

Réseau de recharge publique «advanced»

Wébinaire en ligne
18 mai 2026, 10h30-12h00

 Recharge
auPoint



Un programme de

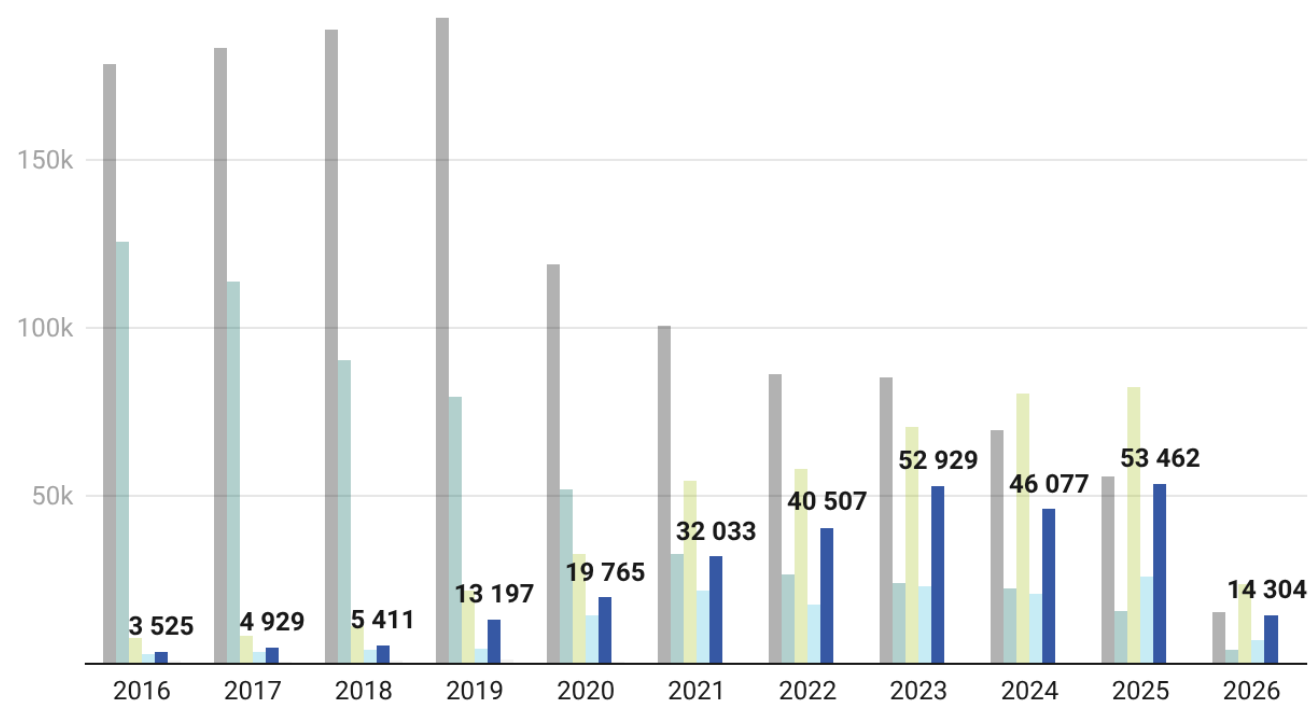
 suisseénergie

Évolutions récentes dans le domaine de la mobilité électrique

Nouvelles immatriculations voitures de tourisme : Toutes motorisations confondues, chiffres absolus

Suisse et Liechtenstein : 2016 – 2026 (état : 26.04.2026)

Essence Diesel Hybride Plug-in hybride Électrique Autres



Part de marché dans les nouvelles immatriculations :

22.2% de véhicules électriques

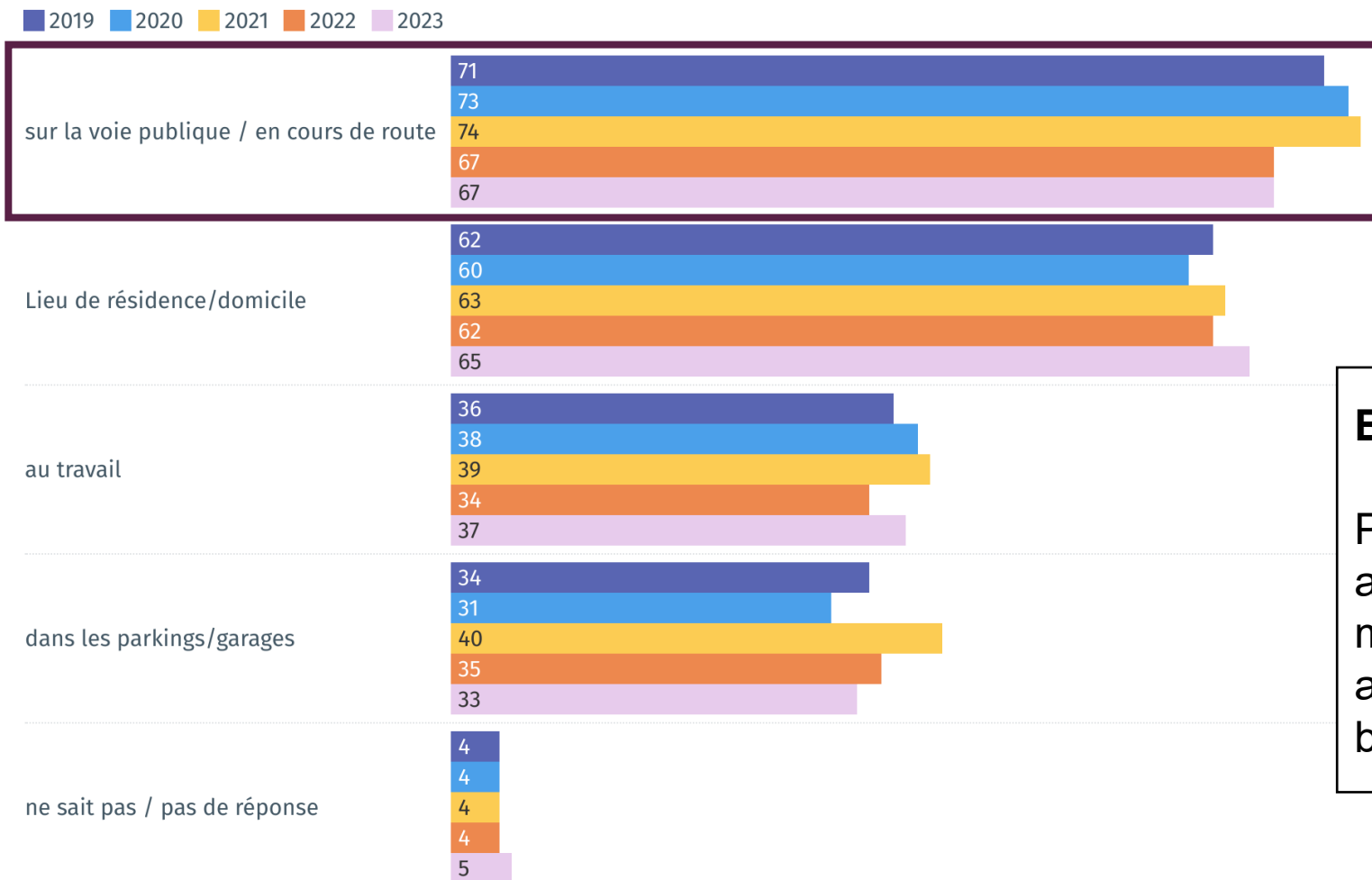
12.1% de véhicules plug-in hybride

Toucher ou cliquer pour plus d'informations.

Graphique: Swiss eMobility • Source: ASTRA • Créé avec Datawrapper

Source : [Swiss eMobility](#)

Les défis liés à la transition vers la mobilité électrique



Baromètre TCS sur la mobilité électrique

Parmi les raisons invoquées pour ne pas acheter de véhicules électriques, Le manque de bornes de recharge a été abordé : « Où manque-t-il concrètement des bornes de recharge ? »

Évolutions récentes du contexte politique

– Le Conseil National et le Conseil des États soutiennent la motion «Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation».

– Le Conseil fédéral est désormais chargé de la **mise en œuvre**.



Le droit à la borne devient réalité : le Conseil des États adopte la motion sur la recharge des voitures électriques en location et en propriété par étage

Un jalon pour l'électromobilité en Suisse : Le 11 juin 2025, le Conseil des États a adopté la motion 23.3936 « Recharge de voitures électriques dans les logements locatifs et en propriété par étage », suivant ainsi la décision du Conseil national. L'accès à une infrastructure de recharge privée est désormais inscrit dans la loi – y compris pour les locataires et les copropriétaires. Une étape décisive pour l'électrification à grande échelle de la mobilité.

– Il convient de mettre en place un **cadre réglementaire contraignant** afin que le développement de **l'infrastructure de recharge privée** puisse être mené à bien rapidement.

– Les modalités précises **ne sont pas encore connues**.

– Il faut également garder à l'esprit qu'une électrification à grande échelle nécessite une **couverture de base étendue en infrastructures de recharge accessibles à tous** – les **communes** jouent ici un rôle central.

Comprendre l'infrastructure de recharge en 2050

Trois des six conclusions concernent le réseau de recharge accessible à tous :

En 2035, entre 400 000 et 1 000 000 de véhicules électriques en Suisse ne disposeront d'aucune possibilité de recharge privée (à domicile ou sur le lieu de travail).

Une électrification à grande échelle nécessite une couverture de base étendue en infrastructures de recharge accessibles à tous (pour recharger à destination ou effectuer une recharge rapide en cours de route).

Il faudra disposer d'un éventail d'options de recharge en Suisse (recharge à domicile, sur le lieu de travail, dans le quartier, à destination et recharge rapide).



[Lien](#)

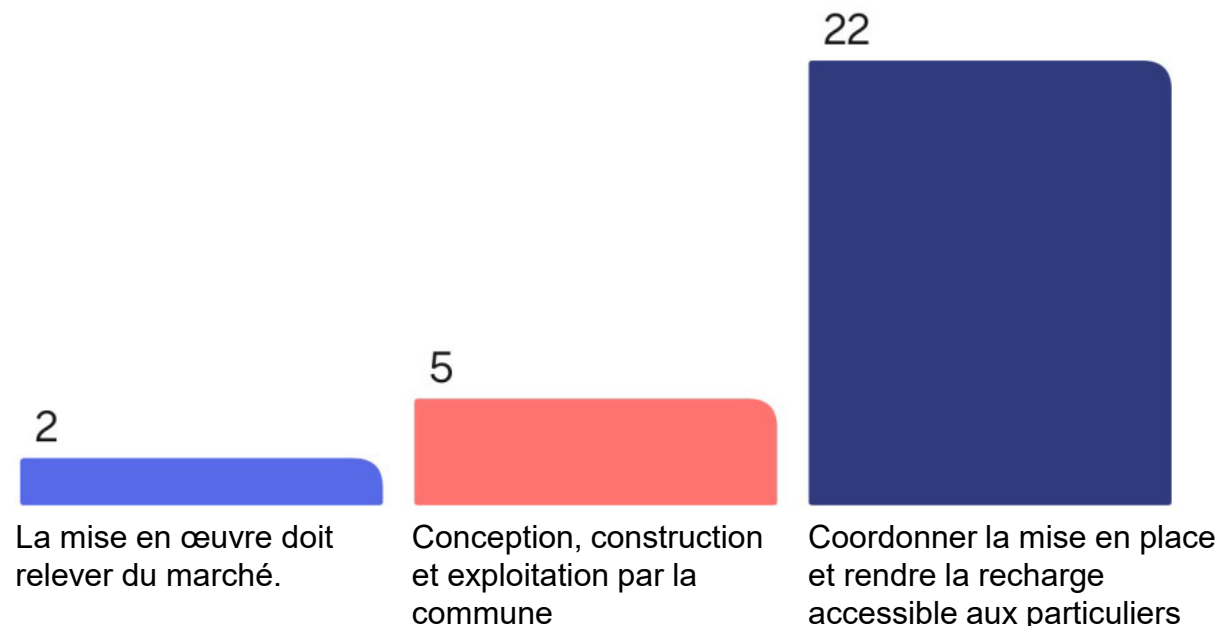
La majorité des communes souhaitent jouer un rôle actif

Une enquête réalisée lors de la réunion d'experts «Recharge dans les communes» (18 mars 2025) montre que ...

