



**Rapport de la commission Climat et énergie  
au Grand Conseil  
à l'appui  
d'un projet de loi modifiant la loi sur l'énergie (LCEn)**

(Du 4 juillet 2023)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

## 1. INTRODUCTION ET PROJET DE LOI

En date du 13 mai 2021, le projet de loi suivant a été déposé :

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,  
sur la proposition de la commission...*

*décède :*

**Article premier** La loi sur les constructions (LConstr.), du 24 août 1994, est modifiée comme suit :

*Article 23, alinéa 1, lettre d*

*d) les exigences urbanistiques et architecturales pour la construction de places de stationnement, ainsi que le nombre maximum et minimum de places exigibles et la disponibilité de stations de recharge électrique, rapide ou non, pour assurer une mobilité exempte d'énergie fossile ;*

**Art. 2** La présente loi est soumise au référendum facultatif.

**Art. 3** <sup>1</sup>Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à la promulgation et à l'exécution de la présente loi.

<sup>2</sup>Il fixe la date de son entrée en vigueur.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

La présidente,      La secrétaire générale,

Signataire : C. Ammann Tschopp

Autres signataires : D. Ziegler, X. Challandes, D. Sigg, S. Erard, A. Kapetanovic, L. Dutoit, Ph. Weissbrodt et R. Gigon.

Ce projet a été transmis, comme objet de sa compétence, à la commission Climat et énergie.

## **2. COMPOSITION DE LA COMMISSION**

La commission a siégé dans la composition suivante :

Président	M. Jonathan Gretilat
Vice-président	M. Quentin Di Meo
Rapporteur	M. Aël Kistler
Membres	M <sup>me</sup> Joëlle Eymann
	M <sup>me</sup> Sarah Fuchs-Rota
	M. Michel Zurbuchen
	M. Boris Keller
	M <sup>me</sup> Armelle von Allmen Benoît
	M <sup>me</sup> Fanny Gretilat
	M. Julien Gressot
	M <sup>me</sup> Clarence Chollet
	M <sup>me</sup> Cloé Dutoit
	M. Daniel Berger

*et a été soutenue dans ses travaux par M<sup>me</sup> Anne Fava, assistante parlementaire.*

## **3. TRAVAUX DE LA COMMISSION**

La commission a examiné le projet de loi en date des 21 décembre 2021, 9 février, 24 mars, 4 et 28 avril et 4 juillet 2023.

M. Laurent Favre, conseiller d'État, chef du Département du développement territorial et de l'environnement, le chef de la section énergie, le responsable de la gestion énergétique des bâtiments ainsi qu'une juriste ont participé aux travaux de la commission.

M<sup>me</sup> Christine Ammann Tschopp a défendu le projet de loi.

## **4. EXAMEN DU PROJET DE LOI**

### **4.1. Position des auteur-e-s du projet**

Le programme d'impulsion subventionnait l'installation de bornes de recharge à hauteur de 500 francs par station. Cette subvention a été renforcée pour atteindre 800 francs par borne. La loi cantonale sur l'énergie (LCEn) prévoit un pré-équipement des places (câblage électrique des futures places de parc) et le Plan climat sera également facteur de mesures d'encouragement à la mobilité électrique.

Bien que ne soutenant pas particulièrement la mobilité individuelle motorisée, les auteur-e-s restent pragmatiques en considérant que l'abandon des énergies fossiles pour les déplacements individuels représente déjà un premier pas en faveur de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Par conséquent, il est nécessaire d'atteindre une densité de stations de recharge suffisante pour que la population ne soit pas découragée à passer à l'électromobilité ou contrainte d'en rester aux moteurs à énergie fossile. La préoccupation des auteurs est d'autant plus prégnante lorsqu'il s'agit de garantir aux locataires possédant un véhicule électrique la possibilité d'envisager librement un déménagement sans craindre de ne plus pouvoir recharger leur véhicule.

Afin d'accélérer la transition à l'électromobilité, il est nécessaire de rendre obligatoire l'offre de places de stationnement avec recharge électrique pour tous les nouveaux bâtiments. Idéalement, cette exigence devrait être étendue à toutes les zones de parking, mais la loi sur les constructions (LConstr.) limite cette contrainte aux nouvelles constructions.

