



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 167-2020
Type d'intervention : Postulat
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.221

Déposée le : 09.06.2020

Motion de groupe : Oui
Motion de commission : Non
Déposée par : Les Verts (Kohler, Meiringen) (porte-parole)

Cosignataires : 6

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1393/2020 du 2 décembre 2020
Direction : Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Offensive pour l'énergie solaire : obligation pour les utilisateurs de véhicules électriques de participer à la production d'énergie

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. examiner de quelle manière les propriétaires de véhicules électriques pourraient être soumis à l'obligation de participer à la production d'énergie ;
2. présenter les modalités selon lesquelles une telle obligation pourrait être coordonnée avec l'impôt sur les véhicules à moteur.

Développement :

La mobilité électrique est trois fois plus efficace que la mobilité fossile et permet d'éviter des émissions de CO₂ : elle doit donc être encouragée. Toutefois, son développement se traduit aussi par une plus forte consommation d'électricité, ce qui justifie que les propriétaires de véhicules contribuent à la production d'énergie électrique, par exemple sur leur propre toit, pour ainsi couvrir une partie de ces besoins supplémentaires – sans que cela entraîne pour ces propriétaires une obligation de disposer de leur propre toit, puisqu'il existe suffisamment d'autres possibilités d'investir dans des installations solaires.

Il importe en outre que cette obligation de participer à la production d'électricité n'entrave pas le développement de la mobilité électrique. Par conséquent, il convient d'éviter tout alourdissement de la facture nette pour les personnes achetant un véhicule électrique. La coordination de l'obligation de contribuer à la production d'électricité avec l'impôt sur les véhicules à moteur permet d'éviter des effets négatifs sur le développement de l'électromobilité dans le canton de Berne.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif est aussi d'avis que la mobilité électrique est bien plus efficiente que la mobilité fossile. Le courant utilisé doit provenir des énergies renouvelables. Pour atteindre les objectifs cantonaux et nationaux, il est d'autant plus important d'augmenter le nombre d'installations photovoltaïques disponibles. L'obligation de produire sa propre électricité est judicieuse en premier lieu dans le domaine de l'exploitation de bâtiments et en seconde priorité seulement pour l'alimentation des véhicules électriques. Avec le rejet de la loi cantonale sur l'énergie à l'issue du scrutin serré de la votation populaire du 10 février 2019, l'obligation de produire sa propre électricité prévue dans cette loi pour les nouvelles constructions a également été refusée.

Pour les propriétaires de véhicules électriques, le recours à une installation photovoltaïque est judicieux si l'électricité ainsi produite permet de recharger leur véhicule. Ceci constitue actuellement déjà une incitation financière à produire sa propre électricité ; l'exonération des émoluments et taxes de réseau rend l'électricité produite en propre plus avantageuse que le courant du réseau. Cependant, exploiter cette énergie solaire n'est possible qu'en présence d'une station de recharge et si la voiture se trouve à la maison. Il faudrait sinon recourir à une solution de stockage, laquelle s'avérerait coûteuse. La plupart des propriétaires de voitures n'ont actuellement pas la possibilité de recharger leur véhicule à la maison.

Tout comme pour les stations-service pour véhicules à moteur à combustion, il est plus intéressant du point de vue de l'économie publique de rendre l'infrastructure de recharge accessible à un maximum de voitures électriques. La production d'électricité à partir d'énergies renouvelables présente un intérêt général qui doit être poursuivi de manière globale.

Point 1 :

L'introduction d'une obligation pour les utilisateurs de véhicules électriques de participer à la production d'électricité entraînerait des questions ne pouvant guère être résolues avec des moyens raisonnables. Il faudrait clarifier s'il convient de définir la taille de l'installation solaire en fonction de la puissance du véhicule ou plutôt des kilomètres parcourus, ainsi que nombre d'autres questions : Qui devrait satisfaire à ladite obligation pour les véhicules en leasing ou loués ? Qu'en serait-il dans le cas d'une entreprise mettant un véhicule personnel à la disposition de ses employé-e-s ? Comment définir la façon de compenser l'obligation de produire sa propre électricité ? Au lieu de recourir à une participation dans l'investissement d'installations solaires tierces, il serait plus simple d'exiger que les stations de recharge soient alimentées uniquement au moyen d'énergies renouvelables.

Point 2 :

La révision en cours concernant l'impôt sur les véhicules à moteur (loi sur l'imposition des véhicules routiers [LIV ; RSB 761.611]) a été mise en consultation jusqu'au 19 juin 2020. L'objectif est de créer une incitation à privilégier l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement. Dorénavant, les émissions de CO₂ seront également prises en compte, si bien que les véhicules entièrement électriques, par exemple, seront exemptés d'une surtaxe sur le CO₂. Toutefois, cette réduction de taxe sera largement insuffisante pour permettre de financer en contrepartie des installations solaires. La possibilité d'une compensation financière sans entrave supplémentaire au développement de la mobilité électrique doit donc être exclue.

Pour ces raisons, le Conseil-exécutif propose de rejeter le postulat.

Destinataire

– Grand Conseil