- La plupart des communes souhaitent jouer un rôle proactif.
- Les communes souhaitent coordonner le déploiement du réseau de recharge public.

→ La rencontre professionnelle d'aujourd'hui montre comment les communes peuvent soutenir efficacement le développement d'un réseau de bornes de recharge accessible à tous.

Quel rôle la commune doit-elle jouer dans la mise en place d'un réseau de bornes de recharge accessible à tous ?



Agenda

- Accueil et introduction
- Outils proposés par RechargeAuPoint aux communes
- Mettre en place une infrastructure de recharge accessible à tous
- Exemple concret : la Ville de Fribourg
- Questions
- Echange d'expériences

Contacts



Martina Zoller
Fachspezialistin Mobilität

Bundesamt für Energie
+41 58 465 14 35
martina.zoller@bfe.admin.ch



Michael Crottaz
Expert mobilité électrique

PLANAIR SA
+41 (0)24 566 52 64
michael.crottaz@planair.ch



Thomas Dériaz
Expert mobilité électrique

PLANAIR SA
+41 (0)24 566 52 32
thomas.deriaz@planair.ch

Groupes cibles



Immobilier



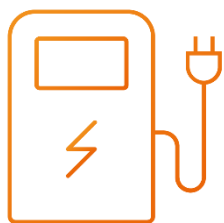
Communes, villes et cantons



Entreprises



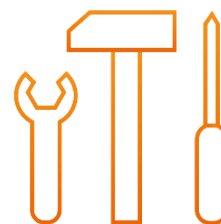
Entreprises avec une flotte de véhicules



Services de recharge



Planification et conseil

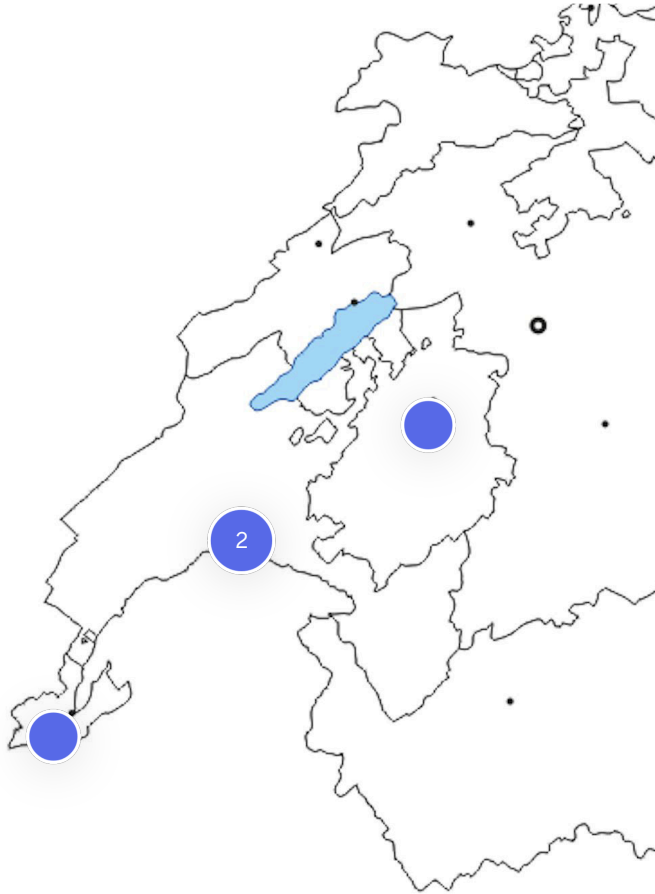


Installation électrique



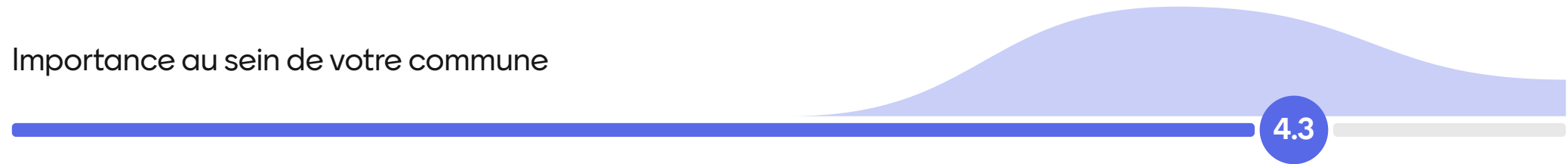
Fournisseurs d'énergie

Quelle commune représentez-vous?



A quelle point estimez-vous l'importance de la mise en place d'une infrastructure de recharge accessible à tous dans votre commune ?

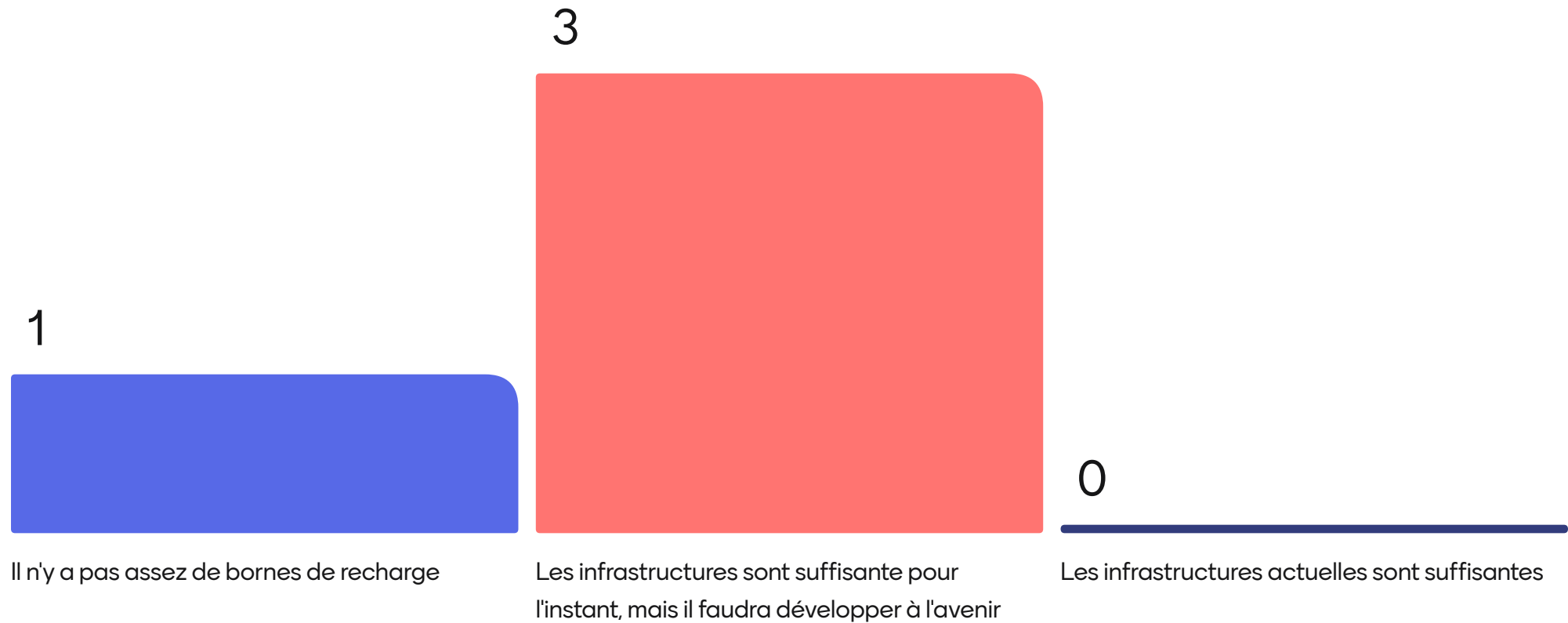
Importance au sein de votre commune



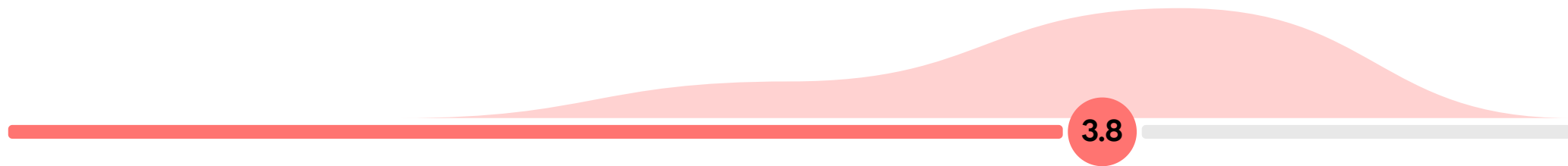
Pas important

Très important

Quel est l'état de développement des infrastructures de recharge accessibles à tous dans votre commune ?



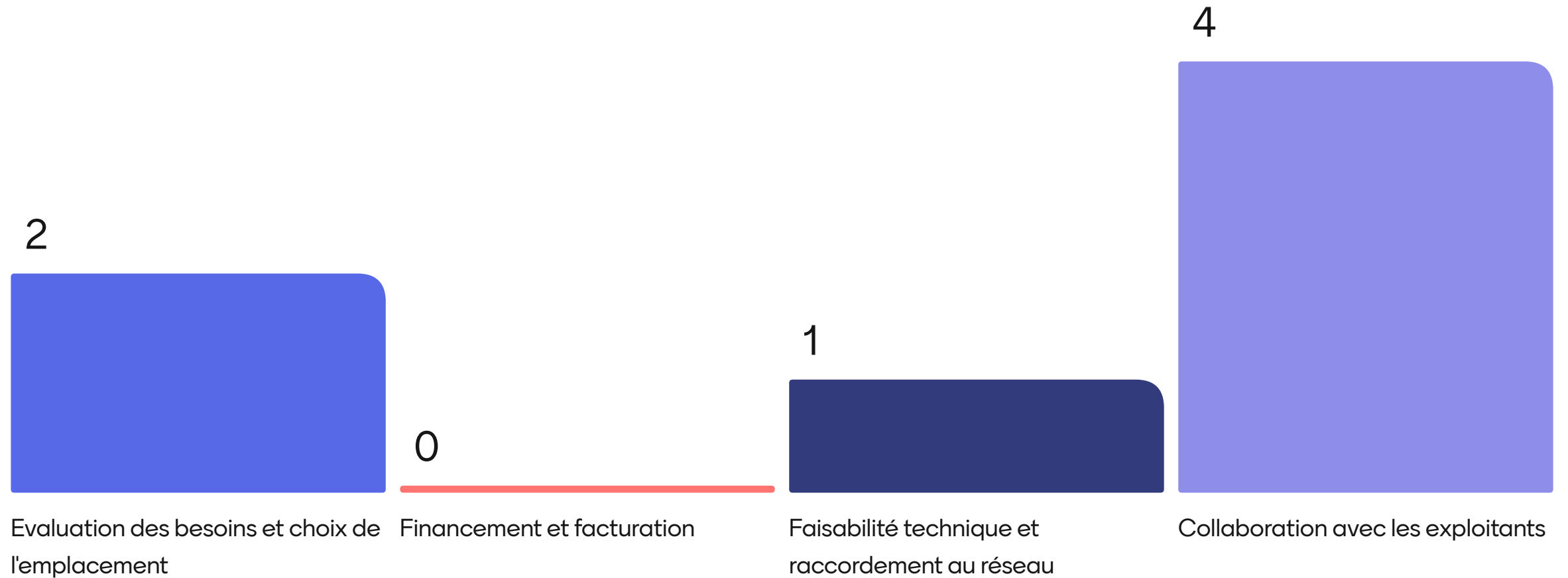
Comment évaluez-vous vos connaissances sur les responsabilités et les procédures liées à la mise en place d'une infrastructure de recharge ?



