



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Ingold François

2022-CE-118

### Quelle électromobilité pour le canton de Fribourg ?

#### I. Question

Les véhicules électriques semblent être l'alternative modale choisie par les Suisses et, si la tendance continue, il devrait y avoir une augmentation significative du nombre d'immatriculations dans notre canton ces prochaines années. Un certain nombre de cantons suisses ont déjà saisi l'occasion pour se distinguer dans ce domaine.

« Dans le cadre d'un concept de mobilité électrique, le canton de Thurgovie a développé des mesures de soutien si efficaces qu'il est aujourd'hui le leader en Suisse en termes de nouvelles immatriculations de véhicules électriques pour l'année 2019. Les cantons de Bâle-Ville, de Schaffhouse et de Saint-Gall ont chacun élaboré des catalogues de mesures efficaces dans le cadre d'un concept de mobilité électrique. Les cantons de Bâle-Ville et des Grisons ont déjà examiné les opportunités et les risques de la mobilité électrique et les mesures correspondantes en 2015. »  
(Rapport de synthèse EBP, Les scénarios de la mobilité électrique en Suisse – mise à jour 2020)

Bien qu'abordé sommairement dans le Plan Climat, nous pouvons également aller plus loin et nous questionner sur ce virage sociétal. Est-ce que le canton doit laisser faire le marché pour digérer cette augmentation ou, au contraire, doit-il intervenir et prendre ses responsabilités pour choisir la mobilité électrique qu'il veut soutenir et promouvoir pour l'avenir ?

Par cet instrument, nous voulons que le Conseil d'Etat puisse nous livrer sa vision en matière d'électromobilité en répondant à ces cinq questions :

1. Est-ce que le Conseil d'Etat s'est fixé des objectifs en matière d'électromobilité pour le canton de Fribourg ? Existe-il une politique en la matière ? Est-ce que l'Etat a prévu de jouer un rôle moteur en matière d'électromobilité ?
2. Quels types d'installations de recharge le canton désire favoriser à terme ? Les bornes à domicile, les recharges sur le lieu de travail, les recharges rapides ?
3. Est-ce que l'Etat a prévu de s'engager pour l'électrification des véhicules utilitaires et des machines et véhicules agricoles ?
4. Avec quel type d'électricité le Conseil d'Etat prévoit d'approvisionner les stations de recharge ? Comment gérer la demande supplémentaire et massive d'électricité ?
5. Quelle est la politique de l'Etat en matière d'électrification de ses propres parkings ?

25 mars 2022

## II. Réponse du Conseil d'Etat

### 1. Augmentation du nombre de véhicules électriques et hybrides

Le nombre de véhicules électriques et hybrides a augmenté de 60 % dans le canton de Fribourg en 2021. Leur effectif est en effet passé de 7601 unités (2583 électriques) en 2020 à 12 161 en 2021 ce qui représente 6,3 % du parc de voitures de tourisme.<sup>1</sup> Cette progression va se poursuivre ces prochaines années et la mobilité électrique deviendra très certainement « la technologie phare qui évincera presque totalement les véhicules à combustion du marché »<sup>2</sup>. La décision de l'Union européenne, en juin 2022, d'interdire la vente de voitures et de véhicules utilitaires légers neufs émettant du CO<sub>2</sub> à l'utilisation à partir de 2035 aura sans aucun doute un fort impact sur la Suisse.

Le développement de ce marché permet de réduire les nuisances sonores ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques (NO<sub>x</sub>, PM10, COV, CO) causés par le trafic individuel motorisé. Toutefois les véhicules électriques ne sont pas exempts d'impacts environnementaux : batteries et moteurs fabriqués dans des pays utilisant de l'électricité issue principalement de combustibles fossiles ; utilisation de matériaux tels que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium dont l'extraction entraîne des dommages environnementaux et sociaux dans les pays d'origine, le recyclage des batteries et moteurs, les microplastiques des pneus, etc. Ils ne résolvent pas non plus les problèmes d'engorgement des routes et de surcharge de trafic. Par ailleurs, la réduction des GES est effective à la condition que l'électricité utilisée soit produite à partir de sources d'énergie renouvelables.

