivan Slatkine, Jacques Béné, Charles Selleger, Philippe Schaller, Guillaume Barazzone, Pierre Conne, René Desbaillets, Pierre Weiss, Fabiano Forte, François Gillet, Fabienne Gautier pour un encouragement de l'électromobile à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 6 juin 2014, 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 :

- *l'avènement de la voiture électrique dite électromobile au dernier Salon international à Genève;*
- *le remplacement progressif du moteur thermique par le moteur électrique;*
- *le potentiel suisse du marché de l'électromobile (environ 700 000 véhicules);*
- *la sauvegarde du climat qui passe par une réduction de l'impact de la circulation automobile;*
- *le besoin de l'encouragement et du soutien des pouvoirs publics pour ce type d'innovation,*

invite le Conseil d'Etat

à entreprendre une étude approfondie qui débouchera sur la mise en pratique de mesures incitant les utilisateurs de transports individuels motorisés à devenir rapidement des électromobilistes, tout en n'excluant pas le recours à d'autres modes de propulsion propre en, notamment :

- menant une réflexion sur l'installation de bornes électriques dans des parkings, des garages ou des stations-service via un partenariat entre le secteur public, le secteur privé et les SIG;*
- intégrant le cycle de vie complet du véhicule électrique;*
- offrant une prime à la casse pour les véhicules à moteur remplacés par des véhicules électriques;*
- favorisant l'acquisition de véhicules électriques par l'Etat, les communes et les entreprises publiques;*
- accordant un rabais ou une exonération d'impôt sur les véhicules à moteur électrique;*
- accordant la gratuité du stationnement en surface au centre-ville pour les véhicules électriques.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Il est aujourd'hui impératif de réfléchir aux moyens de limiter l'impact environnemental du trafic routier et d'augmenter son efficacité énergétique, tout en visant à limiter la dépendance vis-à-vis du pétrole. En effet, l'impact environnemental du trafic individuel motorisé, notamment en matière de qualité de l'air, de bruit et de réchauffement climatique, représente un réel enjeu de santé publique. De plus, le potentiel en matière d'efficacité énergétique est considérable. Enfin, les prévisions de trafic issues du document « Mobilités 2030 » indiquent que le nombre de déplacements continuera d'augmenter significativement sur le territoire cantonal dans les prochaines années.

La Confédération a récemment étudié les enjeux et les opportunités de la mobilité électrique à l'échelle nationale. Le rapport « Mobilité électrique 2012 » de la Confédération précise que : « *La véritable percée de la mobilité électrique n'a pas encore eu lieu. Les premiers véhicules de grande série sont arrivés sur le marché en 2011 [...] mais les ventes restent timides. L'autonomie limitée, le prix à l'achat parfois très élevé et/ou le manque d'infrastructures de recharge pourraient dans un premier temps mettre un frein à une pénétration accrue du marché. Sur le chemin du tout électrique, on peut imaginer que des solutions transitoires se développeront dans les prochaines années, telles qu'un essor des motorisations hybrides ou l'apparition de véhicules équipés de prolongateurs d'autonomie.* » Cet état des lieux se confirme à Genève, avec seulement environ 150 voitures 100% électriques immatriculées en 2012.

A l'échelle cantonale, une analyse multicritères du cycle de vie des véhicules a été conduite en 2013 au sein de l'Etat par le groupe MOVE, en lien avec le renouvellement du parc de véhicules de l'Etat. Cinq modes de propulsion ont été analysés : essence, diesel, hybride (essence-électricité), gaz naturel et électrique 100%. Une analyse fine était en effet nécessaire pour appréhender les différents paramètres et opportunités, en prenant notamment en compte la production du véhicule et de l'énergie servant à sa propulsion, la maintenance et l'élimination du véhicule et des batteries, les coûts de production et d'achat, les effets sur l'environnement et la santé humaine, enfin la maturité de la technologie. Cette analyse a conclu qu'aucun des cinq modes étudiés ne ressort clairement en tête. Défavorisé par son coût d'investissement, par son autonomie et par l'énergie et les matériaux utilisés pour fabriquer la batterie, le mode électrique a toutefois un impact inférieur face aux autres systèmes pour ce qui est de l'empreinte carbone et des effets

sur la santé humaine, à condition de recharger les batteries avec de l'électricité verte et renouvelable.

Dans les prochaines années, les véhicules à propulsion électrique et les véhicules hybrides carburant-électrique devraient cependant continuer à se développer technologiquement et contribuer de manière accrue à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de l'impact environnemental du trafic routier motorisé. La Confédération, les cantons, les communes, ainsi que les entreprises d'approvisionnement en énergie, doivent se préparer et anticiper cette évolution technologique et les nouveaux défis qui s'y rattachent.