## 4.2. Position du Conseil d'État

La volonté d'avoir un important développement de la mobilité individuelle électrique est partagée par le Conseil d'État. Un concept allant dans ce sens a d'ailleurs été mis sur pied grâce à plusieurs mesures :

- introduction de la taxe CO<sub>2</sub> sur les véhicules à moteur ;
- mise en place d'un système d'incitation avec l'octroi de 800 francs par installation de borne de recharge partagée ;
- obligation pour l'État et les entités parapubliques d'équiper un tiers de leurs places de stationnement d'ici à 2026 (article 69, alinéa 1, RELCEn) ;
- obligation de pré-équipement de 80% des places de stationnement dans les nouvelles constructions afin de permettre la mise en place ultérieure de bornes de recharge électrique (article 43, alinéa 4, LCEn, et article 34, alinéa 1, RELCEn).

Compte tenu du dispositif légal déjà existant, obliger les constructeurs à équiper chaque place de stationnement d'une borne électrique représente une mesure excessive non seulement sous l'angle énergétique, mais également en termes financiers, puisque ces infrastructures ne seront vraisemblablement pas suffisamment exploitées et risquent de constituer de faux investissements, inutilement coûteux pour les propriétaires et les locataires. Le Conseil d'État estime qu'il vaut mieux prévoir largement le pré-équipement tel que c'est le cas aujourd'hui et opter pour l'installation de bornes de recharge au gré des réels besoins des utilisateurs. Il s'agit d'une solution souple et efficace permettant de s'adapter aux besoins.

Le Conseil d'État s'oppose également au fait de contraindre à l'installation de stations de recharge rapide, car ces dispositifs nécessitent des raccordements électriques particulièrement puissants pour des besoins qui n'apparaîtront peut-être jamais, ce qui représente un risque d'inefficacité énergétique. Il part du principe que les détenteurs de voitures électriques ont le temps de recharger leur véhicule sur leur lieu d'habitation durant la nuit. La présence de stations de recharge rapide sur l'espace public (stations autoroutières, supermarchés) paraît suffisante.

Le Conseil d'État s'oppose donc à ce projet de loi.

## 4.3. Débat général

Certain-e-s commissaires estiment que ce projet de loi permettrait de promouvoir l'électromobilité et de réduire une inégalité régnant actuellement entre propriétaires et locataires en termes d'accès à cette technologie. Il faut que les locataires qui le souhaitent puissent disposer d'une place de parking équipée d'un dispositif de recharge pour leur véhicule. Or, même si la LCEn exige le pré-équipement de 80% des places de stationnement dans les nouvelles constructions, elle ne contraint pas les propriétaires à l'installation de bornes de recharge.

Dans un premier temps, la commission a abondamment débattu de ce qui doit être considéré comme du pré-équipement. Le responsable de la gestion énergétique des bâtiments a clarifié cette notion en détaillant les niveaux de pré-équipement possibles (cf. annexe) et en confirmant que l'article 34 LCEn vise le niveau de pré-équipement B.

Jugeant ce niveau insuffisant dans la mesure où aucune contrainte ne peut être imposée aux propriétaires par la suite, une partie de la commission préconise de viser a minima le niveau C1 dans tous les nouveaux bâtiments.

Une autre partie de la commission estime qu'il est nécessaire de tenir compte des contingences techniques, notamment sous l'angle de la gestion de charge par le réseau électrique des communes, avant de mettre en place une législation engendrant des installations coûteuses, voire superflues. Les commissaires se rangeant à cet avis privilégieront un mécanisme flexible permettant de tenir compte des réels besoins des locataires.

#### 4.4. Vote d'entrée en matière

L'entrée en matière a été acceptée par 8 voix contre 5.

#### 5. EXAMEN DU PROJET DE LOI

Compte tenu des discussions qui ont eu lieu lors du débat d'entrée en matière, la commission se rallie sans opposition à l'abandon du projet de loi initial modifiant la loi sur les constructions, au profit d'un projet de loi modifiant la loi sur l'énergie qui s'inspire de la loi bernoise sur les constructions, dont l'article 18a est formulé comme suit :

*Article 18a (loi bernoise sur les constructions)*

*Une part adéquate des places de stationnement doit être ou pouvoir être équipée d'une infrastructure de recharge des véhicules électriques.*

En contrepartie, il est attendu de l'exécutif qu'il rédige le règlement d'application en tenant compte de la volonté largement exprimée au sein de la commission d'avoir une part équipée et une grande part pré-équipée dans le cas des places de stationnement liées à des immeubles d'habitation.

