

Infrastructure de recharge pour les communes

 Recharge
auPoint

Rencontre professionnelle en ligne
11 mars 2025
de 10h30 à 12h10



Contact



Pierrick Servais
Spécialiste en Mobilité

Office fédéral de l'énergie
+41 (0) 58 463 26 99
Pierrick.servais@bfe.admin.ch



Geoffrey Orlando
Responsable pôle mobilité
électrique

PLANAIR SA
+41 (0)24 566 52 37
geoffrey.orlando@planair.ch



Tobias Bachmann
Chef de projet mobilité
électrique

PLANAIR SA
+41 (0)24 566 52 60
tobias.bachmann@planair.ch

Agenda

1. Accueil 3'
2. Le programme RechargeAuPoint 5'
3. Présentation du contexte 7'
4. La recharge dans les communes 15'
5. Entreprendre une étude de faisabilité 10'
6. Ancrer l'infrastructure de recharge dans la loi 10'
7. Exemple commune : **Epalinges 20'**
8. Echanges et questions 15'
9. Conclusion 5'

Le Programme RechargeAuPoint

Plus d'informations
sur
recharge-au-point.ch

RechargeAuPoint...

- ... encourage et coordonne la **progression** adaptée aux besoins de l'**infrastructure de recharge** publique et privée.
- ... propose des **outils**, de nouvelles **bases de connaissances** et des **offres de conseil**.
- ... met en lien les personnes intéressées et crée des **synergies**.
- ... accélère les **innovations**.
- ... collabore étroitement avec des **expertes et experts**.
- ... fait partie de **SuisseEnergie**, un programme de l'Office fédéral de l'énergie OFEN, qui encourage l'efficience énergétique et les énergies renouvelables par le biais de mesures volontaires.

Besoins en recharge



Recharge à domicile

Dans les maisons individuelles ou les immeubles collectifs, sur les places de parc et dans les garages



Recharge au travail

En entreprise sur les places de parc et dans les garages



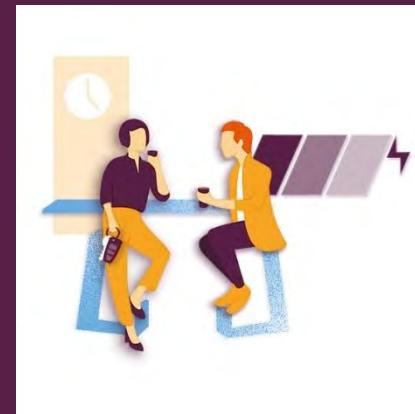
Recharge dans le quartier

Près de chez soi, sur les places de parc, dans les garages, sur les zones bleues et aux hubs de recharge



Recharge à destination

Pendant une activité sur les places de parc et dans les garages des centres commerciaux et de loisirs



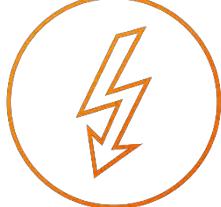
Recharge rapide

En route, aux hubs de recharge, dans les stations-service et sur les aires de repos

Groupes cibles



Immobilier



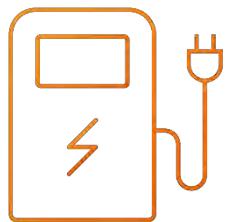
Fournisseurs d'énergie



Entreprises disposant
de places de parc
pour visiteurs



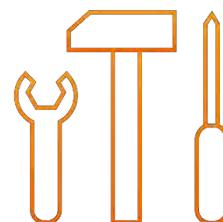
Entreprises disposant
d'une flotte



Services de recharge



Planification
et conseil



Installation électrique



Communes, villes
et cantons

*Abonnez-vous
dès maintenant
à notre newsletter !*



*Agissez et
planifiez
l'infrastructure
de recharge !*

Le Journey RechargeAuPoint

Scénarios de recharge

Advanced:
Comment procéder à la mise en place d'IRVE

Advanced:
Ancrer l'infrastructure de recharge dans la loi

Les infrastructures de recharge pour communes en tant que propriétaires

Advanced:
Mise en place d'un réseau de recharge accessible

Advanced: La recharge au travail

Rencontre professionnelle pour communes Basic

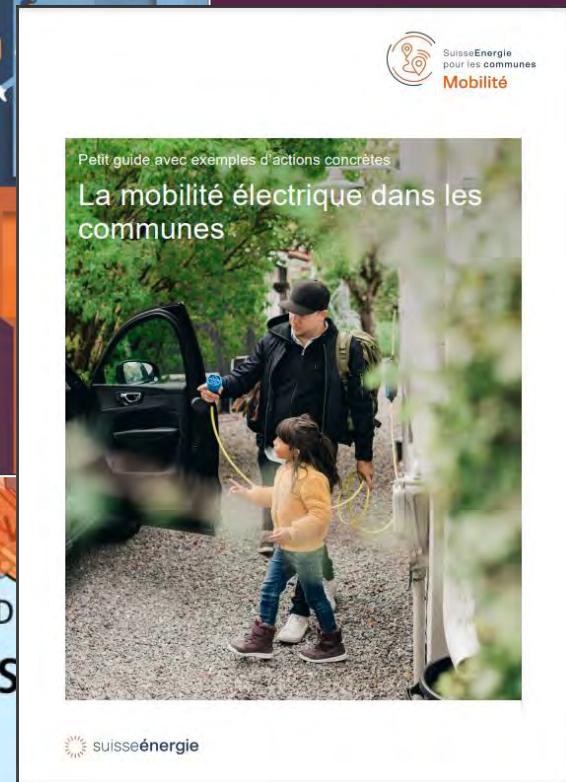
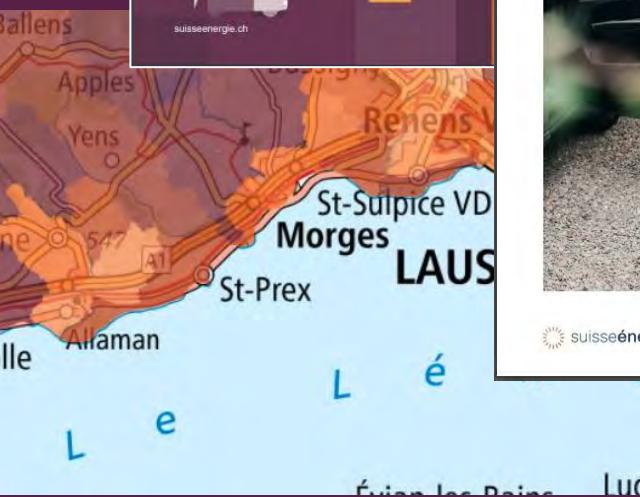
Outils disponibles et présentés lors d'une rencontre professionnelle

Outils (bientôt) disponibles – pas encore présenté lors d'une rencontre professionnelle