Concrètement, les deux enjeux principaux consistent, d'une part, à garantir une infrastructure de recharge conforme à la demande et, d'autre part, à mettre en œuvre des mesures d'incitation pour favoriser l'acquisition de véhicules électriques. Pour y répondre, il convient d'étudier en détail le marché potentiel et les différents scénarios de pénétration de l'électromobilité à Genève, en tenant compte de la proximité de la France et du trafic pendulaire. Pour les infrastructures de recharge, il s'agit en effet d'éviter des investissements inutiles et, en même temps, de prévoir suffisamment à l'avance le déploiement du réseau électrique pour répondre à la demande.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat a lancé en septembre 2014 une grande étude prospective appelée « Masterplan de l'infrastructure de recharge pour le canton de Genève » à l'horizon 2020. Cette étude, pilotée par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) via sa direction générale de l'environnement, se compose de deux phases :

- La première phase vise à quantifier la demande pour une infrastructure publique et privée de recharge (bornes électriques) dans le canton de Genève en étudiant plusieurs scénarios prenant en compte les facteurs d'influence locaux.
- La seconde phase consiste à calculer les coûts pour l'implémentation de l'infrastructure publique de recharge dans le canton de Genève et à analyser les formes de rentabilité envisageables.

A ce stade, l'étude se concentre sur les voitures de tourisme et les fourgonnettes. Les véhicules électriques à 2 roues et les véhicules de plus de 3,5 tonnes ne sont pas pris en considération car les enjeux technologiques et financiers en matière d'infrastructure sont moindres. Une réflexion sur le cycle de vie complet des véhicules a été demandée au mandataire, répondant ainsi à une des invites de la motion.

Afin de considérer les conditions spécifiques de Genève, l'étude prendra en compte des facteurs de correction de la pénétration du marché de

véhicules électriques pour le canton de Genève vis-à-vis de la moyenne suisse. Par exemple, les facteurs suivants peuvent influencer l'introduction de la mobilité électrique à Genève et requièrent donc une évaluation soignée : disponibilité à l'innovation, revenu/pouvoir d'achat, évolution démographique, sièges des sociétés, infrastructure de recharge déjà disponible, réseau des transports publics, réseau électrique, conception des espaces publics pour l'intégration des bornes, flux pendulaires, frontaliers, Car-Sharing, législation, politique, situation des parkings dans la ville de Genève, topographie, etc.

Le projet de développement de l'électromobilité est, par nature, transversal et de nombreuses politiques publiques et acteurs institutionnels sont concernés. Dans le cadre de cette étude, un groupe multidisciplinaire d'accompagnement doit être formé pour suivre le projet, en particulier pour la définition et l'évaluation des facteurs d'influence susmentionnés. Le Conseil d'Etat entend donc créer un groupe à la fois représentatif et concis pour assurer son efficacité. Outre les services concernés de l'administration cantonale, le Conseil d'Etat souhaite que la Ville de Genève ainsi que l'Association des communes genevoises (ACG) soient représentées. Seront également invités à participer à cette étude : les Transports publics genevois (TPG), les Services industriels de Genève (SIG), la Fondation des parkings et la section genevoise du Touring Club Suisse (TCS).

S'agissant de l'incitation à l'achat de véhicules électriques, deux outils fiscaux sont d'ores et déjà existants. En effet, depuis 2013, l'exonération d'impôt concerne déjà tous les véhicules électriques, pour une période de trois ans maximum, sur preuve d'un contrat SIG énergie renouvelable. Par ailleurs, le système Bonus-Malus, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2010 et basé sur les émissions de CO₂, permet *de facto* aux véhicules électriques de bénéficier d'un bonus de 50% sur l'impôt cantonal. Concernant le parc de véhicules de l'Etat, le plan de renouvellement comprend la promotion de la voiture électrique en cas de remplacement d'un véhicule, le critère prioritaire demeurant toutefois l'utilisation concrète du véhicule et la réalité des besoins des services (voitures de police, par exemple). A terme, d'autres mesures d'incitation, dont celles mentionnées dans les invites de la motion, devront être étudiées, une fois réalisée la première étape de l'étude sur l'infrastructure de recharge.

Ainsi, par le lancement de cette étude approfondie sur l'infrastructure des bornes de recharge à l'échelle cantonale, le Conseil d'Etat se déclare favorable au développement de l'électromobilité à Genève et entend préparer le canton à l'arrivée de ce nouveau mode de transport, en caractérisant l'infrastructure publique et privée nécessaire. Après ces premiers résultats, les

moyens d'inciter les particuliers et les entreprises à acheter des véhicules électriques seront évalués en terme de coût - bénéfice et les moyens retenus feront partie d'un paquet de mesures visant à inciter les utilisateurs de transports individuels motorisés à devenir rapidement des électromobilistes, sans effectivement exclure le recours aux autres modes de propulsion propre.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP