

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 195 (2016-2021)
de Mme et MM. Pascal Wicht (UDC), Maxime Morard (Le Centre/PVL),
David Krienbühl et Véronique Grady (PLR)
demandant d'étudier les possibilités de développer des solutions de recharge pour les véhicules
électriques**

En séance du 30 mars 2021, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 195 de Mme et MM. P. Wicht, M. Morard, D. Krienbühl et V. Grady lui demandant d'étudier les possibilités de développer des solutions de recharge pour les véhicules électriques.

Résumé du postulat

Le postulat est argumenté comme suit:

Développement du postulat

"Par ce postulat, nous demandons au Conseil communal d'étudier les possibilités de développement d'une offre de solutions de recharge pour les véhicules électriques en ville de Fribourg.

Même si elles ne représentent pour l'heure qu'une minorité du parc automobile suisse, les voitures électriques sont appelées à connaître un développement important dans les années à venir. Pour un nombre croissant de personnes, l'achat d'une voiture électrique constitue une solution qui permet de concilier le besoin de disposer d'un véhicule avec les impératifs écologiques. De nombreuses études tendent à montrer que, malgré certains défauts, les véhicules électriques présentent un bilan environnemental nettement favorable par rapport à leur équivalent thermique. Ainsi, le nombre de nouvelles immatriculations de voitures électriques a plus que doublé en 2019 par rapport à l'année précédente. Il est vraisemblable que ce nombre continue à augmenter de manière exponentielle dans les prochaines années.

Pourtant, un frein important au développement de l'électro-mobilité réside dans l'accès à des bornes de recharge. En effet, il est aisé pour le propriétaire d'une villa individuelle d'installer une borne de recharge à son domicile, ceci n'est évidemment pas possible pour les personnes qui habitent un immeuble, a fortiori si elles se garent sur le domaine public à l'aide d'une vignette-habitant. A titre d'illustration, pour l'ensemble du quartier de Pérolles, il n'y a à notre connaissance qu'une seule borne de recharge accessible au public, devant le bâtiment du Groupe E, permettant de charger deux voitures à la fois.

Dans ces conditions, le développement d'une offre de bornes de recharge dans les différents quartiers de la ville s'avère plus que nécessaire. Bien sûr, il n'appartient pas à la Ville de mettre en place et d'exploiter elle-même un tel réseau de bornes. Toutefois, il nous paraît judicieux que la Ville entame les démarches avec un ou plusieurs prestataires susceptibles d'installer et d'exploiter ce

réseau. Ceci pourrait se faire sous la forme d'un partenariat public-privé dans lequel la Ville mettrait à disposition un morceau de domaine public, tant que le prestataire apporte une contribution financière, en plus de sa compétence dans le domaine. Une autre option serait que la Ville loue des emplacements à des prestataires. L'objectif reste bien sûr que cela constitue une opération blanche pour le contribuable, la prestation proposée étant de toute évidence payante pour l'utilisateur".

Réponse du Conseil communal

La Direction de la Police locale et de la Mobilité en collaboration avec la Direction de l'Édilité, plus précisément le Secteur transition écologique, se sont penchés sur la problématique soulevée par le postulat et ont mandaté le bureau E-Cube Strategy Consultants à Lausanne afin de réaliser une revue des actions mises en œuvre par des villes suisses et européennes pour favoriser le développement de l'électromobilité et ainsi définir le rôle qu'une administration communale devrait jouer. Leur analyse ne s'appuie cependant pas sur un examen des spécificités de la ville de Fribourg.

Avant d'entrer plus en détail sur le postulat, le Conseil communal rappelle qu'en lien avec cette thématique, les députés Markus Julmy et Hubert Dafflon ont déposé une motion (2021-GC-89) qui traite du subventionnement des installations de bornes de recharge pour véhicules électriques dans le secteur privé. Selon le Conseil d'Etat fribourgeois, pour atteindre zéro émission de CO₂ d'ici 2050, la priorité doit passer par une incitation à une utilisation plus importante des transports publics et de la mobilité douce, la diminution des kilomètres parcourus, mais le remplacement des véhicules utilisant des carburants fossiles par des véhicules électriques doit aussi pouvoir être favorisé, pour autant que l'électricité puisse être produite par des énergies renouvelables.

