



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Sudan Stéphane
Electromobilité dans le canton de Fribourg

2019-CE-37

I. Question

Le nombre de véhicules électriques dans le canton de Fribourg va certainement aller en augmentation ces prochaines décennies (améliorations techniques des véhicules électriques – prix d'achat en baisse – augmentation des taxes sur les carburants – prise de conscience de l'élément environnemental...).

Selon le rapport de l'étude demandée par l'Etat de Fribourg et l'Etat de Vaud ainsi que l'augmentation probable de la pénétration du marché cantonal par des véhicules électriques dans notre canton :

1. Existe-t-il une ligne politique d'encouragement et d'incitation concernant la pose de bornes de recharge pour véhicules électriques – rapide ou non – dans les différents lieux géographiques de notre canton ?
2. Un plan d'installation cohérent cantonal de ces bornes est-il agendé pour les années futures ?
3. L'Etat de Fribourg va-t-il encourager les communes à installer de telles installations sur leur territoire ?
4. Ne devrait-on pas encourager, à l'échelle cantonale, de manière plus significative le développement de l'électromobilité (1,2 % du marché en Suisse romande contre 29 % en Norvège où l'Etat a participé de manière beaucoup plus marquée), non seulement avec des taxes et impôts favorables mais en offrant un réseau et des facilités logistiques pour ces utilisateurs ?

22 février 2019

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Un marché en expansion

Le marché de l'automobile électrique en Suisse est encore un marché de niche. Une étude, réalisée sur mandat des cantons de Vaud et Fribourg et de la Conférence Romande des Délégués à l'Energie (CRDE)¹ et portant sur ce marché en Suisse romande, montre qu'en 2016 il y avait environ 5000 véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables immatriculés en Suisse romande,

¹ Electromobilité en Suisse romande – Rapport final, mai 2017. Cette étude, réalisée par E-CUBE Strategy Consultants était également soutenue par SuisseEnergie

soit 0,28 % du parc automobile, et que ce type de véhicules représentait 1,2 % des ventes de voitures de tourisme.

Toutefois leur nombre augmente progressivement². Ainsi 5411 véhicules purement électriques ont été mis en circulation en Suisse en 2018³, soit une augmentation de 9,8 % par rapport à 2017, et 3080 durant les trois premiers mois de 2019, soit une augmentation de 126,8 % par rapport à janvier-mars 2018. L'importance de la croissance de ce marché et sa vitesse dépendent cependant de plusieurs facteurs : évolution des prix, progrès technologiques des batteries, densité de l'infrastructure de chargement des batteries, etc.

2. Réseau d'infrastructures de recharge

Selon l'étude sur l'électromobilité en Suisse romande, en 2016 les utilisatrices et utilisateurs romands de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeaient leur véhicule pour 70 % à domicile, 20 % au travail et 10 % sur le réseau public.

Si la recharge des voitures électriques se fait le plus souvent à domicile ou sur le lieu de travail, où les véhicules sont stationnés parfois plusieurs heures, pour des trajets plus longs ou pour des raisons de temps, des systèmes publics de chargement, notamment rapides, disponibles à de nombreux endroits sont nécessaires. En 2016 on dénombrait environ 1600 points de recharge publique en Suisse romande⁴. Leur nombre a depuis 2016 augmenté et cette tendance va se poursuivre.

Plusieurs initiatives qui contribueront à augmenter le nombre de ces infrastructures sont en cours de réalisation. A titre d'exemple, au niveau de la recharge rapide, l'Office fédéral des routes (OFROU) va équiper ces prochaines années toutes les aires de repos du réseau des routes nationales. Le groupe fenaco-LANDI veut mettre en place un réseau national de recharge aux stations-service AGROLA et sur les sites LANDI, situées généralement en milieu rural, et CFF Immobilier ambitionne d'aménager des stations de recharge aux gares ferroviaires où les pendulaires pourront alimenter leur véhicule durant la journée⁵.

Au niveau du canton de Fribourg, le Groupe E et MOVE Mobility SA, une coentreprise de Groupe E, d'Alpiq, ewb et EBM⁶, sont très actifs dans le domaine des infrastructures de recharge ainsi que des services connexes, notamment la localisation numérique des bornes en Suisse mais également de toutes les stations compatibles en Europe. Le développement de telles applications est en pleine expansion.

² Le Centre d'évaluation des choix technologiques (TA-SWISS) estimait en 2013 qu'une voiture neuve sur 10 serait une voiture entièrement électrique en 2025 et une voiture sur deux en 2035.