Aucune connaissance

Bin informé

Lesquels de ces thèmes sont d'actualité pour votre commune ?



Quel est, selon vous, le principal défi à relever pour mettre en place une infrastructure de recharge accessible à tous dans votre commune ?

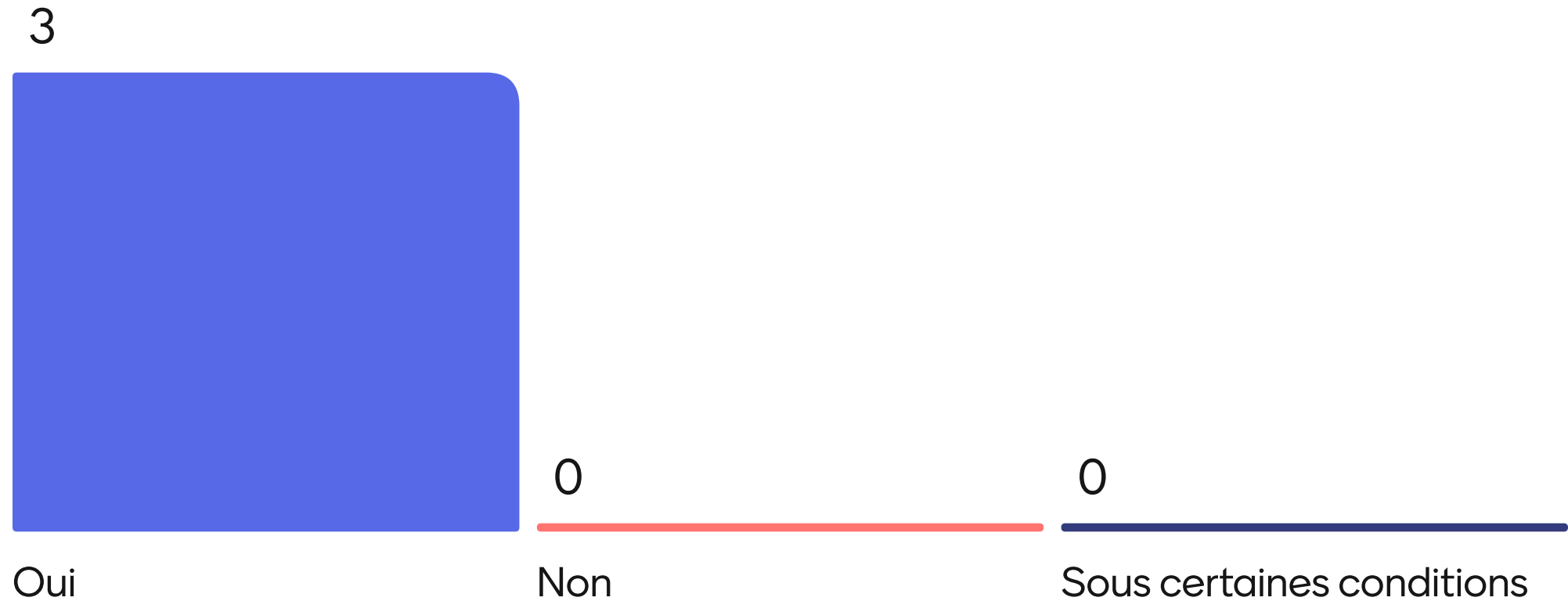
sites à disposition

évaluation es besoins

exploitation

trouver emplacements

Seriez-vous prêts, en tant que commune, à mettre à disposition des emplacements pour l'installation d'infrastructures de recharge ?



Outils proposés par RechargeAuPoint pour les communes

Outils à votre disposition

Conception infrastructure de recharge en 2050

De quel mix d'options de recharge la Suisse aura-t-elle besoin dans les années à venir ? Cette étude examine l'évolution de l'infrastructure de recharge pour les véhicules individuels jusqu'en 2050, en collaboration avec les principaux acteurs. Le message principal est clair : tout le monde est appelé à agir dès maintenant. [Lien](#)

Scénarios de besoins en recharge

De quelle infrastructure de recharge pour véhicules électriques aurons-nous besoin demain ? Et où exactement ? Seuls ceux qui connaissent les besoins futurs en matière de recharge peuvent répondre à ces questions. Les « scénarios de besoins en recharge » fournissent ces informations pour chaque commune suisse et facilitent ainsi la planification. [Lien](#)

Ancrer l'infrastructure de recharge dans la législation

Le guide « Ancrer l'infrastructure de recharge dans la législation » aide les cantons et les communes à mettre en place des conditions-cadres favorables au développement de l'infrastructure de recharge. [Lien](#)

Lancer une étude de faisabilité

Une étude de faisabilité constitue la base de la planification d'une infrastructure de recharge accessible à tous. Les communes peuvent en réaliser une partie elles-mêmes. Ce guide explique comment procéder et ce dont elles doivent tenir compte. [Lien](#)

Guide pour les procédures d'obtention de permis de construire concernant les bornes de recharge

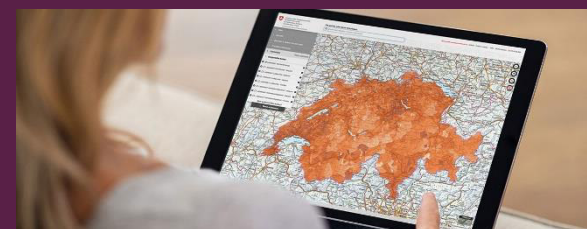
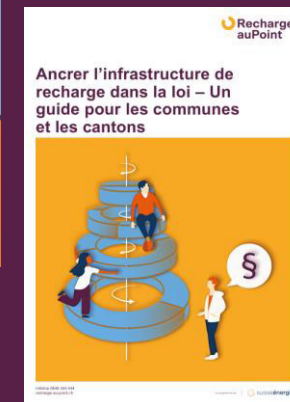
Ce guide vous indique dans quels cas vous devrez certainement ou très probablement demander un permis de construire pour votre borne de recharge. Il existe toutefois des cas où vous pourrez probablement vous en passer. [Lien](#)

Lancer un appel d'offres pour des bornes de recharge

Certaines communes recherchent des prestataires chargés d'installer des bornes de recharge accessibles à tous sur leur territoire. Mais que doit contenir un appel d'offres ? Ce guide succinct vous donne un aperçu. [Lien](#)

Accès et facturation : trouvez rapidement l'offre qui vous convient

Les immeubles résidentiels et les immeubles de bureaux ont besoin d'un système qui gère l'accès aux bornes de recharge et la facturation de l'électricité consommée. Il n'est toutefois pas facile de trouver la solution qui convient parmi la multitude d'offres disponibles. Cet aperçu du marché vous y aidera. [Lien](#)



Outils à votre disposition – Pour les Communes !

Impulsion de recharge : conseil pour les communes et les villes

L'offre de conseil gratuite « Impulsion de recharge » aide les représentantes et représentants des communes à mettre en place une infrastructure de recharge sur leur territoire. Lors d'un entretien en ligne, vous obtenez des suggestions de spécialistes indépendants. [Lien](#)

E-learning « Conseiller de manière compétente sur l'infrastructure de recharge »

Avec ce cours gratuit de l'OFEN, vous en apprenez plus sur l'infrastructure de recharge dans les bâtiments. À l'issue de l'examen, vous disposez de l'expertise nécessaire pour fournir des conseils compétents et fiables sur la planification des bornes de recharge. [Lien](#)

Mobilité électrique dans les communes

Le guide de la mobilité « La mobilité électrique dans les communes » explique quatre champs d'action dans lesquels les communes peuvent s'engager pour faire progresser la mobilité électrique : la planification, l'exemplarité, l'information et le conseil ainsi que l'infrastructure et les services. [Lien](#)

Recharge dans les communes

Que peut faire une commune pour mettre en place efficacement une infrastructure de recharge ? Les responsables et les experts de l'administration apprendront comment organiser efficacement l'ensemble du processus, qu'ils aient déjà franchi les premières étapes ou qu'ils se demandent encore s'ils ont besoin de bornes de recharge et, le cas échéant, où les installer. [Lien](#)



Mettre en place une infrastructure de recharge accessible à tous

[Lien du guide](#)

La mobilité électrique comme solution partielle pour une mobilité économe en ressources

La mobilité électrique contribue à améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble du secteur des transports.

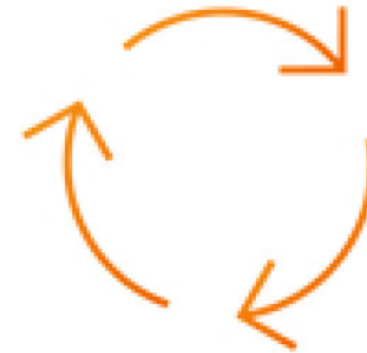
→ **La mobilité électrique**, une **solution partielle pour une mobilité économe en ressources**. Elle contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à alléger l'impact du trafic sur la population et l'environnement.



Éviter



Changer



Connecter



Améliorer

Pourquoi une commune devrait-elle soutenir la mise en place d'infrastructures de recharge ?



La mobilité électrique contribue à la protection du climat

- Le manque d'infrastructures de recharge, un obstacle à la décarbonisation des transports



La mobilité électrique est économe en ressources et s'inscrit dans les objectifs de la politique des transports

- En allemand, les «4-V» : «Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Vernetzen» → **Eviter, changer, Améliorer, Connecter**
- Intégrée dans une planification globale des transports, la mobilité électrique contribue à la réalisation des objectifs de la politique des transports

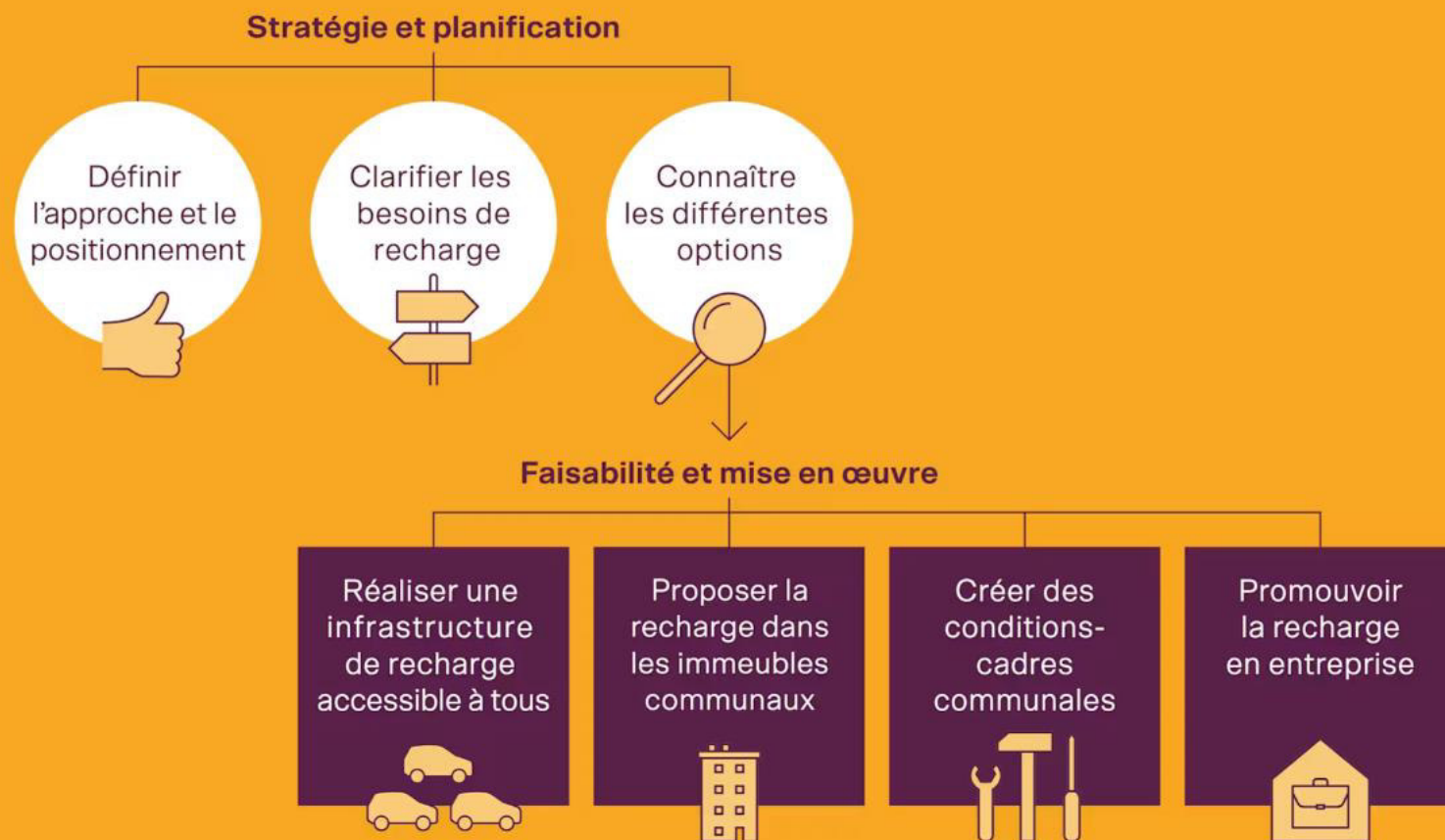


Une bonne infrastructure de recharge renforce l'attractivité d'un site

- Les communes peuvent piloter de manière ciblée le développement d'une infrastructure de recharge couvrant l'ensemble du territoire
- L'engagement de la commune garantit que l'on ne se limite pas au développement de sites particulièrement attractifs sur le plan économique

La recharge dans les communes ([lien](#))

Voici comment les communes peuvent mettre en place une infrastructure de recharge adaptée à leurs besoins | De la stratégie à la mise en œuvre



Objectifs et finalités :

- Mise en place d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins de la commune
- Étape par étape : de la stratégie à la mise en œuvre, en passant par l'étude de faisabilité
- Un soutien et des idées, quel que soit le stade actuel de la commune
- Les petites communes ne sont pas tenues d'examiner toutes les étapes en détail

Stratégie et planification

Définir l'approche et le positionnement

- Pourquoi votre commune souhaite-t-elle mettre en place une infrastructure de recharge ?
- Quels sont les objectifs politiques poursuivis ?

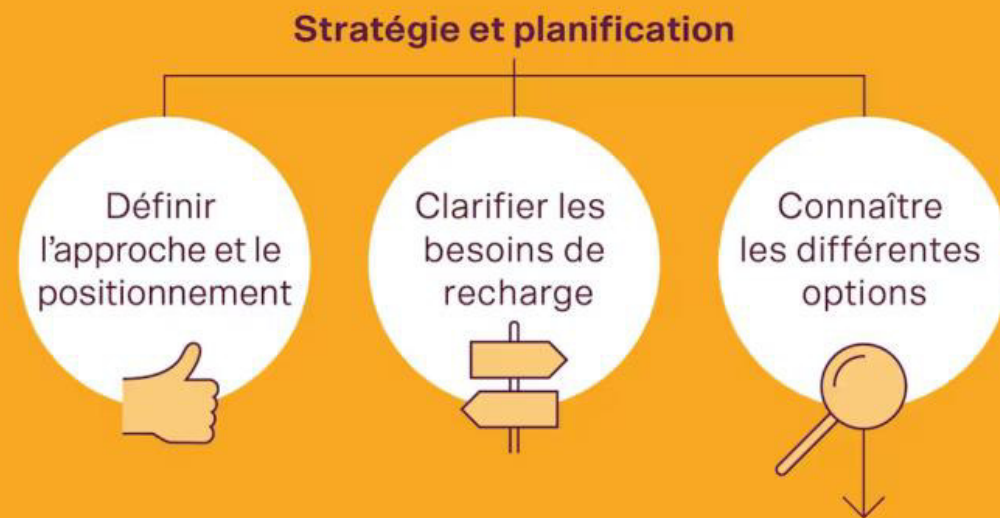
Clarifier les besoins de charge

- Quelle sera le besoin futur en bornes de recharge ?

Connaître les différentes options

- Quelles sont les options disponibles pour atteindre ces objectifs ?

Voici comment les communes peuvent mettre en place une infrastructure de recharge adaptée à leurs besoins | De la stratégie à la mise en œuvre



Quelles sont les possibilités d'action dont dispose votre commune ?



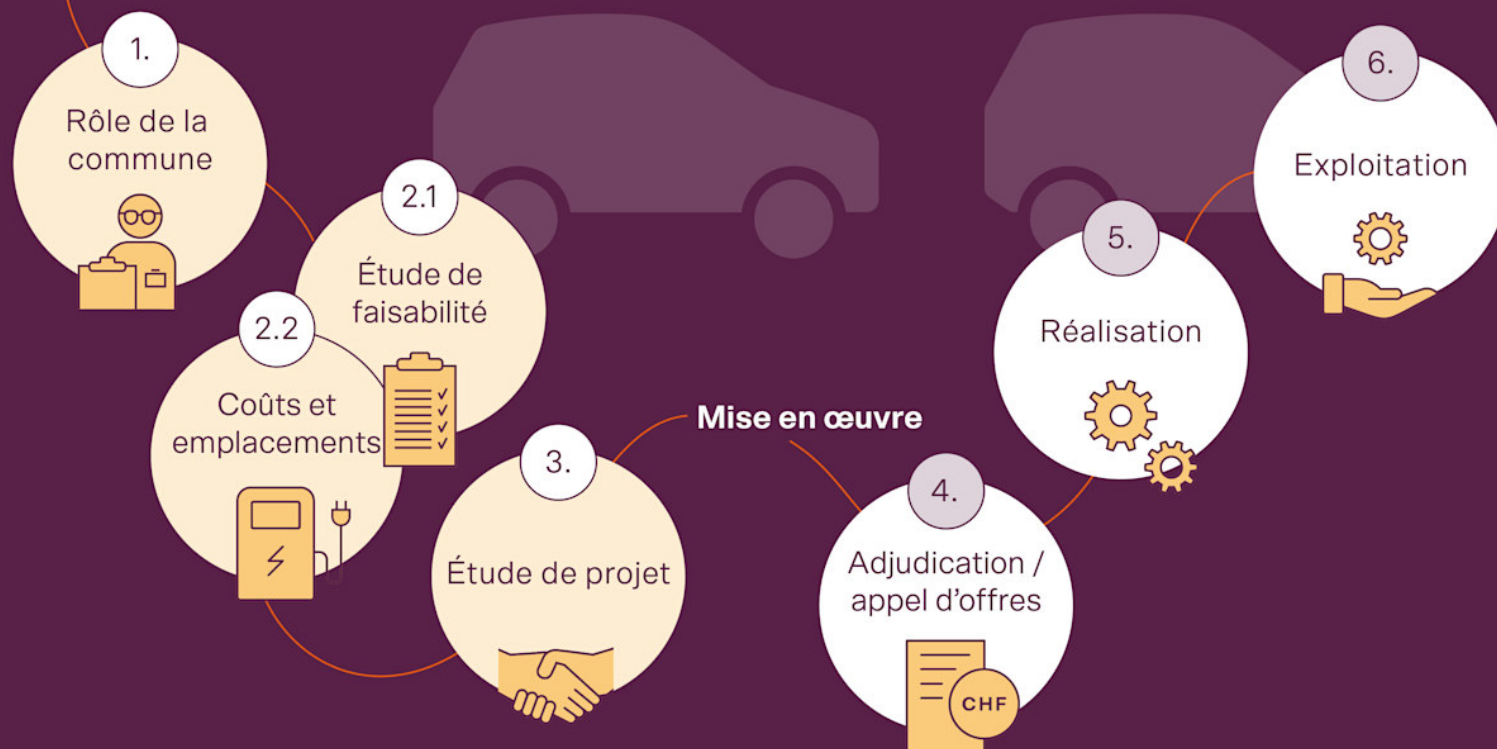
- L'engagement communal est utile là où il y a un **besoin d'action** et où la commune dispose des **compétences nécessaires** pour agir.
- Une **stratégie ou un plan d'action global** en matière de mobilité électrique définit les prochaines étapes pour chaque option d'action.

Mettre en place une infrastructure de recharge accessible à tous ([lien](#))

- Un réseau de bornes de recharge accessible à tous permet aux personnes ne disposant pas de possibilité de recharge à domicile de recharger leur véhicule
- Les phases s'alignent sur le modèle de **prestations SIA**
- Les communes peuvent commencer là où elles en sont actuellement dans le processus.

Vers un réseau de recharge accessible à tous
Phases de décision pour les communes

Faisabilité



1. Rôle de la commune



- Les communes peuvent participer à des degrés divers à la mise en place d'une infrastructure de recharge accessible à tous.
- Le modèle d'exploitation précise ici le rôle de la commune.

Qui détermine l'emplacement des bornes de recharge ?

- La commune peut procéder à une présélection des sites appropriés
- Les prestataires peuvent proposer des emplacements

Comment l'infrastructure de base est-elle financée ?

- Préfinancement par la commune ou financement par l'exploitant de la borne de recharge

Qui finance les bornes de recharge ?

- Exploitants de bornes de recharge ou financement intégral par la commune

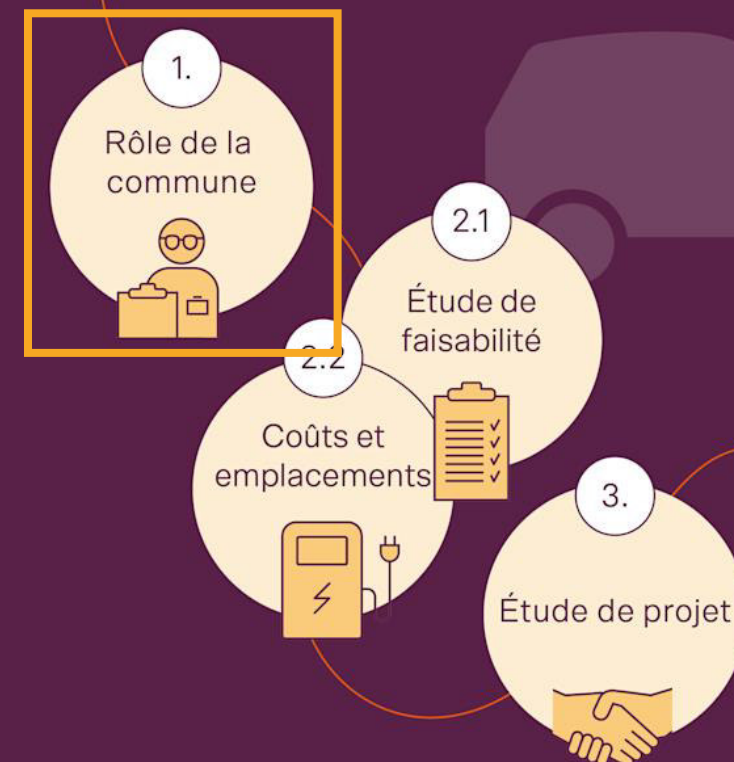
Qui gère l'infrastructure de recharge ?

- Les exploitants de bornes de recharge ou la commune

À l'issue de cette phase, on dispose de :

- Modèle d'exploitation qui définit l'emplacement, le financement et l'exploitation.

Faisabilité



Trois variantes possibles pour le modèle d'exploitation – avantages et inconvénients

A

Le marché comme moteur

- + Aucun investissement pour la commune
- + Ces sites présentent un intérêt économique
- + Mise en place rapide des sites
- Seuls les sites très attractifs sur le plan économique sont retenus
- Une extension est peu probable
- Des tarifs de recharge plus élevés pour les utilisateurs
- Eventuels conflits en matière de politique des transports

B

La commune collabore avec les particuliers

- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Des tarifs de recharge attractifs pour les utilisateurs
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Investissements à long terme de la part de la commune
- Risque prévisible de pertes en cas de refinancement insuffisant
- Les recettes générées par les activités de recharge reviennent principalement aux opérateurs privés

C

La commune en tant que prestataire

- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Les recettes reviennent intégralement à la commune
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Des investissements plus importants et des coûts de fonctionnement plus élevés pour la commune
- Eventuelles lacunes en matière de compétences
- Risque de mauvais investissements et de frein à l'engagement privé

Exemple de modèle d'exploitation – Variante B :

La commune finance les infrastructures de base et lance un appel d'offres pour l'installation et l'exploitation des bornes de recharge

Commune

Opérateur privé

Phase	Commune		Opérateur privé	
	Coûts	Revenus	Coûts	Revenus
Réalisation	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place et gestion de l'infrastructure de base 		<ul style="list-style-type: none"> Mise en place et exploitation de l'infrastructure de recharge Mise en place d'un système de facturation 	
Gestion		<ul style="list-style-type: none"> Concession et/ou loyer du site Frais de stationnement (le cas échéant) 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenance et exploitation Frais d'électricité Redevance de concession et/ou loyer du site 	<ul style="list-style-type: none"> Tarif de chargement

2.1 Etude de faisabilité



Analyser en détail les besoins de chargement répartis sur le territoire

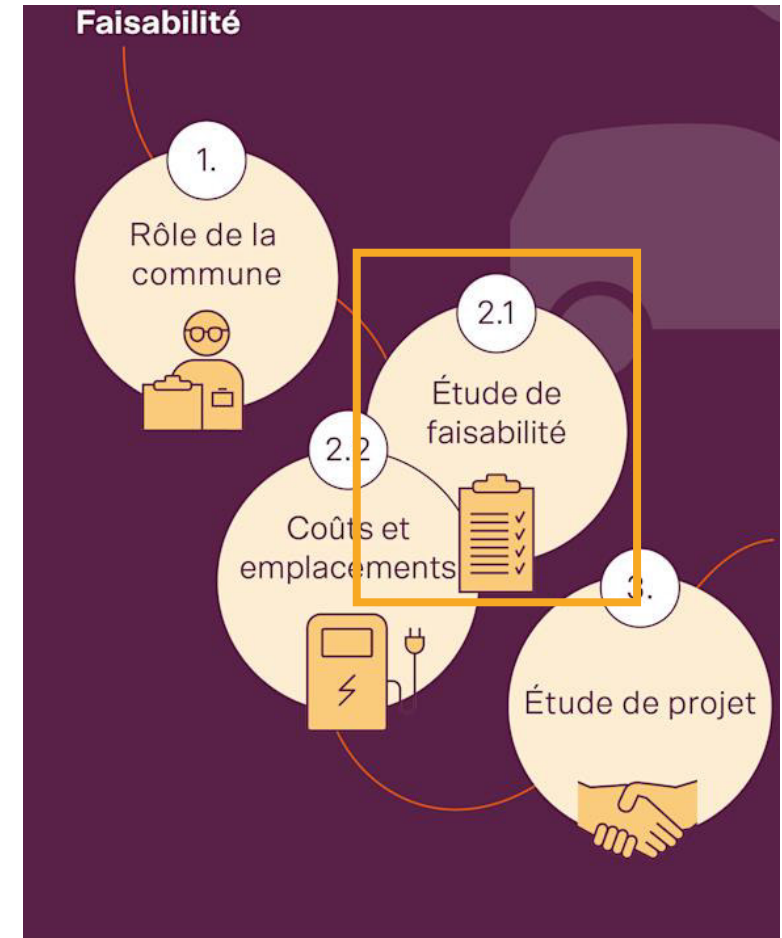
- Où se situent exactement les besoins de recharge ? Quelles seront les évolutions ? Quels sont les quartiers qui ont un besoin important en bornes de recharge ?
- Pour les petites communes et les premières estimations : [les scénarios de besoins de recharge](#) peuvent être utilisés comme base
- Exemple : [Ville de Kreuzlingen](#)

Vérifier les points de recharge

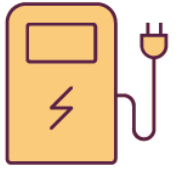
- Exploiter les parkings existants et tenir compte des facteurs de réalisation (attractivité, faisabilité technique, possibilités d'extension)

Élaborer un concept de recharge pour chaque site

- Dimensionner approximativement l'infrastructure de recharge aux emplacements de recharge identifiés
- Nombre de bornes de recharge et puissance de recharge
- Prendre en compte la puissance de charge, la durée de stationnement et des places de stationnement disponibles
- Estimer les coûts de l'infrastructure de base et du raccordement au réseau
- Le guide « [Réaliser une étude de faisabilité](#) » fournit d'autres conseils précieux



2.2 Coûts et emplacements



Estimer les coûts et évaluer le budget

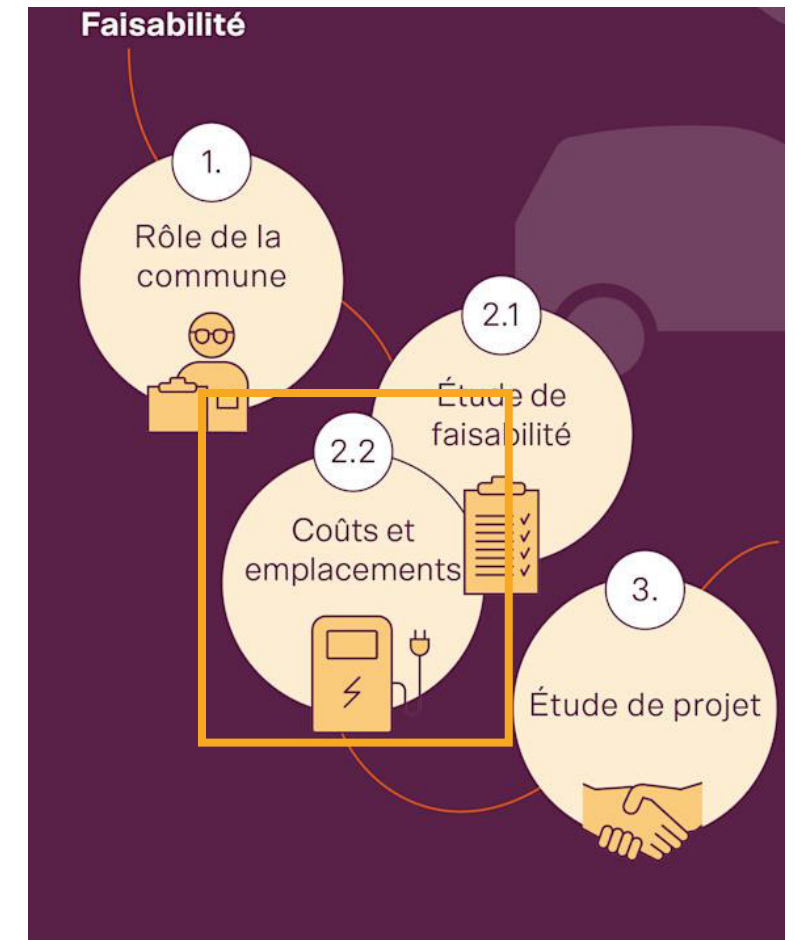
- Évaluer la viabilité économique des différents modèles d'exploitation (phase 1)
- Cette estimation indiquera quels devront être les tarifs de chargement ainsi que la fréquence d'utilisation
- Estimation des coûts d'investissement et du refinancement nécessaire par le biais de la redevance de concession / des loyers d'implantation

Sélectionner les sites

- Hiérarchisation et sélection des sites appropriés
- Examen approfondi des sites (sur le plan économique et technique)

Une fois terminé, on obtient :

- Concept de recharge, dimensionnement et estimation des coûts par site
- Evaluations financières pour différents modèles d'exploitation
- Évaluation de la faisabilité avec le modèle d'exploitation souhaité
- Liste des points de recharge sélectionnés



Exemple : Evaluation financière pour la variante B

La commune finance les infrastructures de base, l'exploitant finance les bornes de recharge

- L'évaluation financière montre dans quelles conditions l'infrastructure de recharge est rentable
- La commune peut percevoir un **loyer pour l'emplacement** et une **redevance de concession** afin de refinancer les investissements
- Une **VAN > 0** signifie que le projet est économiquement intéressant
- Exemple chiffré pour une commune disposant d'un réseau de recharge comprenant 85 bornes de recharge AC

	Refinancement insuffisant		Refinancement suffisant	
	Commune	Exploitant	Commune	Exploitant
Investissement [CHF]	500'000	570'000	500'000	570'000
Concession [ct/kWh]		2	3	
Loyer [CHF/place]		50	50	
Tarif de recharge [ct/kWh]		46	46	
VAN [CHF]	-18'000	550'000	130'000	400'000