Outils pas encore disponibles

Outils à disposition

- Étude «Conception Infrastructure de recharge 2050»
Publié en 2023. [Lien](#)
- Guide pratique «La mobilité électrique dans les communes »
Publié en 2022, mis à jour été 2024. [Lien](#)
- Outil « Scénarios de besoins de recharge »
Publié en 2024. [Lien](#)
- Guide « Ancrer l'infrastructure de recharge dans la loi »
Publié en 2024. [Lien](#)
- Recueil d'informations « Recharge dans le quartier »
Publié en 2023 en allemand seulement. [Lien](#)
- Portail Francs énergie avec une cartographie
Publié en 2023, mis à jour régulière. [Lien](#)



Outils à disposition

- Aperçu du marché des solutions d'accès et de décompte
 - Publié en Juin 2024. [Lien](#)
- Petit guide Appel d'offres pour les communes
 - Publié en août 2024. [Lien](#)
- Guide pratique «La mobilité électrique dans les communes »
 - Mise à jour du guide actuel, traitement plus détaillé des thèmes du guide d'action pour les communes
Publié en février 2025. [Lien](#)
- Et encore plus sur le [site internet](#)



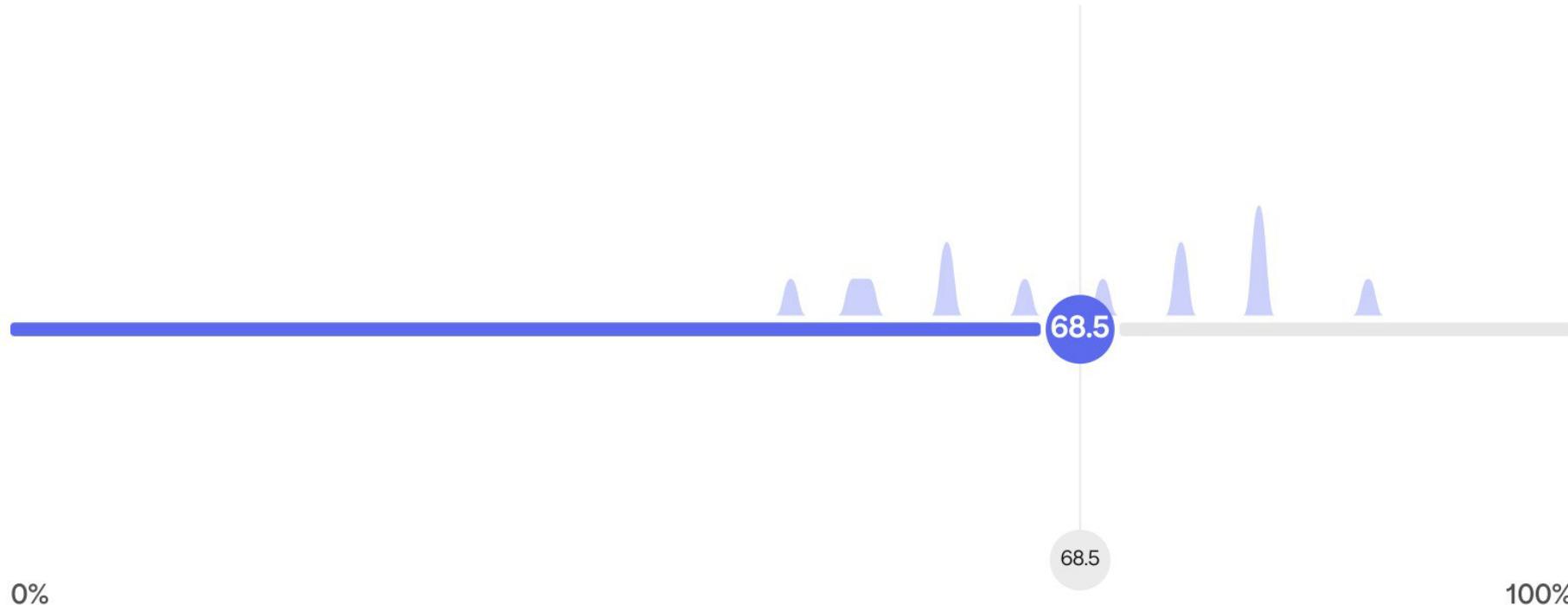
Quelles aides seront bientôt disponibles pour les villes et les communes ?

- Best practices des communes et des cantons
 - Promouvoir le transfert de connaissances entre les communes
- Conseil d'impulsion en matière d'e-mobilité
 - Comment stimuler et orienter le développement de la mobilité électrique

*Abonnez-vous
dès maintenant
à notre newsletter !*



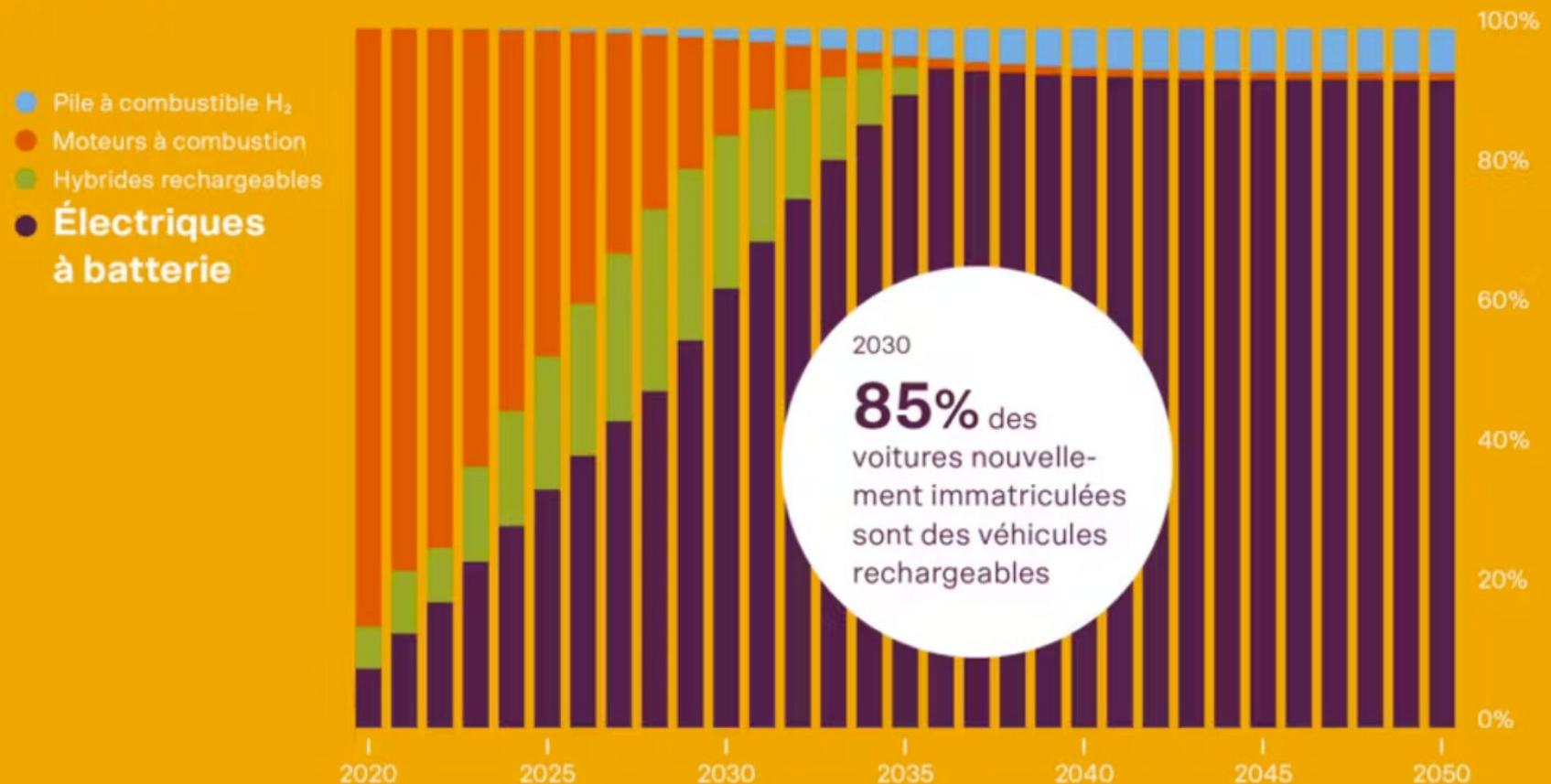
Selon les projections de l'OFEN, quelle sera la part des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations en 2030?



