



Genève, le 23 mars 2018

Aux représentant-e-s des médias

**Communiqué de presse conjoint des Services Industriels de Genève (SIG), de la Ville de Genève et du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)**

*Nouvelle étape pour l'électromobilité à Genève :*  
Les premières bornes de recharges accessibles sur la voie publique

**Les électromobilistes pourront dorénavant faire leur plein électrique en toute commodité sur la voie publique. Une première borne de recharge rapide, adaptée à tous les types de véhicules électriques, a ainsi été inaugurée ce jour à la rue Dancet. Celle-ci accompagne la mise en fonction d'une seconde borne MOVE sur le domaine public à la rue Hoffmann. Ces équipements, appelés à se multiplier à l'avenir, sont le premier résultat d'un projet pilote mené conjointement par l'Etat de Genève, la Ville de Genève et SIG. « *Aujourd'hui, nous donnons une impulsion très concrète en faveur de cette nouvelle mobilité qui ne pollue pas à l'usage et qui ne fait pas de bruit en ville. D'autres suivront pour réconcilier transports et qualité de vie, comme le prévoit notre stratégie cantonale de l'électromobilité, pionnière en Suisse* » s'est réjoui M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) lors de cette inauguration tenue en présence de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif de la Ville de Genève et M. Christian Brunier, directeur général de SIG.**

En juin dernier, le Conseil d'Etat genevois adoptait une stratégie innovante en faveur de l'électromobilité. Constituant une première à l'échelle nationale, cette stratégie cantonale doit permettre à Genève de mettre en place des conditions cadre favorables à l'essor de cette technologie respectueuse de la qualité de vie (voir l'encadré).

**Un projet pilote pour encourager un essor à large échelle**

L'un des objectifs majeurs de cette stratégie consiste à assurer, avec le concours des acteurs concernés, le développement à l'échelle du canton d'une infrastructure de recharge performante et répondant aux attentes des électromobilistes. C'est pour répondre à cet enjeu qu'un projet pilote a été mis sur pied dans le cadre d'une collaboration fructueuse avec la Ville de Genève et SIG. Celui-ci vise à constituer le savoir-faire requis sur le plan administratif et juridique pour l'implantation dans l'espace public de ces équipements encore pionniers. La faisabilité de tels aménagements est aujourd'hui démontrée avec l'inauguration d'une première borne MOVE à la rue Dancet accompagnée d'une autre à la rue Hoffmann, toutes deux parfaitement fonctionnelles pour les usagers.

Ces premières installations réussies, dont les expériences pourront être mises à profit notamment par les municipalités, doivent encourager un déploiement ultérieur à large échelle des bornes de recharges sur la voie publique, y compris en bord de trottoirs.

« *Si l'on veut limiter les émissions de CO<sub>2</sub> en milieu urbain, les voitures électriques doivent être accessibles aux citoyens et la Ville doit proposer des moyens de recharge sur son domaine public* », insiste M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS).

### **10 fois plus de bornes de recharges en 2 ans**

Cette démarche vise à compléter les équipements déjà installés avec succès sur le domaine privé pour être mis à la disposition de tous les usagers. Ainsi, grâce à l'engagement de partenaires comme SIG ou la Fondation des Parkings, le nombre de bornes de recharges publiques a été multiplié par 10 en deux ans, passant de 20 à fin 2015 à plus de 200 à ce jour.

MOVE est un réseau de bornes électriques développé en Suisse avec 330 points de recharge et en Europe avec 3500 stations. « *A Genève, SIG, qui a déjà installé plusieurs bornes de ce type, livre de l'électricité 100% renouvelable produite à Genève et en Suisse. SIG contribue ainsi à l'atteinte des objectifs cantonaux en matière d'électromobilité dans le respect du développement durable, une valeur primordiale pour SIG* » souligne Christian Brunier, directeur général de SIG.

Le réseau de bornes de recharge électrique, déjà considérablement renforcé à Genève, est appelé à continuer à s'élargir à l'avenir afin d'offrir des moyens de recharges répondant aux besoins des électromobilistes genevois actuels et futurs, en prenant en compte en particulier tout ceux qui ne peuvent accéder à une place de stationnement fixe équipée d'une borne privée.