Le développement du marché de ce type de véhicule dépend par ailleurs surtout des constructeurs automobiles et du secteur privé. L'on constate par exemple que le réseau public de bornes de recharges rapides se met en place grâce à des initiatives privées<sup>3</sup>.

### 2. La politique de mobilité durable du canton

Conscient qu'une politique de mobilité durable ne se limite pas au déploiement de véhicules électriques, le Conseil d'Etat a axé sa politique de mobilité durable sur la décarbonation notamment par :

- > Le report modal de la voiture vers les transports publics et la mobilité douce
- > La coordination entre l'aménagement du territoire et la mobilité
- > La réduction du nombre de kilomètres parcourus par les Fribourgeoises et les Fribourgeois qui est très important en comparaison nationale<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Chiffres et données tirés du communiqué de presse du 14 mars 2022 de l'Office de la circulation et de la navigation (OCN).

<sup>2</sup> Swiss eMobility : 2035 : scénario de pénétration du marché pour les véhicules à prise (PEV) en Suisse, juin 2021.

<sup>3</sup> Le TCS constatait fin 2020 qu'il existait « suffisamment de bornes de recharge en Suisse » (<https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/mobilite-electrique/infrastructure-recharge-suisse.php>).

<sup>4</sup> Le microrecensement mobilité et transports 2015 de l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique que la distance journalière parcourue par les Fribourgeoises et les Fribourgeois est la plus élevée de Suisse avec 45,6 km (moyenne nationale 36,8 km). In *Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*, p. 20.

Cette politique de mobilité durable est inscrite dans le programme gouvernemental 2022–2026 du Conseil d'Etat ainsi que dans la nouvelle loi sur la mobilité du 5 novembre 2021 (LMob). Elle s'est traduite notamment par :

- > Une forte augmentation de l'offre des transports publics dans le canton de Fribourg
- > Une nouvelle planification cantonale cyclable afin de renforcer les infrastructures cyclables
- > Un plan sectoriel des parcs-relais prévoyant l'aménagement de places de parc voitures et vélos à proximité immédiate des haltes ferroviaires du canton
- > La liaison de l'urbanisation à la mobilité via le Plan directeur cantonal (PDCant), adopté par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2018 : le territoire se développe en priorité là où les parts des déplacements en transports publics et en mobilité douce des personnes peuvent être les plus importantes ; la densification n'est possible qu'aux endroits présentant un certain niveau de desserte en transports publics<sup>5</sup> ou disposant de liaisons attractives de mobilité douce.

### **3. Mesures en faveur de la mobilité électrique**

L'Etat de Fribourg a également pris plusieurs mesures en faveur de la mobilité électrique :

- > La nouvelle loi cantonale sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR) du 11 février 2021, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022, prévoit une réduction de l'imposition des véhicules électriques et à hydrogène pouvant atteindre 30 % (30 % pour les véhicules électriques et à hydrogène et 15 % pour les véhicules hybrides et à gaz) ainsi qu'une réduction de 30 % pour les étiquette-énergie A. Ces réductions sont cumulables. L'allègement fiscal en faveur d'un véhicule électrique ou à hydrogène peut donc être de 60 %.
- > Le Plan Climat cantonal<sup>6</sup> adopté par le Conseil d'Etat le 8 juin 2021 et pour lequel le Grand Conseil a octroyé le 19 septembre 2021 un crédit d'engagement de 21 millions de francs pour les années 2022 à 2026<sup>7</sup>, a pour objectif de réduire les émissions de GES fribourgeoises de 50 % d'ici à 2030, d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 et d'assurer les capacités d'adaptation du territoire aux changements climatiques. Il comprend quatre mesures concernant directement la mobilité électrique :
  - > M.1.2 Réflexion autour d'une stratégie pour l'électromobilité dans le canton
  - > M.2.3 Encouragement au développement de moyens de transport bas carbone
  - > M.4.2 Encouragement à la mise en place de bornes de recharge pour voitures électriques
  - > M.4.3 Encouragement à l'immatriculation de véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène ou dotés d'une motorisation hybride
- > La loi sur la mobilité, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, contient des articles concernant :
  - > Les bornes électriques : obligation d'en installer sur des parkings publics d'une taille significative (art. 120) et mise à disposition par les pouvoirs publics d'emplacements pour leurs installations (art. 126)
  - > Le subventionnement de l'utilisation de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée » (art. 163)