Types de motorisation pour les nouvelles immatriculations

Voitures à l'horizon 2050

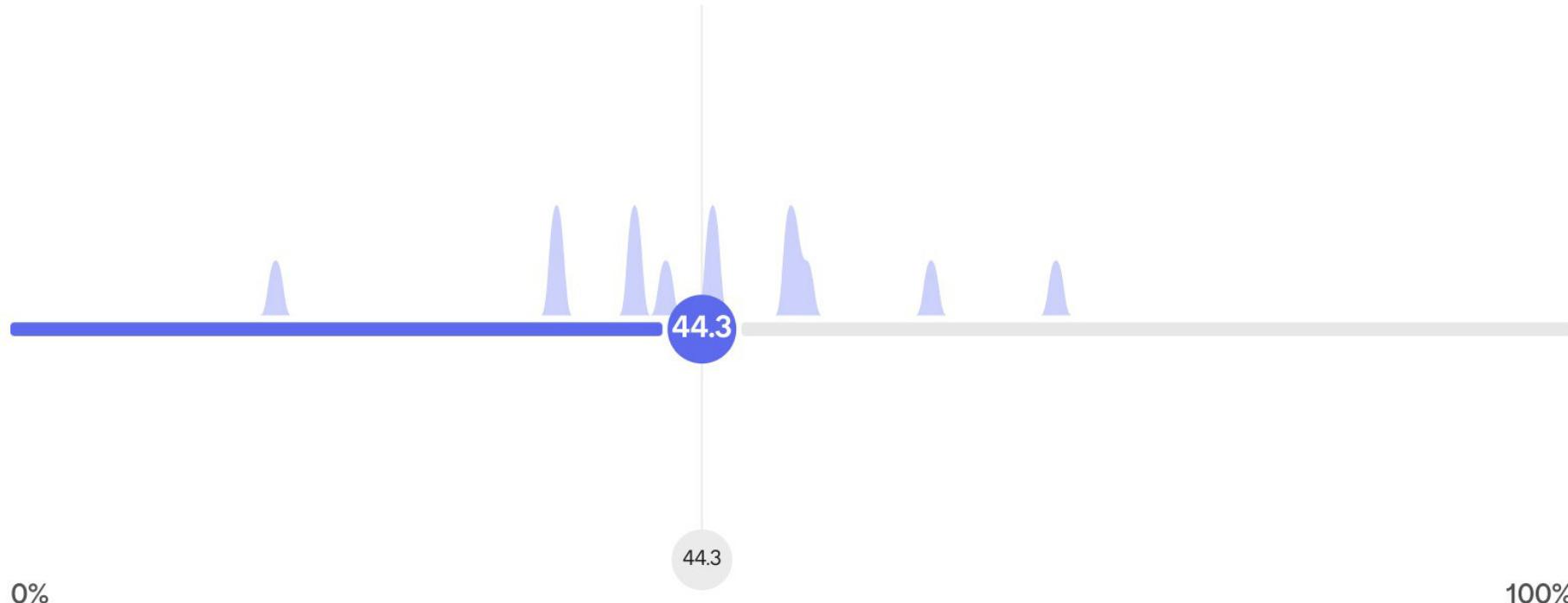
[Part en %]



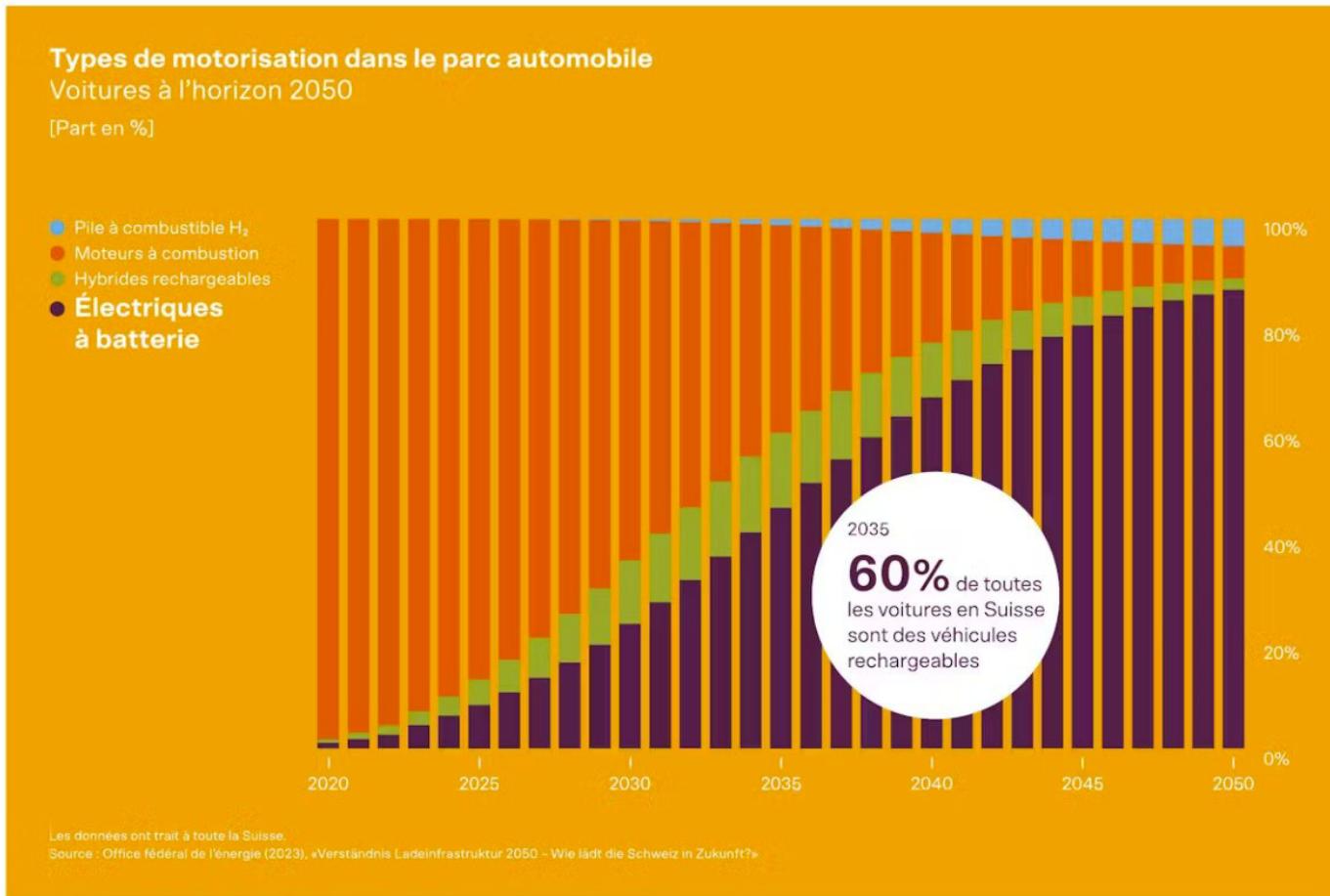
Les données ont trait à toute la Suisse.