*Pour tout complément d'information :*

*M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, en contactant M. Thomas Putallaz, secrétaire général adjoint, tél. +41 (0)79 417 09 69*

*M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif chargé du DEUS, en contactant M. Cédric Waelti, porte-parole du DEUS tél. +41 79 596 19 79*

*Mme Isabelle Dupont Zamperini, porte-parole SIG, [isabelle.dupont-zamperini@sig-ge.ch](mailto:isabelle.dupont-zamperini@sig-ge.ch), tél. +41 79 759 12 08*

### Un élan pour développer une mobilité respectueuse de la qualité de vie

L'électromobilité présente des avantages considérables sur le plan de nuisances encore associées au trafic automobile. En effet, un véhicule employant une motorisation électrique ne produit pratiquement aucune émission polluante pour l'air durant son utilisation et permet de lutter efficacement contre le bruit en ville. C'est aussi le moyen d'affranchir nos modes de transports de la dépendance pétrolière en favorisant les énergies renouvelables et locales.

C'est pour valoriser ces atouts que Genève a fait le choix de promouvoir activement cette technologie innovante en ciblant, à l'horizon 2030, 10 % de véhicules électriques dans le parc automobile genevois. La *Stratégie de l'électromobilité 2030*, adoptée le 28 juin 2017 doit notamment permettre d'atteindre cet objectif ambitieux. Elaborée de façon transversale avec des partenaires publics et privés, celle-ci agit sur deux axes principaux :

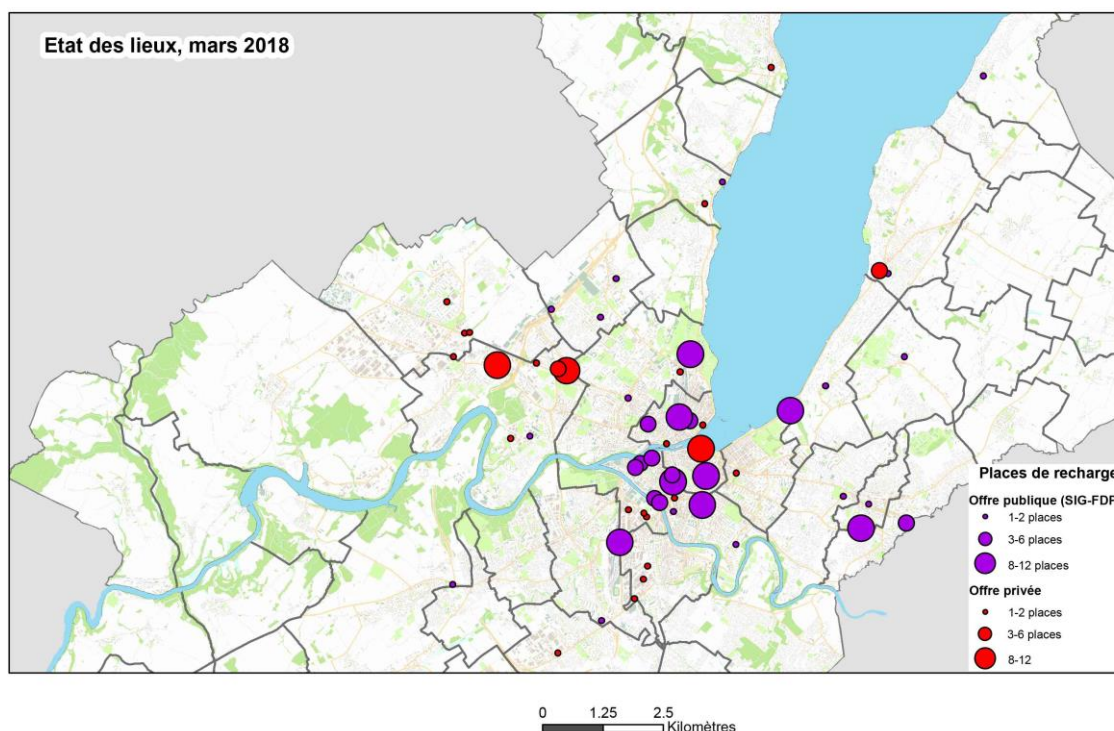
- L'Etat favorise le développement d'un réseau performant de bornes de recharge en travaillant plus particulièrement avec les communes, les Services industriels de Genève (SIG) et la Fondation des Parkings au déploiement de l'infrastructure de recharge sur le territoire,
- Il prévoit des mesures d'incitation à même d'encourager les citoyens genevois à faire le choix d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule thermique.

Ainsi, plusieurs mesure concrètes d'incitation sont prévues ou déjà disponibles :

- Les recharges sur les bornes de la Fondation des Parkings sont gratuites à titre de mesure d'encouragement temporaire.
- Une extension à 6 ans de l'exonération fiscale des véhicules électriques a été proposée par le Conseil d'Etat pour adoption au Grand Conseil.