Le Conseil d'Etat fribourgeois, dans sa réponse aux motionnaires, rappelle que différentes mesures ont été prises ces dernières années afin d'encourager une mobilité plus écologique, par exemple: l'adoption de la nouvelle loi sur la mobilité fin 2021, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2023, l'imposition des véhicules favorisant les véhicules propres, entrée en vigueur au début de l'année 2021. En outre, le Grand Conseil a approuvé le 23 mars 2022 le principe de subventionnement des bornes de recharge dans le domaine privé.

Les motionnaires rappellent que plusieurs cantons soutiennent financièrement la pose de stations de recharge privées.

En ce qui concerne notre canton, l'encouragement à la mise en place de bornes de recharge pour voitures électriques est inscrit dans le Plan climat cantonal (mesure M.4.2). La mise en œuvre de cette mesure s'est orientée sur le financement de stations de recharge pour des places de parking de bâtiments de l'Etat accessibles au public, en raison de contraintes légales et budgétaires.

Du point de vue de la ville de Fribourg, le Conseil communal estime que le rôle de la Commune concernant l'implantation de bornes de recharge doit rester subsidiaire par rapport aux installations de bornes de recharge sur le domaine privé.

En effet, les infrastructures de recharge privées dans des parkings privés collectifs liés à de l'habitat représentent un enjeu important dans le déploiement des véhicules électriques puisqu'en ville de Fribourg, les places de parc sur des fonds privés représentent près de 86% des places recensées. Par ailleurs, de plus en plus d'offres clés en main font leur apparition sur le marché.

Quant à l'infrastructure de substitution envisagée par la Ville, elle pourra aussi indirectement contribuer à encourager l'achat d'un véhicule électrique pour les personnes ne disposant pas de place de parc. Ainsi, la Ville de Fribourg envisage notamment de s'engager dans les secteurs et quartiers comptant peu de places de parc sur des fonds privés et en particulier dans des parkings en ouvrage. Il s'agit essentiellement des quartiers historiques, où il existe une prédominance du stationnement sur domaine public. L'objectif sera de planifier les besoins et de débiter la construction des installations par critère d'opportunité, par exemple, en profitant des synergies avec un autre chantier en cours, de profiter des opportunités sur les capacités du réseau électrique, se coordonner avec les sites touristiques ou d'attrait.

L'idée est d'équiper un certain nombre de places de parc, notamment dans les quartiers historiques de la ville, en priorisant, par exemple, des synergies avec la société de location de voitures Mobility qui souhaite exploiter un parc véhicule 100% électrique. Le Conseil communal prévoit de présenter un inventaire des bornes existantes, préparer une stratégie différenciée entre les secteurs historiques, qui devront faire l'objet d'une attention particulière concernant l'intégration des bornes de recharge et le reste de la ville, ainsi qu'un plan de déploiement des infrastructures de recharge sur le domaine public dans le but de proposer au Conseil général un crédit d'investissement de plusieurs tranches pour mettre en œuvre cette stratégie. Le Conseil communal entreprendra les démarches possibles visant à solliciter les subventions qui pourraient exister dans ce domaine.

Les conditions d'exploitation (types de bornes, tarif, puissance, localisation, autres) seront définies et précisées par la suite, en collaboration entre les différents acteurs.

Le Conseil communal peut encore relever les éléments suivants:

- Afin d'empêcher le tourisme de recharge, il est préconisé de privilégier les infrastructures permettant une recharge lente (jusqu'à 22 kW) avec des temps de recharge relativement longs.
- L'idée de coordonner le déploiement des installations par contrats de concessions devra être étudiée. Cela permet une optimisation des coûts, une cohérence sur site et un accès utilisateur unifié (tarifs, abonnement, moyens de paiement, etc.).
- L'installation des bornes en grappe sur un format de station standard permet d'installer 4 à 5 bornes lentes (3,7 à 22 kW) ainsi qu'une borne plus rapide (22 à 50 kW).

Le postulat n° 195 est ainsi liquidé.