Source: Office fédéral de l'énergie (2023), «Conception Infrastructure de recharge 2050 – Comment la Suisse rechargera-t-elle à l'avenir ?»

Quelle sera la part des véhicules électriques en circulation sur l'ensemble du parc automobile en Suisse en 2035?



L'avenir du transport routier est à la batterie électrique



- Volumes de déplacement basés sur les perspectives de transport 2050 de l'ARE.
- Le parc de voitures de tourisme atteint un plateau au niveau actuel et diminue légèrement à partir de 2040 environ.
- En 2035, 2.1 millions de voitures de tourisme électriques à batterie.

Recharge dans les communes

Recharge dans les communes

Où trouver l'outil ?

- Disponible en ligne sur Recharge-au-point.ch

Que contient-il?

- Une démarche structurée des actions possibles de la commune
- Des fiches pratiques et recommandations adaptées aux besoins spécifiques des communes
- Des exemples concrets



Recharge dans les communes

Quelles sont les différences par rapport au [Guide Mobilité électrique dans les communes](#)?

- Le premier guide donne une vision générale de l'électromobilité et du rôle des communes
- Le nouvel outil est plus opérationnel, conçu spécifiquement pour accompagner pas à pas les communes souhaitant mettre en place une infrastructure de recharge





Pourquoi agir?



Pourquoi agir ?

- La mobilité électrique contribue à la protection du climat
- La mobilité électrique est efficace en termes de ressources et conformes aux objectifs de politique des transports
- Une bonne infrastructure de recharge renforce l'attractivité du site



Comment agir?



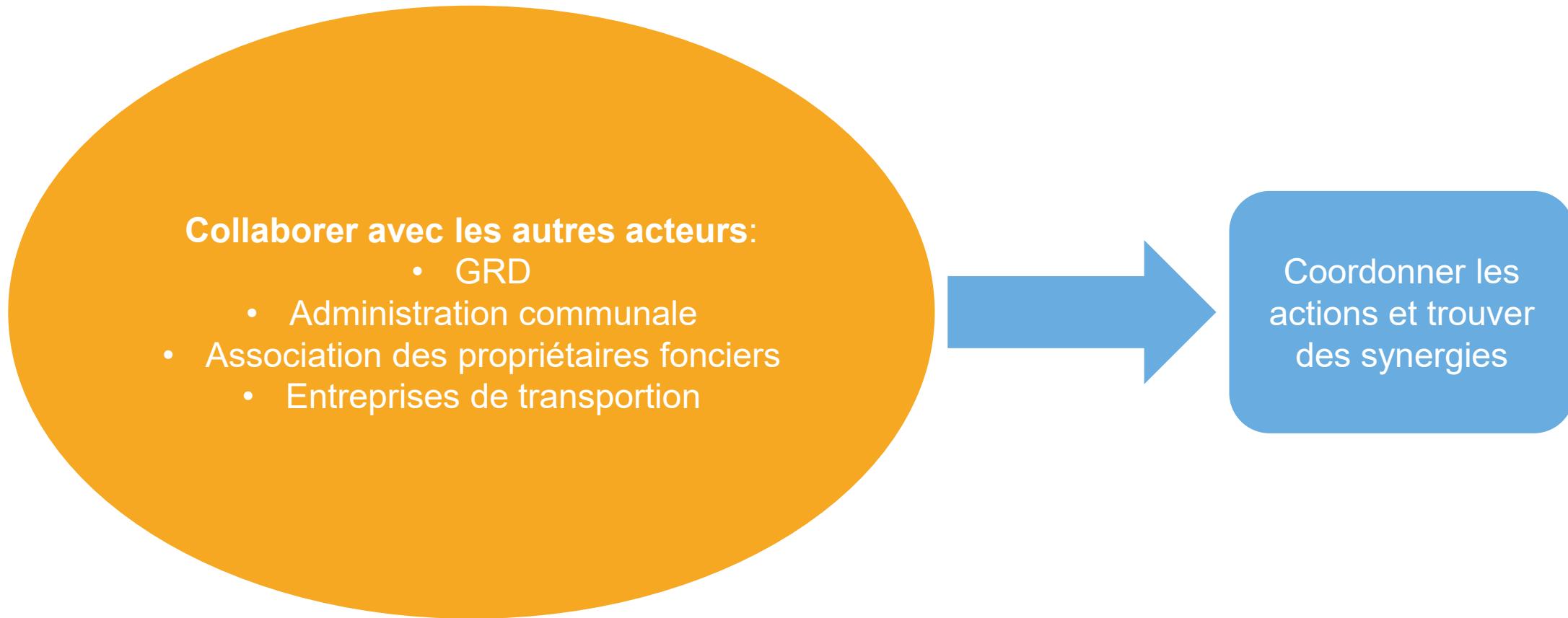
1ère étape: Stratégie et planification

Pourquoi élaborer une stratégie?

- Intégrer les différents intérêts (population, économie, administration)
- Approche cohérente
- Positionnement politique clair

1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



1^{ère} étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



Collaborer avec les autres acteurs

1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?