---

<sup>5</sup> Les niveaux, allant de A à E, dépendent de la distance à l'arrêt le plus proche, de la cadence et du type de desserte (nœud ferroviaire, ligne ferroviaire, nœud de bus, ligne de bus).

<sup>6</sup> Ce plan est doté de 115 mesures à mettre en œuvre entre 2021 et 2026.

<sup>7</sup> Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la mise en œuvre du Plan Climat cantonal du canton de Fribourg.

- > Le Grand Conseil a accepté le 23 mars 2022 une motion sur le « subventionnement de l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans le secteur privé »<sup>8</sup>. Ce subventionnement a été inscrit dans le règlement sur l'énergie (REn) et se montera à 500 francs pour une borne sur une nouvelle place de parc et à 1000 francs pour une borne sur une place existante. La mesure est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2022 et est applicable au plus tard jusqu'à fin 2023, ou à épuisement des disponibilités financières (1 million de francs) qui lui sont dédiées.

#### 4. Réponses aux questions

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions.

1. *Est-ce que le Conseil d'Etat s'est fixé des objectifs en matière d'électromobilité pour le canton de Fribourg ? Existe-il une politique en la matière ? Est-ce que l'Etat a prévu de jouer un rôle moteur en matière d'électromobilité ?*

Comme indiqué au chiffre 3, la mesure M.1.2 du Plan Climat cantonal concerne la « réflexion autour d'une stratégie pour l'électromobilité dans le canton ». Un mandat a été octroyé en octobre par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME), en charge de cette mesure, pour une étude en vue d'une stratégie ou d'un concept cantonal d'électromobilité. Elle permettra de définir les mesures supplémentaires que le canton pourrait mettre en place afin d'inciter à l'électromobilité. Un groupe composé de représentantes et des représentants des services et entités concernés pour suivre cette étude a été constitué.

Par ailleurs, les mesures et les dispositions déjà prises par l'Etat en matière d'électromobilité et qui sont présentées et développées au chapitre 3, montrent qu'il entend jouer un rôle incitatif en matière de mobilité.

2. *Quels types d'installations de recharge le canton désire favoriser à terme ? Les bornes à domicile, les recharges sur le lieu de travail, les recharges rapides ?*

Si la recharge des voitures électriques se fait actuellement le plus souvent à domicile ou sur le lieu de travail, il est tout de même important qu'un réseau dense de recharges publiques et/ou privés soit disponible.

L'étude mandatée par la DIME a notamment pour but de dresser un état des lieux de la situation dans le canton en la matière et de mettre en évidence les éventuelles lacunes ainsi que les mesures permettant de les combler tout en s'assurant que le réseau pourra absorber les pics de consommation liés à ces développements. Elle devrait également apporter des précisions sur les méthodes de recharge (lente/rapide) à favoriser selon les sites (typologies, durée moyenne de stationnement, etc.).

L'Etat entend favoriser aussi bien les bornes à domicile que celles sur les lieux de travail ou les parkings publics : la modification du règlement sur l'énergie (REn), introduisant une subvention, favorise l'installation de bornes à domicile. La loi sur la mobilité, prévoit quant à elle l'obligation d'installer des bornes électriques sur les parkings publics d'une taille significative.