³ Office fédéral de la statistique (OFS). Au total, 300 887 véhicules de tourisme ont été immatriculés en 2018. Le nombre de véhicules hybrides rechargeables mis en circulation était de 15 432, soit une augmentation de 30,3 % par rapport à 2017.

⁴ Leurs hébergeurs étaient des commerces et entreprises (29 %), des parkings (25 %) et des hôtels et restaurants (20 %).

⁵ Ces trois initiatives font parties des mesures retenues dans la « Feuille de route pour la mobilité électrique 2022 » (voir chapitre 4).

⁶ MOVE a été fondée par le Groupe E et s'est transformée en juin 2017 en une joint-venture. Cette société développe des services pour les utilisateurs/trices de véhicules électriques et exploite l'un des plus grands réseaux publics.

3. L'impact des voitures électriques sur l'environnement

La volonté de développer le marché des voitures électriques est liée à la volonté d'agir pour préserver l'environnement. En effet le développement de ce marché permet de limiter les nuisances sonores et les émissions de CO₂ ainsi que l'émission de polluants atmosphériques (NO_x, PM10) causées par le trafic individuel motorisé. Cependant les batteries et moteurs de ce type de véhicule sont souvent produits dans des pays qui utilisent de l'électricité issue principalement de combustibles fossiles. Leur production nécessite l'usage de matériaux tels que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium, dont l'extraction entraîne également des dommages environnementaux dans les pays d'origine. Leur recyclage est par ailleurs problématique. Enfin le degré de l'impact sur l'environnement dépend aussi du type d'électricité utilisé par ces véhicules.

Ainsi, si la motorisation électrique des transports individuels motorisés apporte une contribution non négligeable à la réduction des émissions nocives, ce type de véhicule n'est pas exempt d'effets négatifs sur l'environnement. Par ailleurs le remplacement des voitures à combustion par des voitures électriques ne résout pas les problèmes d'engorgement des routes et de surcharge de trafic.

4. Rôles des pouvoirs publics

Le Conseil d'Etat estime donc qu'en matière environnemental, les pouvoirs publics doivent agir prioritairement sur le transfert modal en faveur de la mobilité douce et des transports publics et le développement des transports publics dont le taux d'électrification (chemins de fer, tram et trolleybus) est relativement élevé en Suisse⁷.

Au niveau des voitures de tourisme électriques, le réseau public de systèmes de recharge se met progressivement en place grâce notamment aux constructeurs et aux fournisseurs d'électricité. Pour le Conseil d'Etat, le rôle des pouvoirs publics dans ce domaine est avant tout un rôle de coordination, d'appui, d'incitation et de création de conditions-cadres destinées à faciliter ce marché. Mais c'est avant tout au niveau national voire européen que des normes et des directives peuvent être édictées.

Ainsi, au niveau fédéral, une « Feuille de route pour la mobilité électrique 2022 » a été signée le 18 décembre 2018, sous l'égide du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), par des représentants de la Confédération, des cantons, des villes, des communes, d'associations ainsi que des secteurs de l'automobile, de l'électricité, de l'immobilier et des exploitants de flottes de véhicules. Elle vise à promouvoir la mobilité électrique et à augmenter à 15 % la part des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme d'ici 2022. Pour atteindre cet objectif les partenaires signataires de cette feuille de route se sont engagés à mettre en œuvre de nombreuses mesures dans les domaines d'action suivants : bon développement du marché, incitations et conditions-cadres, infrastructures de recharge optimale. Parmi, ces mesures, figurent celles de l'OFROU, de fenaco-LANDI et des CFF mentionnées au point 1, ainsi que celle pilotée par la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) intitulée

⁷ Pour le transport public routier urbain et régional, la tendance est à l'acquisition de bus disposant de batteries électriques. A titre d'exemple, il est prévu de remplacer progressivement les trolleybus circulant dans l'agglomération de Fribourg par des trolleybus à batterie électrique permettant de circuler de manière écologique également sur les tronçons dépourvus de lignes de contact électriques. Pour l'agglomération de Bulle, dépourvu de trolleybus, des véhicules électriques et de nouvelles technologies seront prochainement à l'essai.

« Les stations de e-remplissage : plus vite vers votre destination ». Cette dernière vise à instaurer des conditions-cadre et des processus simples pour la construction de stations de remplissage électrique et pour l'installation des conduites nécessaires à de telles stations⁸.