Connaître les différentes options:

- Réaliser une infrastructure de recharge accessible à tous
- Proposer la recharge dans les immeubles communaux
- Créer des conditions-cadres communales
- Promouvoir la recharge en entreprise

Collaborer avec les autres acteurs

Clarifier les besoins en recharge dans la commune

1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



Connaître les différentes options

Collaborer
avec les
autres
acteurs

Clarifier les
besoins en
recharge
dans la
commune

1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



Connaitre les différentes options



Collaborer avec les autres acteurs



Clarifier les besoins en recharge dans la commune

1ère étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?

Définir des objectifs, des hypothèses ou des principes directeurs largement étayés en matière de mobilité électrique.

Exemple:

- Electrifier 50% des places de parc publics d'ici 2030,**
- Réduire le nombre de SBF à 0 d'ici 2050,**
- Electrifier la flotte communale d'ici 2040,**
- Promouvoir l'installation de bornes de recharge dans les immeubles locatifs**

**La commune dispose maintenant
d'une approche politique
commune qui guide les actions
futures**

Les options

Réaliser une infrastructure de recharge accessible à tous

Proposer la recharge dans les immeubles communaux

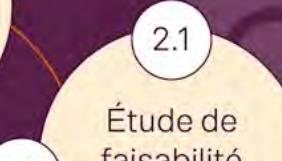
Créer des conditions-cadres communales

Promouvoir la recharge en entreprise

Réaliser une infrastructure de recharge accessible à tous

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

Faisabilité



2.2 Coûts et emplacements



Mise en œuvre





La commune doit déterminer quel rôle elle veut jouer

Modèle A: Laisser au marché libre

La commune laisse entièrement au marché le soin de financer l'infrastructure de recharge.

Elle répond aux demandes d'exploitants de bornes de recharge privés concernant la création de lieux de recharge.

Modèle B: Partager le financement

La commune met à disposition un terrain public et soutient l'installation sur un terrain privé.

Elle finance l'infrastructure de base et touche des redevances de concession et des loyers.

Modèle C: La commune finance tout

La commune planifie et finance intégralement les bornes de recharge dans l'espace public et soutient l'installation dans l'espace privé en transmettant des connaissances et des contacts.



La commune doit déterminer quel rôle elle veut jouer

Modèle A: Laisser au marché libre

- + pas de risque financier
- + Lieux de recharge attrayants économiquement
- Que sur les sites économiquement très intéressants
- Coûts de recharge potentiellement élevés
- Pas de revenu

Modèle B: Partager le financement

- + Accès équitable et coûts optimisés
- + Maitrise communal et flexibilité
- Investissements long terme sur infrastructure de base et raccordement
- Risque financier présent et revenus limités

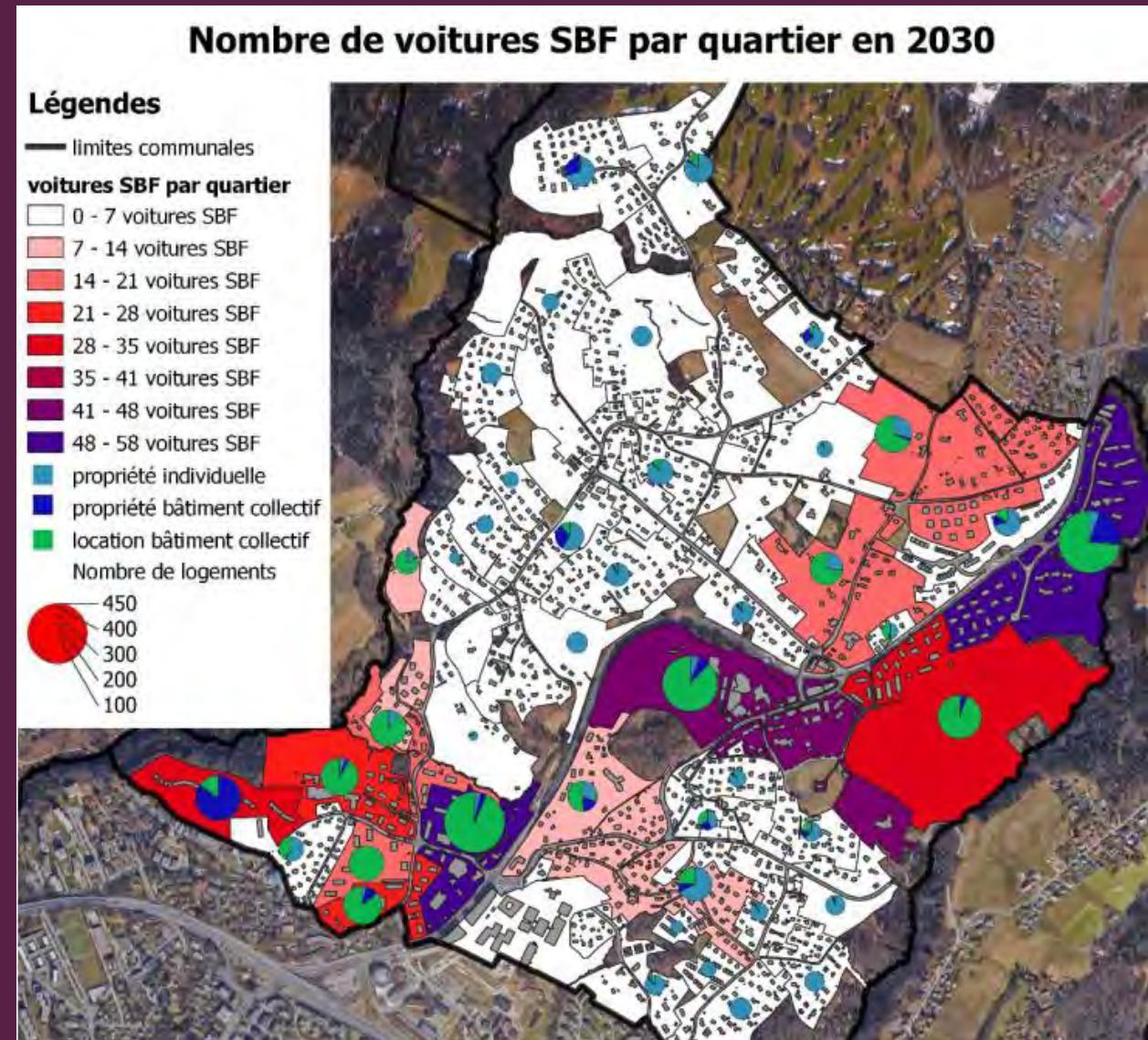
Modèle C: La commune finance tout

- + couvre la totalité des besoins de la population
- + totalité du revenu à la commune
- Risque financier et investissement long-terme
- Pas dans les compétences de base d'une commune



Trouver les emplacements et les évaluer

En fonction de l'évolution en besoins de recharge par quartier, trouver des emplacements potentiels.