---

<sup>8</sup> Motion 2021-GC-89 Julmy Markus / Dafflon Hubert.

A noter que le développement des installations de recharge électrique sur le territoire cantonal est fortement lié à la mise en réseau au niveau suisse de telles installations. Ainsi une Feuille de route mobilité électrique a été établie et signée en 2018 par des organisations et des entreprises de différents secteurs d'activité ainsi que des représentantes et représentants de la Confédération, des cantons et des communes afin de promouvoir la mobilité électrique. Cette feuille de route fédérale, régulièrement mise à jour, comprend de nombreuses mesures notamment dans le domaine des bornes et des stations de recharge rapide.<sup>9</sup>

3. *Est-ce que l'Etat a prévu de s'engager pour l'électrification des véhicules utilitaires et des machines et véhicules agricoles ?*

Si l'électrification des véhicules utilitaires et des machines et véhicules agricoles ne sera pas traitée par l'étude menée dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure M.1.2 du Plan Climat cantonal, elle pourrait, au besoin, l'être ultérieurement dans une étude complémentaire.

Les réductions fiscales prévues par la nouvelle loi cantonale sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques sont applicables à tous les véhicules électriques, hydrogènes ou hybrides dont le poids total ne dépasse pas 3500 kg. Les véhicules utilitaires et les machines et véhicules agricoles bénéficient, le cas échéant, de telles réductions.

Par ailleurs, l'Etat pourra désormais, sur la base de la loi sur la mobilité, subventionner des projets d'électrification.

Il convient de relever que pour ses propres besoins, Grangeneuve a acquis cette année deux véhicules agricoles électriques donnant entière satisfaction. L'achat d'un nouveau véhicule de ce type est d'ores et déjà prévu en 2023. La solution électrique est examinée lors de chaque achat, tout en relevant que le choix pour les véhicules agricoles de traction reste encore limité. L'Etat joue ainsi un rôle incitatif par l'exemple et l'utilisation en conditions réelles. Il est d'ailleurs prévu de réviser, conformément à ce que prévoit la stratégie de développement durable 2021–2032, la directive du Conseil d'Etat concernant l'achat de véhicules à l'Etat et d'adapter les critères écologiques à l'état technique.

4. *Avec quel type d'électricité le Conseil d'Etat prévoit d'approvisionner les stations de recharge ? Comment gérer la demande supplémentaire et massive d'électricité ?*

Au sens des dispositions légales fédérales en vigueur (art .6 al .2 LEne), « l'approvisionnement énergétique relève de la branche énergétique. La Confédération et les cantons créent les conditions générales nécessaires pour que cette branche puisse assurer l'approvisionnement énergétique de manière optimale dans l'intérêt général ». Dans ce contexte et de manière générale, il ne revient pas au Conseil d'Etat de définir le type d'électricité alimentant les stations de recharge pour véhicules électriques.

Néanmoins, s'agissant spécifiquement de la mesure d'encouragement pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques mise en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022 dans le canton (voir dernier point du chapitre 3), il est prévu que les bornes de recharge soient alimentées uniquement

---

<sup>9</sup> Plus d'information sous <https://roadmap-elektromobilitaet.ch/fr/>.

par de l'électricité provenant d'une source renouvelable, produite sur site ou acquise auprès du distributeur d'électricité.

Cette volonté de produire l'électricité sur site provenant d'une source renouvelable est également mise en œuvre par l'Etat sur ses propres parkings. Le couvert à voitures du bâtiment EVA à Givisiez et le Collège du Sud sont par exemple dotés de panneaux solaires pour alimenter ses bornes de recharge.

Pour ce qui concerne la demande « *supplémentaire et massive* » d'électricité occasionnée par l'utilisation des véhicules électriques, cette évolution fait partie des projections établies par la Confédération dans le cadre de la concrétisation de la stratégie énergétique 2050, laquelle a pour rappel été adoptée par le peuple en mai 2017. Cette stratégie prévoit notamment un développement conséquent des moyens de production d'électricité en Suisse, essentiellement au moyen des énergies renouvelables telles que l'hydraulique, le solaire photovoltaïque, l'éolien et la biomasse.