Le Conseil d'État confirme pouvoir s'accommoder de ce compromis, puisque sa portée est restreinte aux nouveaux bâtiments, et soumet, à la demande de la commission, la proposition suivante en remplacement de l'article 43, alinéa 4, LCEn actuel :

<b>Loi actuellement en vigueur</b> <b><u>Loi cantonale sur l'énergie (LCEn)</u></b>	<b>Projet de loi</b> <b>de la commission Climat et énergie</b>
<p><b>Art. 43</b></p> <p>b) bâtiments à construire</p> <p><sup>1</sup>Les bâtiments à construire et les extensions de bâtiments existants doivent être construits et équipés de sorte que leur consommation d'énergie pour le chauffage, la préparation de l'eau chaude sanitaire, l'aération et le rafraîchissement soit quasi nulle. Le Conseil d'État fixe les exigences à respecter.</p> <p><sup>2</sup>Les bâtiments à construire seront équipés de capteurs solaires thermiques couvrant plus de la moitié des besoins annuels d'eau chaude sanitaire ou de panneaux photovoltaïques permettant de fournir une prestation équivalente. Sauf exception, d'éventuelles dérogations ne seront accordées que si des mesures compensatoires sur l'enveloppe sont adoptées ou si d'autres énergies renouvelables sont utilisées. Ces installations peuvent être prises en compte pour atteindre les objectifs de l'alinéa premier.</p> <p><sup>3</sup>Les bâtiments à construire produisent eux-mêmes une part de l'électricité dont ils ont besoin. Cette installation ne peut pas être prise en compte pour l'atteinte des objectifs de l'alinéa 1 et 2. Le Conseil d'État fixe les exigences à respecter.</p> <p><sup>4</sup>Les bâtiments à construire auront une partie de leurs places de stationnement au sens de la législation sur les constructions pré-équipées afin de permettre la mise en place ultérieure de bornes de recharge électrique.</p>	<p><b>Article 43, alinéa 4</b></p> <p>Titre inchangé</p> <p><sup>4</sup>Une part adéquate des places de stationnement au sens de la législation sur les constructions des bâtiments à construire doit être ou pouvoir être équipée d'une infrastructure de recharge des véhicules électriques.</p>

Cette formulation permet d'équiper certaines places de stationnement, d'en pré-équiper d'autres, mais également d'en laisser sans aucun équipement. Le détail de l'exigence neuchâteloise sera réglé ultérieurement par le Conseil d'État dans le règlement d'exécution de la LCEn (RELCEn).

#### **Portée de l'article 43, alinéa 4, LCEn**

Que ce soit dans sa teneur actuelle ou selon la proposition de modification, l'article 43, alinéa 4, LCEn s'applique non seulement aux bâtiments à construire, mais également aux bâtiments existants qui subissent une transformation, une rénovation ou un changement d'affectation important au sens des dispositions de la législation sur l'énergie. La législation sur les constructions prévoit que des places de stationnement doivent être prévues dans les bâtiments suivants :

- les habitations individuelles et collectives ;
- les maisons du personnel, d'étudiants et pour personnes âgées ;
- les entreprises industrielles et artisanales ;
- les services ;
- les magasins.

Les parkings qui répondent à la définition d'une construction / d'un bâtiment, à savoir un ouvrage construit durablement, dont la fondation est sise dans le sol ou repose sur ce dernier, offrant un espace partiellement ou totalement clos destiné à protéger les gens, les animaux et les choses, notamment contre les influences atmosphériques (art. 8, al. 2, let. a, RELCEn), seraient soumis à l'exigence de l'article 43, alinéa 4, LCEn. En revanche, cela exclut les parkings publics à l'air libre qui ne sont pas liés à une construction ou à un bâtiment.

#### **6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL**

(art. 160, al. 1, let. d, OGC)

Le règlement d'application de la loi sur l'énergie (LCEn) sera révisé, sans pour autant engendrer de conséquences significatives sur le personnel de l'État.

Ce projet de loi pourrait renchérir le coût des constructions. Ses conséquences financières seront donc ressenties tant par les privés que par l'État et les communes lorsqu'ils agissent en qualité de maîtres d'ouvrage.

#### **7. MAJORITÉ REQUISE POUR L'ADOPTION DU PROJET DE LOI / DÉCRET**

(art. 160, al. 1, let. e, OGC)

Le projet de loi n'engendre pas de dépenses nouvelles pour l'État ou les communes. Son adoption est ainsi soumise à la majorité simple des votants.

#### **8. INFLUENCE DU PROJET SUR LA RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMMUNES**

(art. 160, al. 1, let. f, OGC)

Le projet de loi ne modifie en rien la répartition des tâches entre l'État et les communes.

#### **9. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR** (art. 160, al. 1, let. g, OGC)

Le projet de loi soumis est conforme au droit supérieur.

## **10. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET AINSI QUE SES CONSÉQUENCES POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES** (art. 160, al. 1, let. j, OGC)

Le projet initial était plus ambitieux, mais les contingences techniques ont eu raison de l'enthousiasme premier d'une partie de la commission. En outre, les conséquences économiques, sociales et environnementales, ainsi que les conséquences pour les générations futures sont difficilement évaluables, dans la mesure où les nouvelles dispositions proposées donnent la compétence au Conseil d'État d'en prévoir la portée.