Trouver les emplacements et les évaluer

En fonction de l'évolution en besoins de recharge par quartier, trouver des emplacements potentiels.

La commune vérifie si les emplacements choisis répondent aux besoins identifiés pour l'installation des bornes de recharge: Durée de stationnement, fréquence et demande de l'emplacement.





Analyser les emplacements

Par emplacement, effectuer une analyse financière:

- Estimation des coûts par emplacement
- Analyse de rentabilité pour différentes modèles d'exploitation
- Evaluation de la faisabilité de l'infrastructure de recharge avec le modèle d'exploitation souhaité



Analyser les emplacements



Attention!

L'analyse et le choix des emplacements n'est pas un processus linéaire!

Il est important d'adapter chaque emplacement à ses spécificités et aux besoins en recharge (Ampérage disponible, nombre de places de parc, répartition des places, etc)

Analyser les emplacements



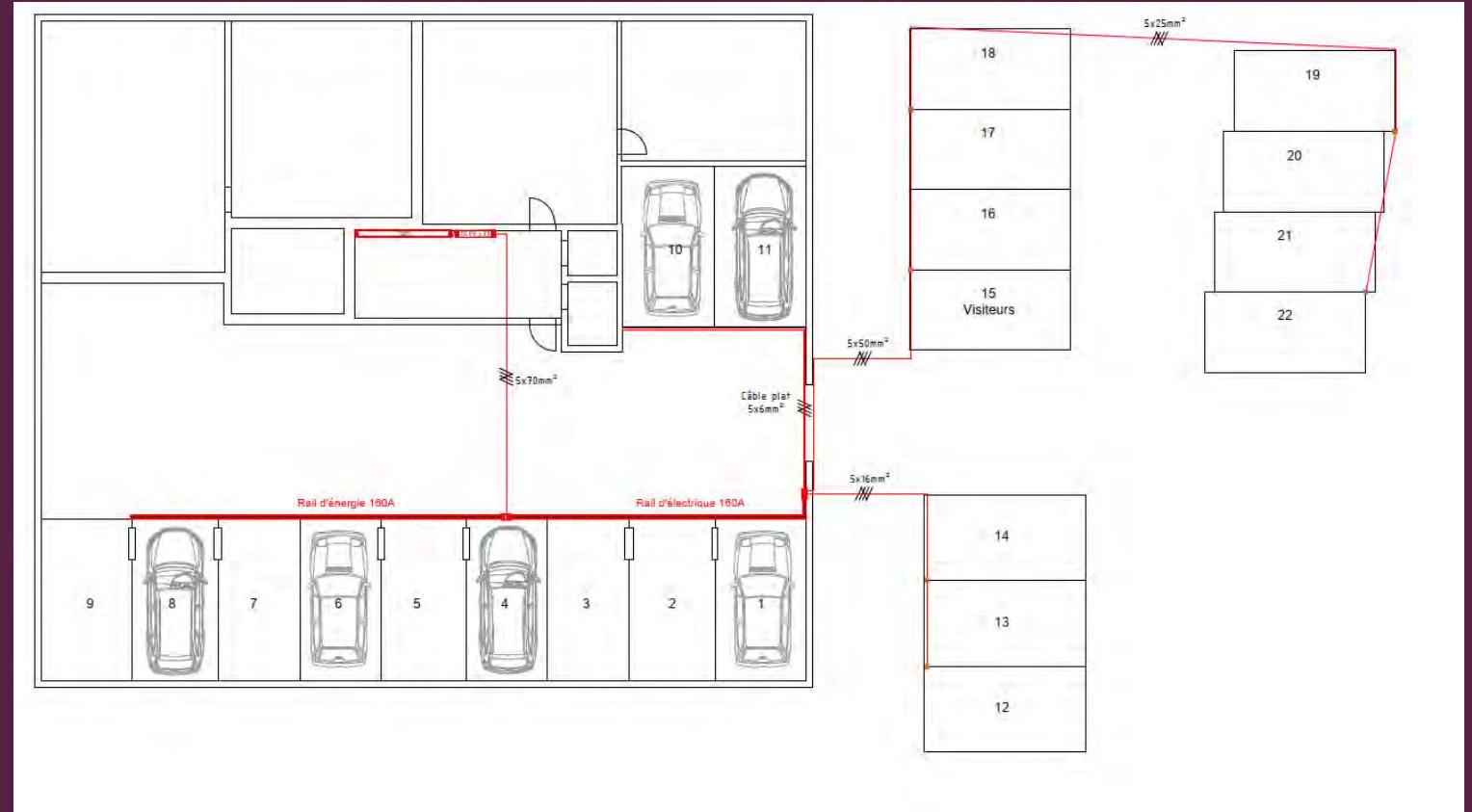
Une fois que les emplacements de recharge sont sélectionnées et priorisés, on peut passer à la prochaine étape.



Etablir les plans de construction

Les plans de construction indiquent:

- Quelles sorties sont utilisées
- Où passent les conduites électriques
- Quelles sont les dimensions des gaines et des conduites
- Quels travaux d'excavation sont nécessaires





Détailler les coûts et clarifier la procédure d'autorisation

- Détailler les coûts à +/-10 % si ce n'a pas encore été fait
- Clarifier la procédure d'octroi du permis de construire: [Permis de construire: oui ou non ?](#)
- Répartition des tâches



Moyens d'orientation pour procédures d'autorisation de construire des stations de recharge

L'idée d'acquérir un véhicule électrique ainsi que l'infrastructure de recharge nécessaire fait son chemin en vous, mais vous ignorez tout ce dont il vous faut tenir compte, notamment si vous devez faire une demande d'autorisation de construire. Avec la présente aide à l'orientation nous entendons vous faciliter le passage à la mobilité électrique et vous apporter les réponses aux questions fréquemment posées par le biais des scénarios les plus courants.

- Vous envisagez d'installer des stations de recharge sur un parking existant d'une maison individuelle/d'un immeuble collectif ou vos collaborateurs/trices aimeraient avoir la possibilité de recharger leur voiture électrique sur leur lieu de travail? Dans la plupart des cas vous n'aurez pas besoin d'une autorisation de construire. Il y a toutefois quelques exceptions. Veuillez SVP consulter le [chapitre 1](#).
- Vous souhaitez proposer des stations de recharge à caractère commercial sur un terrain privé ou installer des bornes de recharge sur le domaine public? Il est probable que vous ayez besoin d'une autorisation de construire pour mener à bien votre projet. Vous trouverez de plus amples informations au [chapitre 2](#).
- Vous planifiez l'installation d'une station de recharge sur un ou plusieurs nouveau-x parkings? Pour ce faire vous avez impérativement besoin d'une autorisation de construire de la commune où vous êtes domicilié-e / de la commune concernée par l'installation. Jetez un coup d'œil au [chapitre 3](#), vous y trouverez des informations détaillées sur la procédure d'autorisation de construire.