← Augmentation de la concession

3. Etude de projet



Réaliser des plans de construction

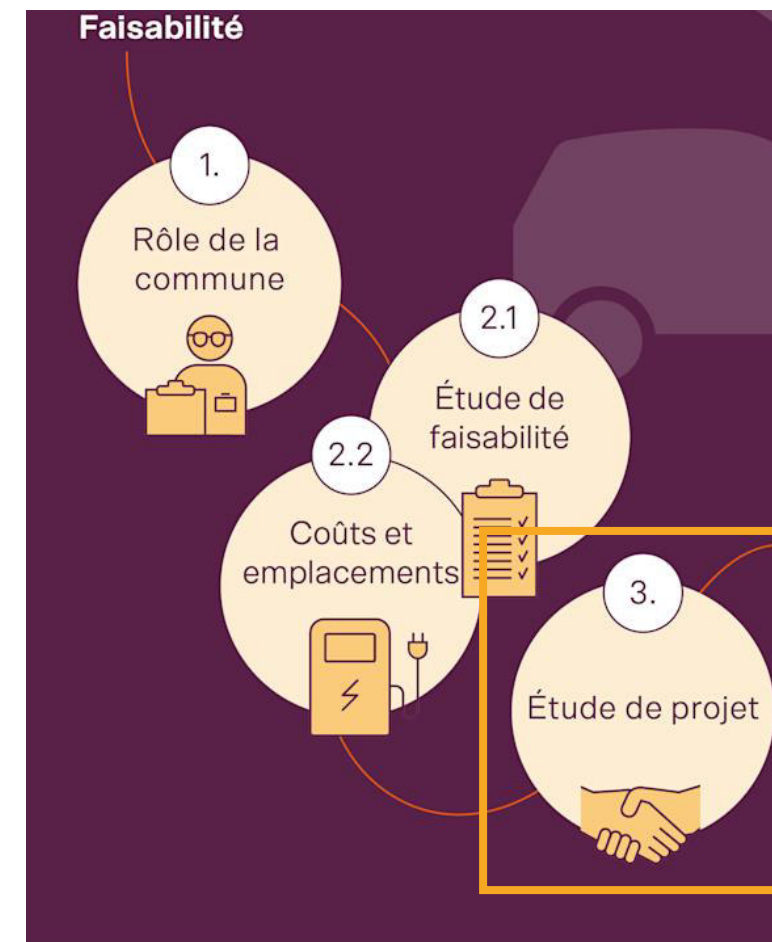
- Établir les plans de construction et de raccordement électrique pour chaque site

Préciser les coûts, clarifier les procédures d'autorisation et les responsabilités

- Calculer l'investissement de manière plus détaillée (+/- 10 %)
- Clarifier la procédure d'octroi du permis de construire (Permis de construire : oui ou non ?)
- Répartir les tâches pour les étapes de mise en œuvre

Une fois terminé, on obtient :

- Plans de construction par site
- Compléments ou mises à jour éventuels des résultats de la phase 2.1
- Répartition des tâches pour la mise en œuvre et les procédures d'autorisation



Exemple : viabilité d'un site - coûts et plans

Aménagement d'un parking public

- Points de charge : 4x11kW AC, 2x50kW DC
- Augmentation de la puissance à 3x95/95mm, 200A / 108.5 kVA
- Besoins de charge: mix courts et longs
- Le projet photovoltaïque sur la toiture du même immeuble permet de créer des synergies

Catégorie de coûts	Montant (CHF)
Contribution aux coûts du réseau	11'200
Contribution au raccordement au réseau	18'000
Armoire électrique	9'000
Génie civil	7'000
Bornes de recharge	60'000
Total	105'200



4. Adjudication/ Appel d'offres



Définir les prestations à attribuer

- Appel d'offres conforme au modèle d'exploitation défini et au concept de recharge élaboré
- Accès et décompte : trouver rapidement l'offre qui convient

Vérifier les attributions de gré à gré

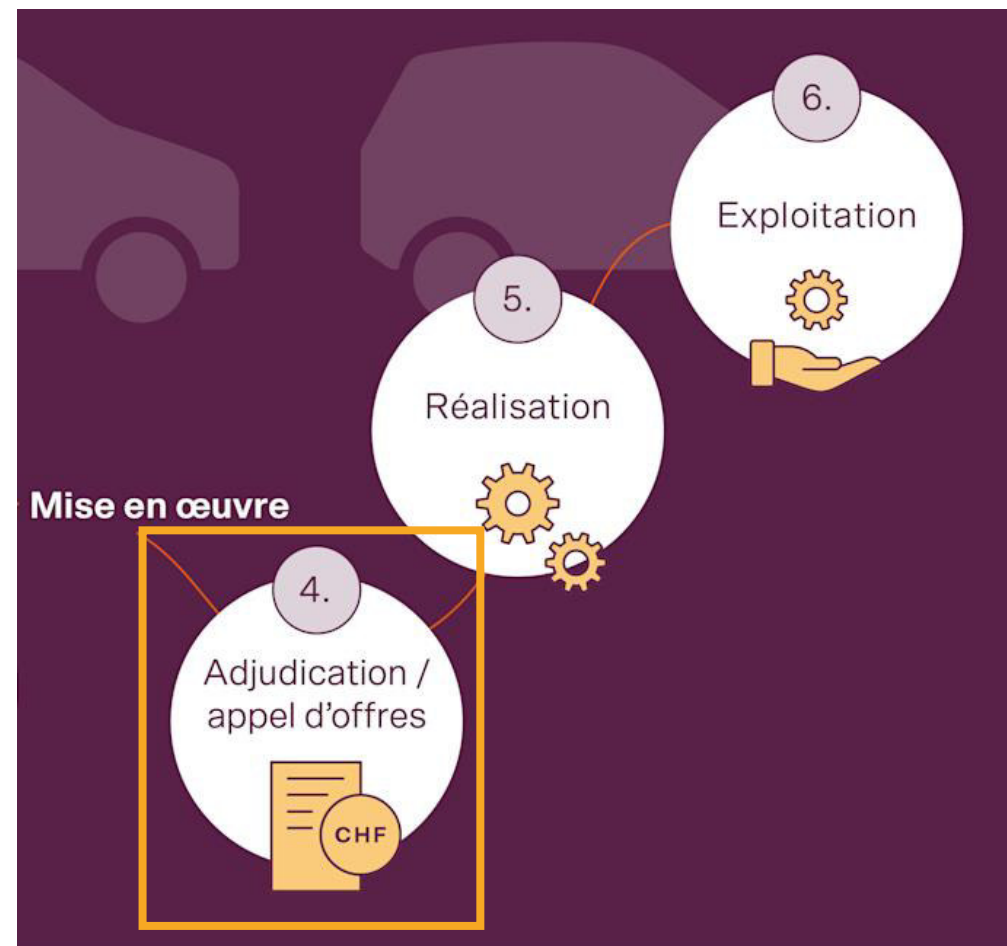
- Examiner la possibilité d'attribuer des marchés de gré à gré à son propre service communal

Définir le contenu de l'appel d'offres

- Regrouper les résultats des phases précédentes pour le cahier des charges
- Examen juridique des documents d'appel d'offres et du cahier des charges
- Appels d'offres pour les bornes de recharge

Une fois terminé, on obtient :

- Dossier d'appel d'offres et cahier des charges
- Contrat avec des prestataires externes ou avec son propre service technique



Réalisation & Exploitation (Phases 5 – 6)

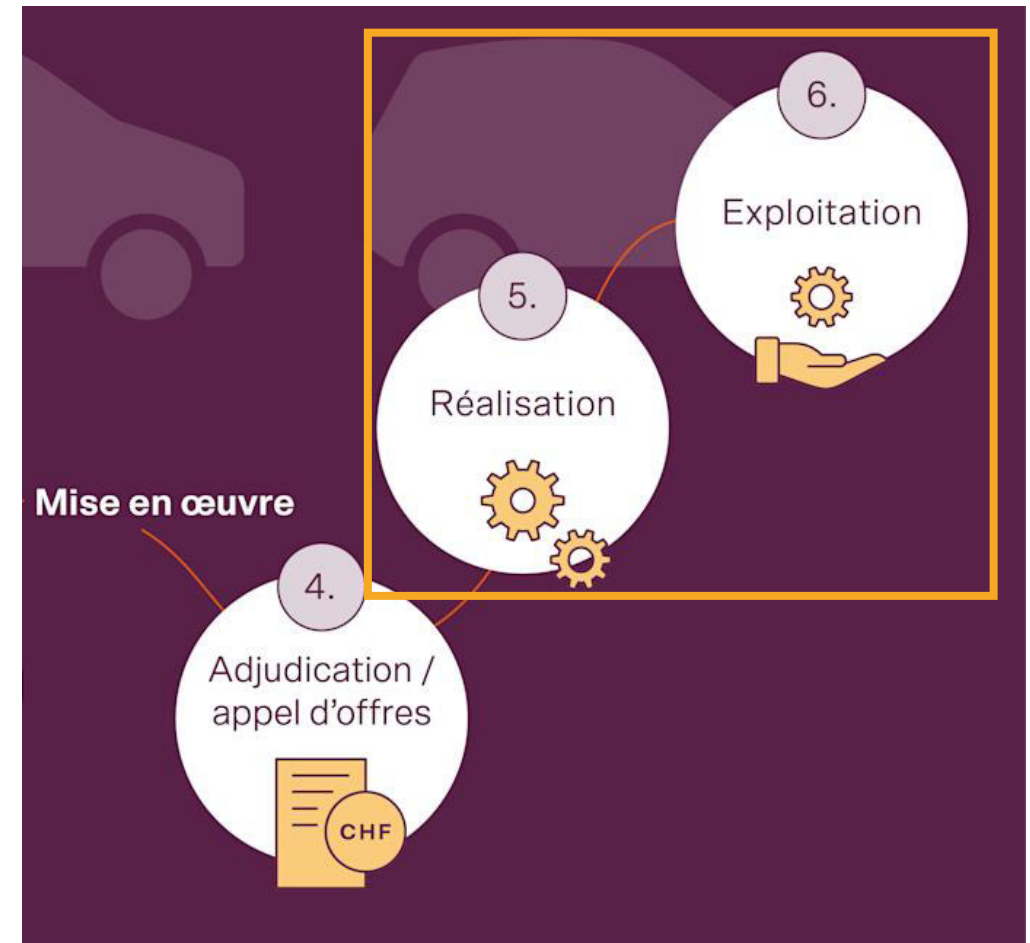


Réalisation

- Déclaration de la mise en place de l'infrastructure de recharge
- «Norme sectorielle pour les infrastructures de recharge publiques» fixe les normes minimales pour l'installation et l'exploitation
- Réception : respecter la liste de contrôle SIA
- Veiller à ce que la documentation soit complète
- Manuel de l'AES, chapitre 3.1 : «Raccorder les bornes de recharge au réseau en toute sécurité»

Exploitation

- Organisé selon le modèle de l'opérateur
- Entretien, gestion des accès et facturation



Questions ?



Invité

Jérôme Mayer

Collaborateur scientifique dans le
secteur de la transition écologique

Ville de Fribourg





Réseau de recharge public

18.05.2026 – RechargeAuPoint

Objectifs de la Ville

En matière de mobilité, l'objectif prioritaire de la Ville est de réduire les déplacements motorisés individuels en favorisant la mobilité douce et les transports publics.

La part résiduelle des déplacements motorisés individuels doit être électrifiée.