Du point de vue économique, un renchérissement des projets de construction est envisageable, à mettre en balance avec des coûts d'usage et de maintenance des véhicules électriques plus faibles que leurs homologues thermiques, et donc notamment un pouvoir d'achat conservé pour les usager-ère-s. Aucune étude n'a été citée dans les travaux de commission pour pouvoir appréhender ce nouvel équilibre.

L'aspect environnemental est aussi relativement complexe à appréhender, car si les lignes électriques du réseau devaient être changées pour un diamètre plus élevé capable de supporter une puissance plus importante – ou toute autre mesure impliquant des modifications de tension et des transformateurs, par exemple –, il y aurait vraisemblablement une augmentation de l'énergie grise dudit réseau. Là encore, il s'agit de mettre cela en balance avec les émissions de CO<sub>2</sub> nominales des véhicules remplacés par de l'électromobilité, et celles des particules fines imputables à la combustion. Tirer un bilan sans source n'est pas chose aisée. Cela impacte grandement la vision que l'on peut se faire des conséquences sur les générations futures, puisque d'un côté il peut s'agir d'une dépense énergétique conséquente qui alourdit le bilan, et d'un autre point de vue il pourrait s'agir d'un réel investissement conscient offrant aux générations montantes d'avoir un patrimoine bâti permettant des économies financières et énergétiques dans leur mobilité.

Le volet social pourra se mesurer à l'aune de la réglementation mise en place par le Conseil d'État, qui devrait dans l'idéal permettre une application aussi large que possible d'un équipement adéquat, quel que soit le type de projets planifiés. L'esprit du projet initial doit rester, à savoir rendre possible la recharge à domicile, y compris pour des locataires de tous niveaux socio-économiques, pour que la part d'électromobilité puisse très significativement augmenter.

## **11. CONSÉQUENCES SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'INCLUSION DES PERSONNES VIVANT AVEC UN HANDICAP** (art. 160, al. 1, let. *b<sup>bis</sup>*, OGC)

Le projet de loi n'a aucune conséquence sur la prise en compte de l'inclusion des personnes vivant avec un handicap.

## **12. CONCLUSION**

Par 11 voix contre 1 et 1 abstention, la commission recommande au Grand Conseil d'adopter le projet de loi ci-après.

La commission a adopté le présent rapport par 11 voix et 2 abstentions le 4 juillet 2023.

### **Préavis sur le traitement du projet** (art. 272ss OGC)

À l'unanimité, la commission propose que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 4 juillet 2023

Au nom de la commission Climat et énergie :

<i>Le président,</i>	<i>Le rapporteur,</i>
M. ZURBUCHEN	A. KISTLER

---

## **Loi modifiant la loi sur l'énergie (LCEn)**

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*  
sur la proposition de la commission Climat et énergie du 4 juillet 2023,  
*décète :*

**Article premier** La loi sur l'énergie, du 1<sup>er</sup> septembre 2020, est modifiée comme suit :

b) bâtiments à  
construire

*Art. 43*

<sup>4</sup>Une part adéquate des places de stationnement au sens de la législation sur les constructions des bâtiments à construire doit être ou pouvoir être équipée d'une infrastructure de recharge des véhicules électriques.

**Art. 2** La présente loi est soumise au référendum facultatif.

**Art. 3** <sup>1</sup>Le Conseil d'État pourvoit à sa promulgation et à son exécution.

<sup>2</sup>Il fixe la date de son entrée en vigueur.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

*La présidente,*

*Le secrétaire général,*

## Niveaux de pré-équipement (sua 2060)

**A** Infrastructure vide pour la distribution d'électricité, la communication et place de réserve dans le tableau électrique pour les dispositifs de protection ainsi que les éventuels compteurs.

**B** Mise en œuvre du câble d'alimentation du bâtiment pour l'électrification des places, infrastructure de distribution vide, réserve dans le tableau électrique.

**C1** Mise en œuvre du câble d'alimentation du bâtiment pour l'électrification des places ainsi que des dispositifs de protection et de la ligne d'alimentation horizontale jusqu'au-dessus des places de parking.

**C2** Mise en œuvre du câble d'alimentation du bâtiment pour l'électrification des places, des dispositifs de protection, de la ligne d'alimentation horizontale jusqu'au-dessus des places de parking ainsi que la ligne d'alimentation verticale jusqu'à l'emplacement de la future borne de recharge.

**D** Installation de bornes de recharge prêtes à fonctionner.