Définir les prestations à attribuer

Attribution via appel d'offres :
Si elle accorde une concession ou préfinance l'infrastructure, elle peut sélectionner un exploitant de bornes de recharge par mise en concurrence.

Possibilité d'adjudication directe: Les communes avec un service électrique propre peuvent attribuer directement le projet sous certaines conditions.

Définir les contenus de l'appel d'offres

- Etablir le cahier des charges:** Les emplacements, concepts de recharge et dimensionnement par emplacement.
- Pour plus d'informations, visiter l'outil [Appels d'offres pour les bornes de recharge](#)

Attribuer le mandat

- Examiner les offres
- Les évaluer sur la base des critères définis
- Attribuer le mandat à un ou plusieurs soumissionnaires
- Élaborer le contrat

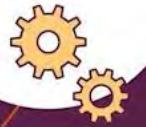


Réalisation de l'infrastructure: Les points à finaliser

Quels sont les éléments concrets à valider avant la mise en service?

- Planification finalisée (lieux validés, cahiers des charges respectés)
- Installation conforme aux normes
- Vérification et tests
- Documentation complète



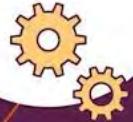


Les étapes critiques pour une installation réussie



Synthèse des points de vigilance

- Planification de l'exécution: logistique de chantier, signalisation, gestion des routes
- Respect des normes et obligations légales (SIA 2060, déclaration AES, accessibilité PMR)
- Coordination avec l'exploitant des bornes: finalisation des derniers détails techniques



Avant l'activation, avez-vous tout validé?

Check-list finale

- Tests de conformité réalisés?
- Documentation technique complète?
- Accessibilité et signalisation en place?
- Données enregistrées dans [je-recharge-mon-auto.ch](#) ?





Et maintenant?



Les emplacements réalisés sont exploités conformément aux rôles définis.

**Exemple cas concret : la
commune d'Epalinges**





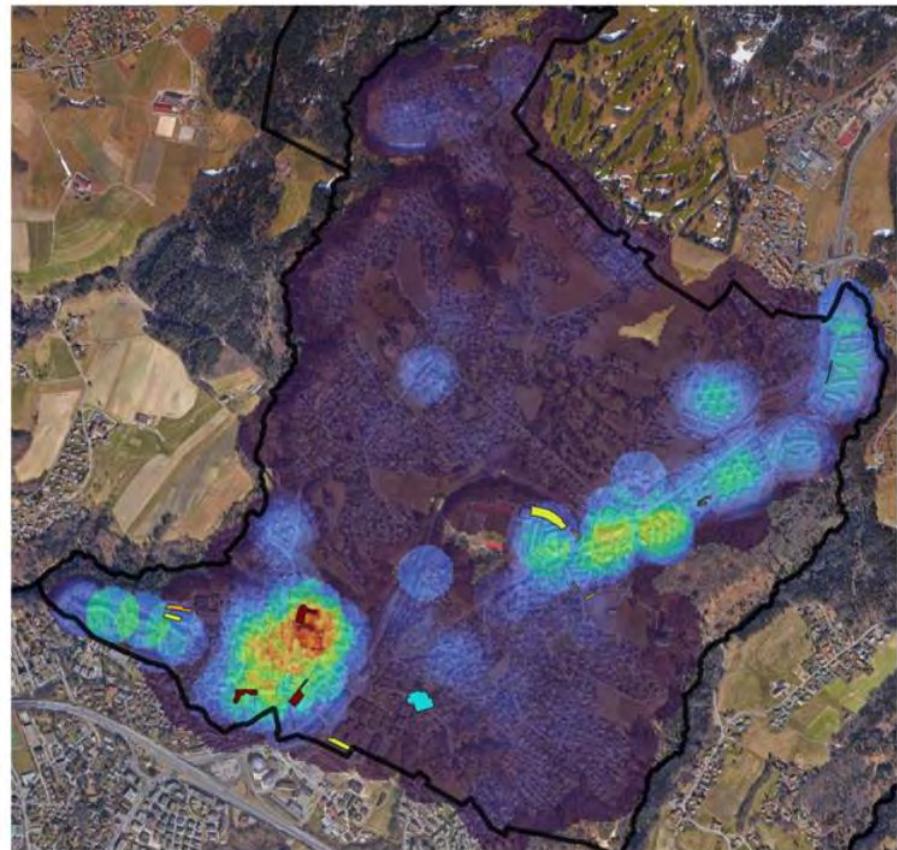
Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Territoire

Nicolas Siniciali, Délégué à l'énergie



Avec le soutien de





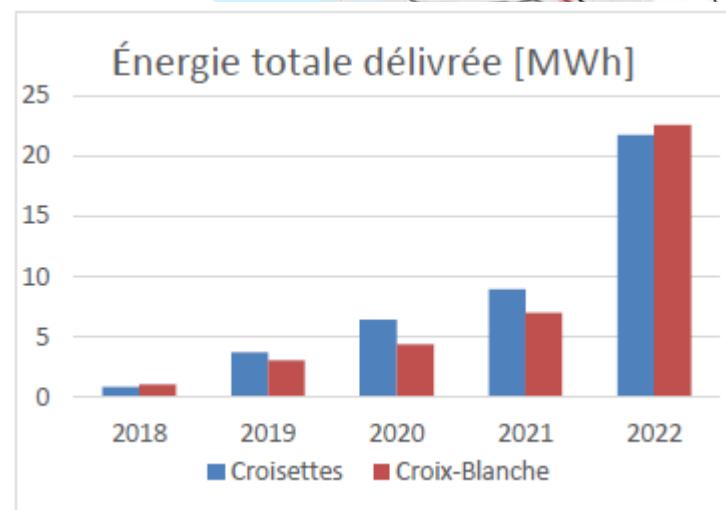
Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Territoire

- **Epalinges : 10'000 habitants – Cité de l'énergie**
- Metro M2 / Rte de Berne / Autoroute A9
- 2014 : Plan directeur mobilité
- 2018: installation des 2 premières bornes double
- **2022/23 : Etude Concept Electromobilité**
- 2023 : Mesure Electromobilité dans PDCom



Épalinges
pour une meilleure qualité de vie



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Territoire

% BEV&PHEV Bestand: optimistisch (+) pessimistisch (-)