L'essor des véhicules électriques connaît à Genève une progression régulière, avec une multiplication par 10 en 10 ans. Actuellement, toutes catégories confondues, environ 1500 véhicules électriques sont immatriculés à Genève.

### Localisation des bornes de recharge dans le canton de Genève



## **L'électromobilité : les questions pratiques**

### **La mobilité électrique, qu'est-ce que c'est ?**

Il s'agit des moyens de transports individuels à 2 ou 4 roues qui se rechargent sur le réseau électrique à l'aide d'une « prise »: les voitures électriques (parfois avec prolongateur d'autonomie) et les véhicules hybrides *rechargeables*. Pour les deux roues, il s'agit notamment des scooters et des motos électriques. Les vélos à assistance électrique constituent une catégorie particulière.

### **Rouler avec un véhicule électrique, est-ce vraiment plus favorable à l'environnement ?**

Oui, un véhicule en mode électrique ne fait pratiquement pas de bruit à moins de 35km/h et n'émet pas de polluants dangereux pour la santé comme les particules fines (PM10) ou les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) liés à la combustion. En ce qui concerne les particules fines liées à l'abrasion des freins, le système de freinage avec récupération d'énergie utilisé sur toutes les voitures électriques diminue drastiquement les frottements et donc les émissions de ce type de polluant.

### **On dit que les batteries sont très polluantes, est-ce vrai ?**

Elles sont de la même nature que les batteries de nos téléphones. Contrairement à ces dernières, elles peuvent être utilisées pour d'autres applications qui leur apportent une seconde vie, avant leur recyclage proprement dit.

La production des batteries est assez gourmande en énergie. Lorsque celle-ci est d'origine non renouvelable, l'impact environnemental s'en ressent. Toutefois si on analyse le cycle de vie complet, le bilan reste très en faveur du véhicule électrique lorsqu'on le recharge avec de l'électricité issue de sources renouvelables.

### **Une voiture électrique est-elle aussi sûre qu'une voiture traditionnelle ?**

C'est uniquement la motorisation qui change et les exigences en termes de sécurité restent identiques. L'installation électrique ne présente pas de danger pour les occupants, même en cas d'accident.

### **Un véhicule électrique coûte-il plus cher qu'un véhicule traditionnel à l'achat ?**

A ce jour, les véhicules électriques sont encore parfois plus chers à l'achat que les véhicules thermiques. Toutefois, plus les kilomètres parcourus augmentent sur la durée de vie d'un véhicule, plus le véhicule électrique est rentable par rapport aux modèles conventionnels.

### **Quelle est l'autonomie d'une voiture électrique aujourd'hui ?**

L'autonomie des véhicules sur le marché va de 100 km pour les petits véhicules urbains à plus 500 km pour les modèles les plus performants, voire 1000 km pour les véhicules hybrides rechargeables.

La plupart des constructeurs annoncent à court terme des voitures passant la barre des 400 km d'autonomie.

### **Les systèmes de recharge sont-ils uniformisés ?**

Comme à chaque fois qu'un nouveau marché émerge, les constructeurs développent des systèmes particuliers. Il existe à ce jour plusieurs standards de prises qui sont liés aux différents modes de recharge. Toutefois, trois types de prises sont en passe de s'imposer pour la recharge rapide.

### **Comment régler mon plein électrique ?**

Chaque opérateur de borne offre des moyens d'accès différents, en général par un système de cartes.

### **Combien de temps dure un plein électrique ?**

La recharge lente (compter 4 à 8 heures) se fait souvent la nuit à domicile sur des bornes de 3,7 à 11 kW. La recharge ultrarapide peut être effectuée en 30 minutes sur des bornes de plus de 50 kW.

### **Comment faire un plein électrique sur une borne située dans l'espace public ?**

La recharge se fait comme ailleurs en utilisant les places réservées; le stationnement de la période de charge, limité à 2h, est gratuit et le contrôle se fait au moyen du disque déjà utilisé sur les places bleues.

### **Qui peut avoir accès à une borne électrique dans un P+R ? Faut-il un abonnement particulier ?**

Les bornes électriques des P+R sont accessibles à tous les véhicules 100% électriques.

### **Comment localiser les bornes électriques existantes ?**

En général, les fournisseurs proposent une application sur laquelle on retrouve l'ensemble des informations sur son réseau (puissance de la borne, type de chargeur, disponibilité, etc.). Il existe aussi des applications qui permettent de retrouver l'ensemble des bornes partout en Europe.