Un autre domaine d'action des pouvoirs publics est celui de l'imposition des voitures de tourisme. Dans le canton de Fribourg, la plupart des détenteurs de véhicules électriques bénéficient d'un allègement fiscal. Les voitures ayant une étiquette-énergie A sont exonérées d'impôt durant trois années civiles, dès la première mise en circulation.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées :

1. *Existe-t-il une ligne politique d'encouragement et d'incitation concernant la pose de bornes de recharge pour véhicules électriques – rapide ou non – dans les différents lieux géographiques de notre canton ?*
2. *Un plan d'installation cohérent cantonal de ces bornes est-il agendé pour les années futures ?*
3. *L'Etat de Fribourg va-t-il encourager les communes à installer de telles installations sur leur territoire ?*

Le réseau d'infrastructures publiques de recharge électrique se développe progressivement grâce à des initiatives du Groupe E, majoritairement en mains du canton, de MOVE Mobility, dont le Groupe E est coactionnaire, et d'acteurs privés. D'autres initiatives visant à développer ce réseau existent au niveau suisse, par exemple celle de l'OFROU basée sur le réseau routier national, celle du groupe fenaco-LANDI sur les sites LANDI et les stations-service AGROLA et celle des CFF aux gares ferroviaires (voir chapitre 2).

Le Conseil d'Etat ne juge, en l'état, pas nécessaire d'intervenir dans le domaine de la pose de bornes de recharge électrique au-delà des activités menées par les entreprises qui lui sont proches ainsi que par les privés. Vu le développement qui résulte des initiatives évoquées, il n'estime pas qu'une planification cantonale ou un encouragement d'installations par les communes apporte une plus-value décisive. Il est par contre prévu d'intégrer une mesure de promotion de l'électromobilité dans le plan de mesures air.

Si à moyen ou long terme les démarches évoquées devaient s'avérer insuffisantes, le canton pourrait alors prendre les mesures de régulation ou d'incitation adéquates.

4. *Ne devrait-on pas encourager, à l'échelle cantonale, de manière plus significative le développement de l'électromobilité (1,2 % du marché en Suisse romande contre 29 % en Norvège où l'Etat a participé de manière beaucoup plus marquée), non seulement avec des taxes et impôts favorables mais en offrant un réseau et des facilités logistiques pour ces utilisateurs ?*

Comme le montrent les données de l'Office fédéral de la statistique (OFS) relatives aux véhicules, le marché de la voiture électrique progresse et devrait continuer à progresser de manière significative ces prochaines années (voir point 1). Cette progression résulte, entre autres, de la mise en place par différents acteurs d'un réseau public de bornes et de stations de recharge électrique, qui

⁸ Plus d'information sous : <https://roadmap2022.brainstore.com/>

devrait encore se densifier ces prochaines années, ainsi que du développement d'applications de localisation.

Le canton de Fribourg participe, par l'intermédiaire de la DTAP, à la mesure visant à mettre en place des conditions-cadre et des processus simples pour la construction de stations de recharge électrique.

Au niveau des mesures fiscales, les détenteurs de voitures de tourisme électriques immatriculées dans le canton avec une étiquette-énergie A bénéficient d'une exonération pendant trois années civiles, à compter de la première mise en circulation. Le Conseil d'Etat envisage toutefois de remplacer l'exonération d'une durée limitée par un allègement fiscal pour une durée illimitée. Cette mesure concerne les voitures ayant une étiquette-énergie A ou B. De plus, un allègement complémentaire est prévu pour tous les véhicules légers équipés d'un moteur électrique. Ces allègements sont cumulables.

Par ailleurs, à titre d'exemplarité, dans le cadre du renouvellement des anciens véhicules de l'Etat, l'option d'un véhicule électrique est toujours considérée et des bornes ou stations de recharge électrique seront aménagées progressivement dans les immeubles et parkings de l'Etat.

Le Conseil d'Etat souhaite également encourager l'utilisation du vélo électrique pour les déplacements pendulaires en mettant en place un réseau cyclable cantonal sûr, continu et attractif. A cet effet il a adopté en décembre 2018 le plan sectoriel vélo. Il définit le réseau cyclable cantonal auquel certains itinéraires communaux, notamment à l'intérieur des agglomérations (la Transagallo dans l'agglomération de Fribourg et la Voie Verte à Bulle), ont été intégrés. A la même époque il a adopté le plan sectoriel des parcs-relais qui prévoit l'aménagement de places de parc voitures et vélos à proximité des haltes ferroviaires du canton. A certains endroits appropriés, des places de stationnement sécurisées pour vélos (vélostations) permettront aux pendulaires d'y entreposer en toute sécurité leur vélo électrique et d'y emprunter les transports publics. Des bornes de recharge électrique y seront également installées. Enfin, d'autres mesures évoquées dans la question no 4 pourront être examinées dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle loi sur la mobilité.

20 août 2019