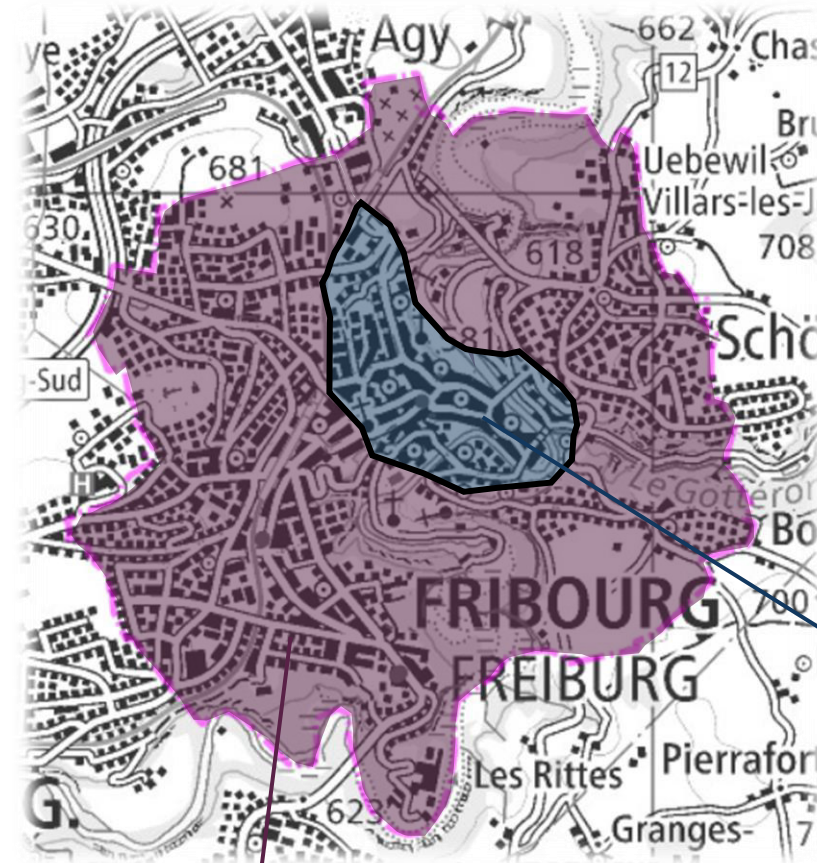
- Proposer des solutions de recharge aux habitants de la Ville
- Limiter le « tourisme de recharge »



Besoins de recharge



Source : RechargeAuPoint



Recharge à la maison

Recharge dans le quartier

Besoins de recharge



Recharge
à la maison



Dans ce périmètre, le potentiel pour la mise en place de solutions de recharge privées est relativement important.

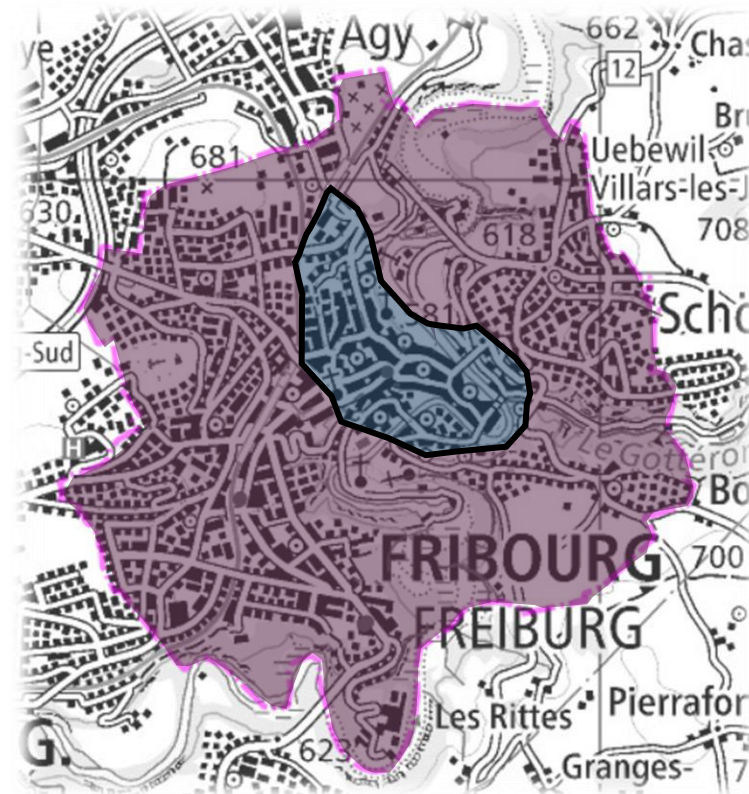
- ➔ La Ville ne souhaite pas intervenir directement dans la mise à disposition des infrastructures de recharge
- ➔ La Ville a mis en place des mesures de subventionnement pour les infrastructures de base dans les parkings collectifs des immeubles résidentiels



Recharge
dans le
quartier

Dans ce périmètre, le potentiel pour la mise en place de solutions de recharge privées est très limité, le stationnement des riverains se faisant principalement sur voirie.

- ➔ La Ville souhaite développer des infrastructures de recharge dans l'espace public



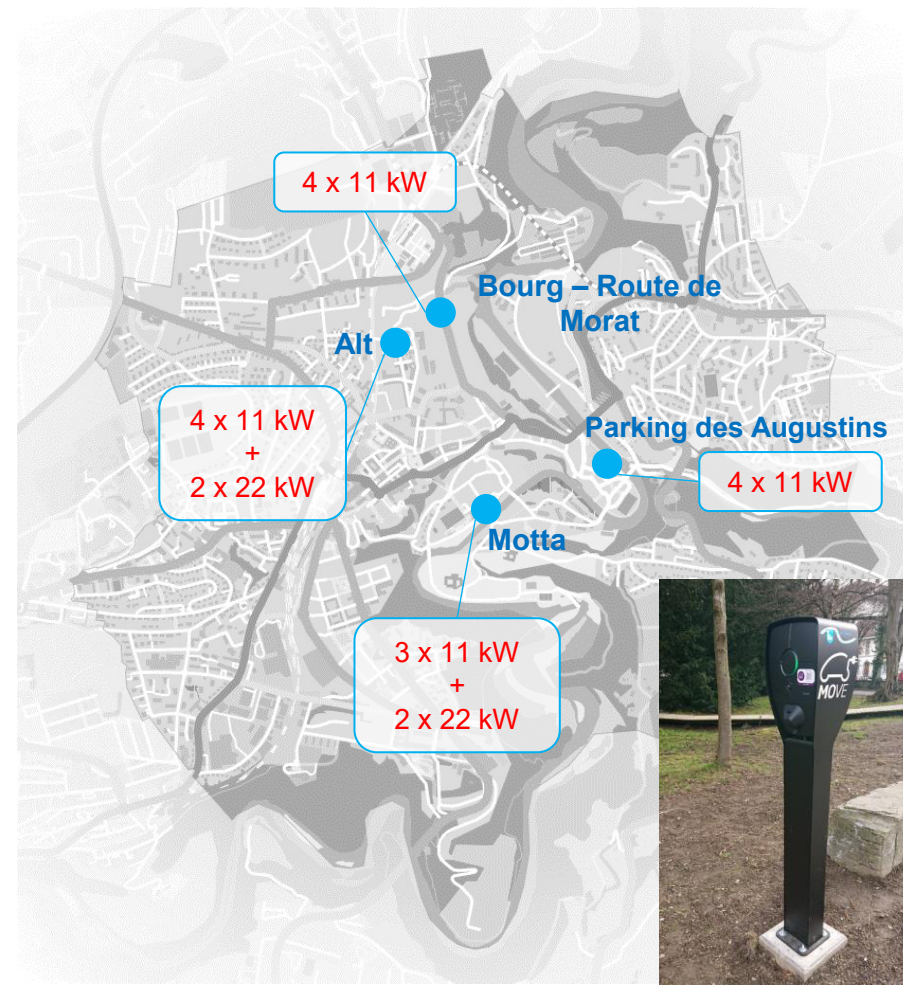
Développement de l'offre de recharge

Recherche des sites – Critères retenus :

- Proximité des habitations
- Possibilité de créer des hubs de recharge (min. 6 points de charge par site)
- Proximité du réseau électrique
- Sites appartenant à la Ville ou du canton (convention)

Développement des sites :

- 4 premiers sites équipés
 - Travaux GC réalisés pour 100% du potentiel du site
 - Mise en place de bornes pour 50% du potentiel du site
- ➔ Sites évolutifs permettant une extension selon l'évolution de la demande



A

Le marché comme moteur

- + Aucun investissement pour la commune
- + Ces sites présentent un intérêt économique
- + Mise en place rapide des sites
- Seuls les sites très attractifs sur le plan économique sont retenus
- Une extension est peu probable
- Des tarifs de recharge plus élevés pour les utilisateurs
- Eventuels conflits en matière de politique des transports

B

La commune collabore avec les particuliers

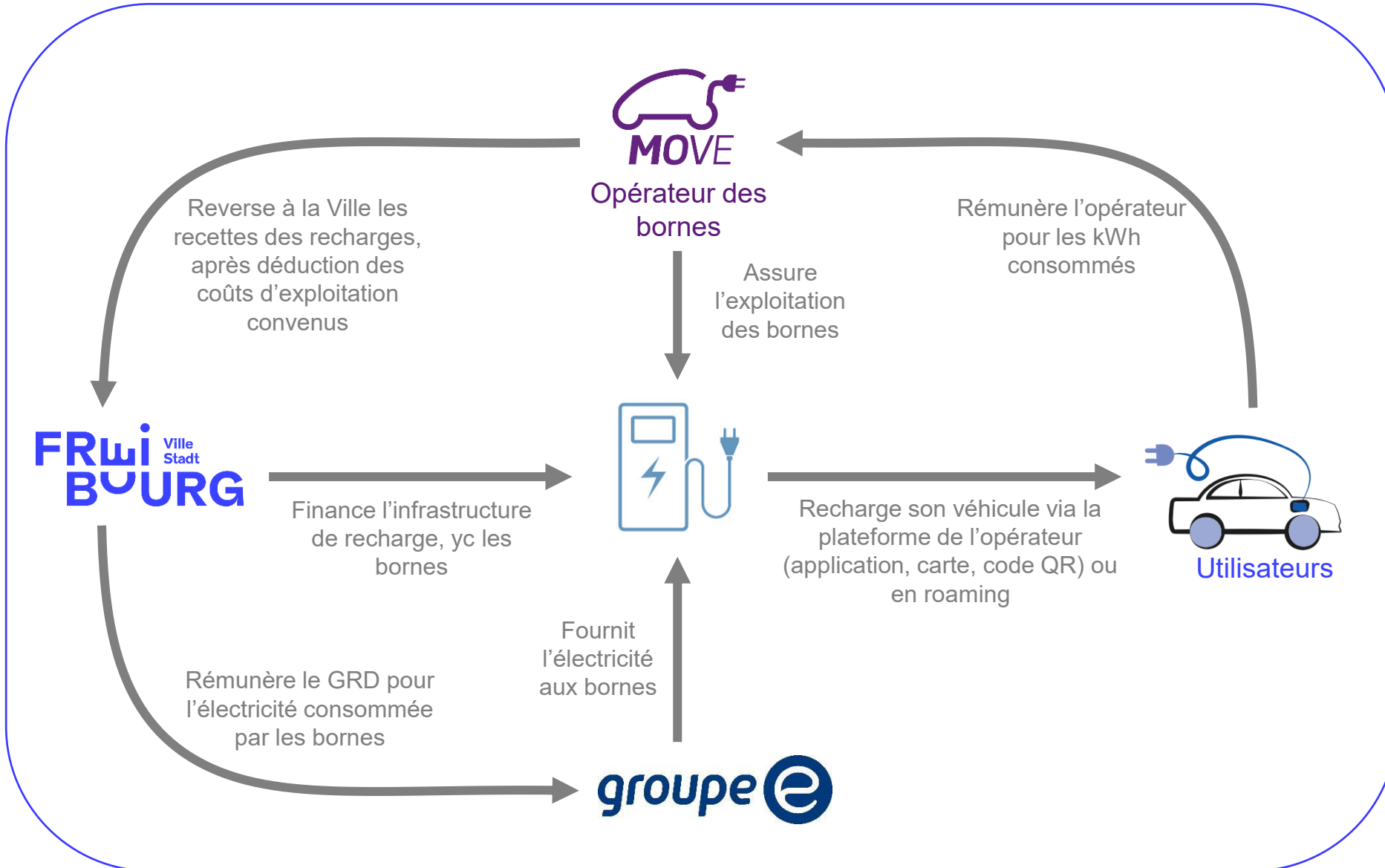
- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Des tarifs de recharge attractifs pour les utilisateurs
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Investissements à long terme de la part de la commune
- Risque prévisible de pertes en cas de refinancement insuffisant
- Les recettes générées par les activités de recharge reviennent principalement aux opérateurs privés