##### 5. *Quelle est la politique de l'Etat en matière d'électrification de ses propres parkings ?*

Plusieurs éléments devraient impacter de manière coordonnée l'électrification de la flotte/d'une partie de la flotte de véhicules l'Etat à moyen terme.

L'étude en vue d'une stratégie ou d'un concept sur l'électromobilité portera également sur l'Etat et ses services et devrait permettre d'esquisser sa politique en matière d'électrification de sa flotte de véhicules et de développement d'infrastructures de recharge sur ses parkings.

La mise en place de bornes de recharge sur les parkings des bâtiments de l'Etat est déjà en cours et est assurée par le Service des bâtiments. Elle est notamment aussi favorisée par la mesure M.4.2 du Plan Climat cantonal. Il a été décidé en 2021 d'orienter la mise en œuvre de cette mesure vers l'installation de bornes sur les places de parking visiteurs, accessibles au public, de l'Etat. Deux sites ont été sélectionnés en 2021, le Collège du Sud et le bâtiment administratif sis à Pérolles 25, pour l'installation des premières bornes, tandis que de nouveaux emplacements seront examinés par portefeuille immobilier au cours de la période 2022–2025.

De plus, lors des grands projets de construction, de rénovation ou de transformation d'un bâtiment, le standard SNBS (standard construction durable suisse) est appliqué. Dans ce cadre, un concept de mobilité est élaboré et l'installation de bornes pour des véhicules électriques ou/et installations en attente pour des futures bornes est étudié (emplacement, puissance et nombre).

Concernant la flotte automobile de l'Etat, des travaux de révision de la directive relative à l'achat des véhicules de l'Etat sont en cours afin d'adapter les critères écologiques qu'elle contient à l'état de la technique.

Par ailleurs, certains services ont déjà acquis des véhicules électriques. Par exemples :

- > Le Service des ponts et chaussée a commandé un premier véhicule électrique qui sera prochainement livré et une borne de recharge sera installée dans le dépôt de Tour Rouge.
- > Le Service de l'environnement a acquis deux véhicules de service électriques l'année dernière et des bornes ont été installés au bâtiment EVA à Givisiez et sont partagées avec le Service de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires, qui a lui aussi acquis déjà un véhicule électrique.
- > La Police cantonale s'équipe depuis plusieurs années de véhicules entièrement électriques pour les véhicules qui ne sont pas destinés à l'intervention. Lors du renouvellement du parc, un

objectif de 30 % de véhicules a été fixé afin de pouvoir acquérir de l'expérience en matière de mobilité électrique. La contrainte principale reste de pouvoir équiper les emplacements de bornes de recharge notamment dans les garages qui abritent plus de deux machines. Le besoin en stations de recharge à plus grande capacité en raison de la typicité des véhicules d'intervention – tant pour la Police cantonale que pour les autres partenaires feux bleus (ambulances, sapeurs-pompiers, etc.) et de la protection de la population (Protection civile notamment) nécessite des investissements plus conséquents.

Finalement, il convient de relever que la Caisse de prévoyance du personnel de l'Etat de Fribourg (CPPEF) donne depuis cet automne la possibilité à l'ensemble des locataires de son parc immobilier (74 immeubles) de faire le choix de la mobilité électrique. La mesure, une première en Suisse romande, s'inscrit dans le cadre de la charte d'investissement responsable de l'institution de prévoyance de l'Etat de Fribourg, adoptée en 2021. La CPPEF va investir 1,4 million de francs dans cette mesure ; elle a conclu un partenariat avec Groupe E pour raccorder l'ensemble des places de parc souterraines au réseau électrique puis pour installer progressivement de nouvelles bornes de recharge en fonction des besoins.

*2 novembre 2022*