C

La commune en tant que prestataire

- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Les recettes reviennent intégralement à la commune
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Des investissements plus importants et des coûts de fonctionnement plus élevés pour la commune
- Eventuelles lacunes en matière de compétences
- Risque de mauvais investissements et de frein à l'engagement privé

Modèle d'exploitation



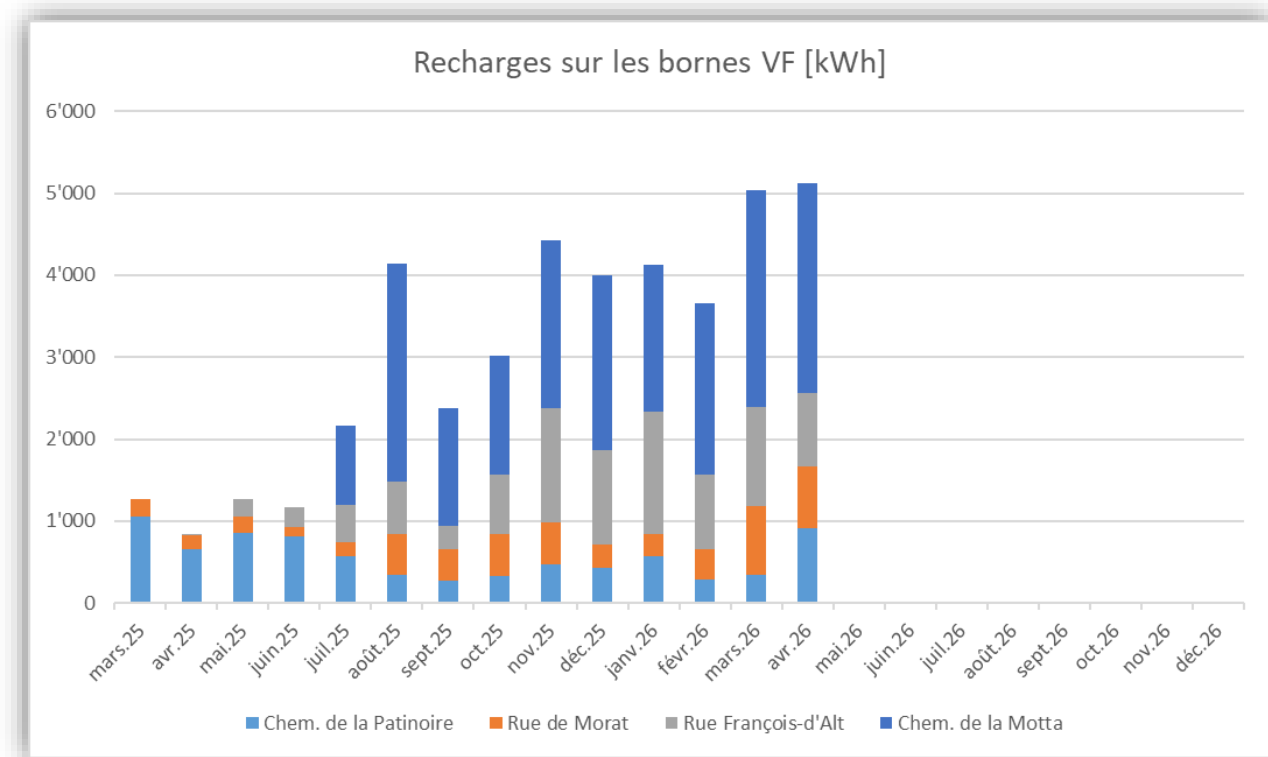
- ### Avantages du modèle retenu
- Tarification maîtrisée par la Ville
 - Choix des emplacements piloté par la Ville
 - Possibilité de développer des infrastructures également dans des zones considérées

Exploitation des bornes



Retour d'expérience

- Tendence haussière de la consommation
- 3 utilisateurs sur 4 privilégient les bornes équipées de câbles fixes
- 50% de la consommation est réalisée sur les bornes DC 22 kW
- Consommation annuelle actuelle : 50 % de l'objectif à terme
- Seuil de rentabilité pas encore atteint
- Mobilisation des ressources RH de la Ville très limitée



Questions/réponses

Dans un sens, la ville vise aussi que le marché complète l'offre sur les sites rentables ?	La ville va aussi faire les sites rentables si ils le peuvent. Ce sera fait en fonction des besoins. Le but est d'abord sur l'espace public, ensuite ce sera aux privés. Sur l'espace public, pas de volonté que des privés viennent installer des infrastructures de recharge, car ils ne veulent pas de recharge rapide !
Le taux d'utilisation des bornes est-il en ligne avec les hypothèses préalables à leur installation?	50%-60% par rapport à ce qui a été estimé à terme, en prenant en compte que les gens doivent s'habituer à les utiliser etc... . Les chiffres permettaient d'être rentables, donc ça va dans la bonne direction.
Le choix de la puissance de 11kW est-elle, avec le recul, satisfaisant?	Recommandation de 11kW à 22kW par RechargeAuPoint. Les retours sont bons, et disent que c'est suffisant. Un véhicule en Suisse roule en moyenne 1h par jour et donc principalement stationnés. Les 22kW sont utilisés pour les touristes surtout, donc peut-être pas forcément aussi satisfaits. Retour d'expérience d'Yverdon qui était aussi très satisfait. Encore peu de recul depuis une année, cela reste encore à déterminer.
Il y a-t-il une différence importante de prix entre la recharge à 11kW et celle de 22 kW ?	Pas une grosse différence sur le tarif kWh, mais sur le tarif à la minute. Pour le 22kW tarif à la minute, pour pas qu'il y ait de voitures ventouses. Pas de limitation de temps sur les bornes de 11kW, pour que les habitants puissent laisser leur voiture pendant la nuit.
Quelles bornes avez-vous installées?	L'appel d'offre combinait la fourniture des bornes et l'exploitation des bornes, pour que l'exploitant puisse travailler avec des bornes avec lesquelles il a l'habitude de travailler. Un modèle n'a pas été défini (pas sûr que ce soit légal). Bornes Zapteq en 11kW ou Alpitronic HYC50 en 22kW
Qui est responsable de la réparation des pannes et de la gestion des appels clients dans votre modèle?	Pas encore de pannes actuellement. Move s'occupe des relations clients et s'il y a une panne software, -> Move sinon si c'est hardware-> Move si c'est petit sinon Move informe la commune sur le coût.

Echange d'expériences

<p>Y a-t-il une réponse à la subvention de la ville pour les infrastructures collectives ?</p>	<p>Fribourg s'est inspiré de Zürich, pour subventionner l'infrastructure de base, qui est souvent bloquante dans les projets. Il n'y a pas encore de retour, car la subvention a commencé en mars 2026.</p> <p>Retour d'expérience de St-Sulpice qui n'a pas eu beaucoup de retours depuis 1 année.</p>
<p>Modèle d'exploitation à Lausanne</p>	<p>Lausanne a mis en place dès 2019 sur quelques points, et de manière massive depuis 2023. 60 points actuellement, 80 de plus encore à venir. Les services industriels sont dans l'administration communale et c'est probablement un avantage. La réparation des pannes est traitée en partie par un prestataire externe mais la ville gère les budgets. La ville remarque que c'est beaucoup de temps et souhaite peut-être externaliser.</p> <p>La ville de Lausanne a installé des bornes Eaton, à 11kW ou 22kW. Plus de problèmes sur les installations DC et elles ne seront plus installées. La ville va changer de marque, car les pannes sont trop fréquentes.</p>

Conclusion et perspectives

**Des mises à jour sur les
nouveaux outils, des
invitations à d'autres réunions
spécialisées et d'autres
actualités ?**

**Abonnez-vous dès
maintenant à la
newsletter !**



Prochaine rencontre :

Réaliser une infrastructure de recharge en entreprise

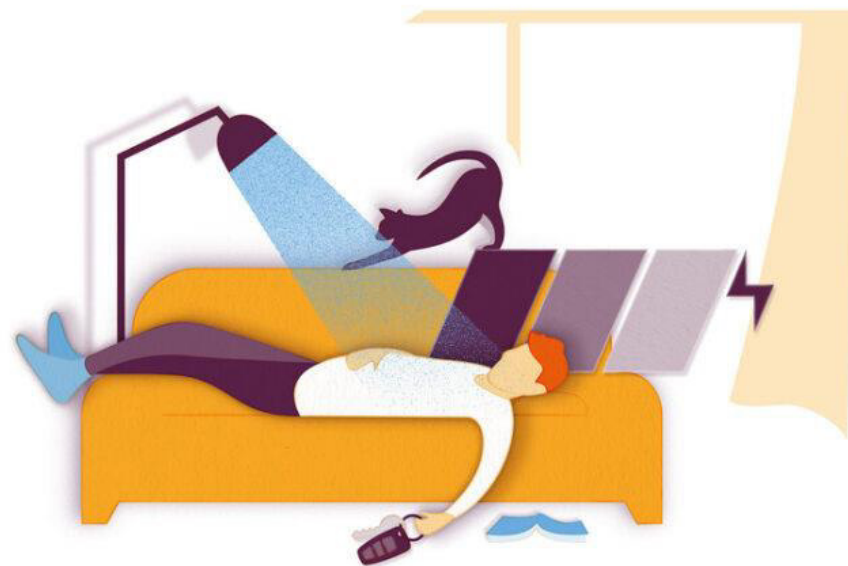
Le mardi 2 juin

En ligne, gratuit, de 10h à 12h

[Lien d'inscription](#)

- Bonnes pratiques et orientation concernant la planification, la réalisation et l'utilisation de l'infrastructure de recharge
- Exemples pratiques d'entreprises
- Échanges en petits groupes selon la région linguistique
- Temps dédié aux questions, à la discussion et au réseautage

Nous attendons vos commentaires avec impatience !
(ça prend moins d'une minute !)



**Merci beaucoup pour
votre attention !**