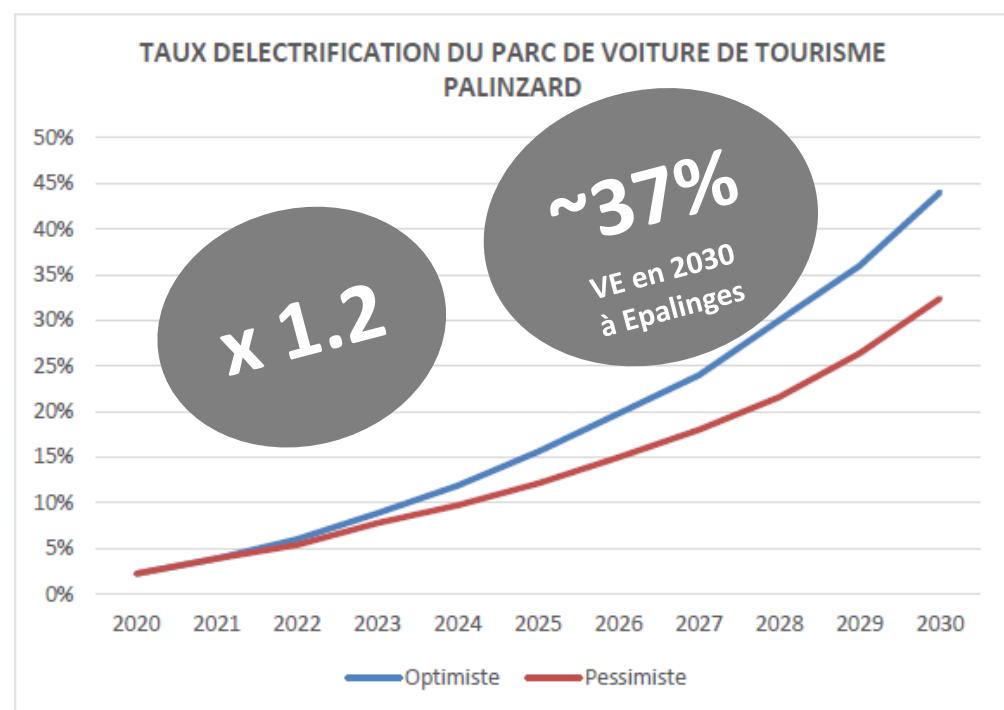
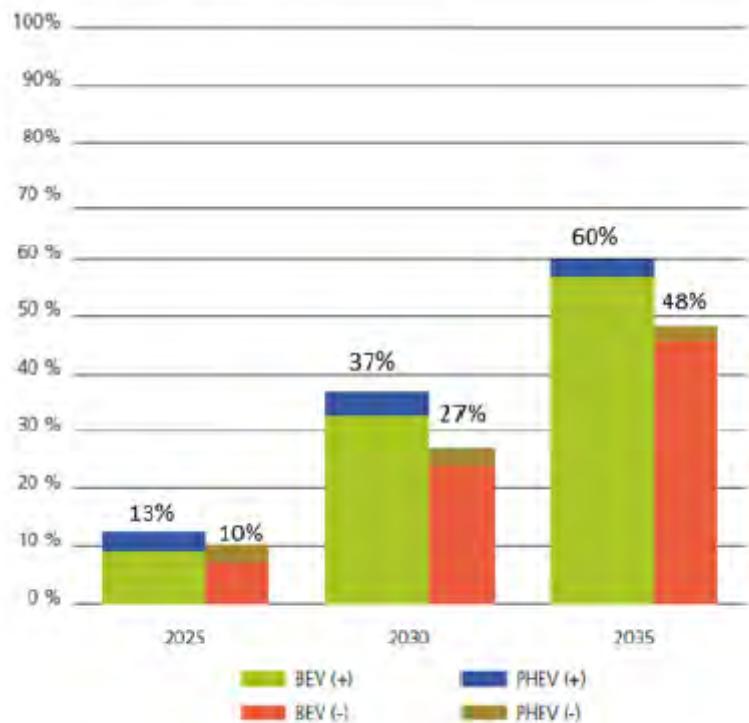


Figure 13 : Taux d'électrification du parc automobile d'Epalinges à l'horizon 2030

Figure 12 : Part des véhicules rechargeables dans le parc automobile suisse



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité

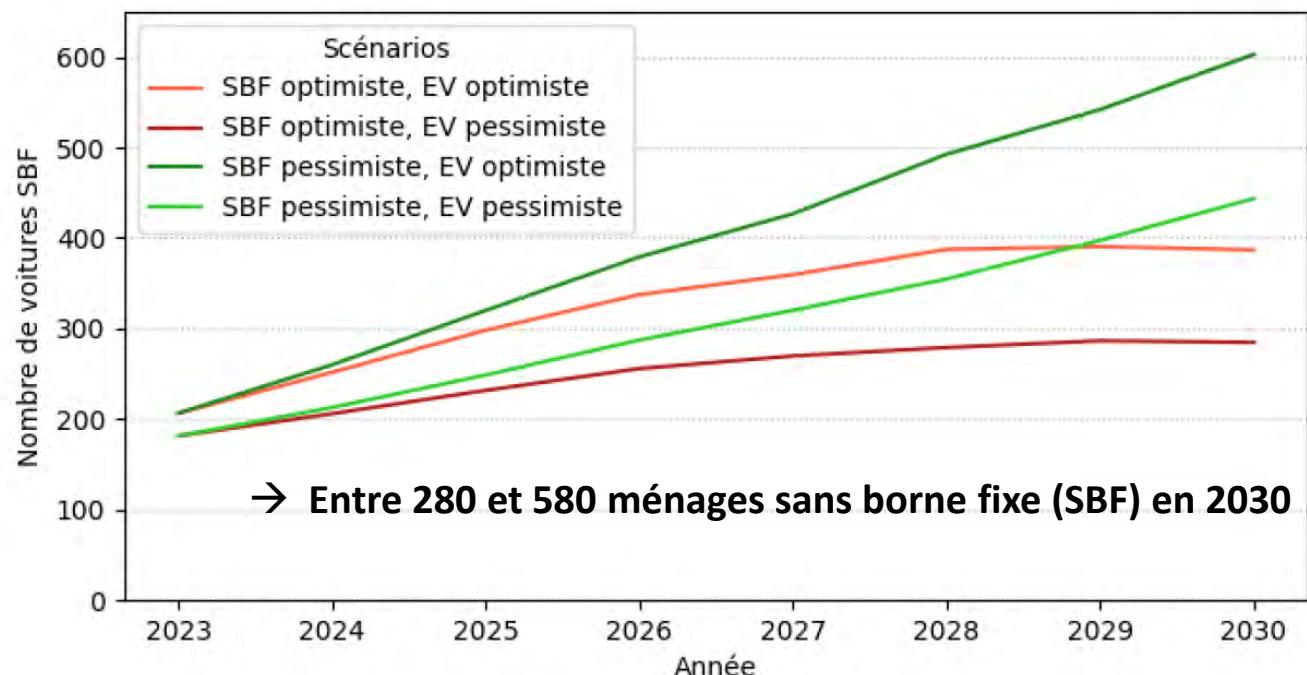


Concept Électromobilité - Territoire

→ **Définition des besoins en recharge à l'échelle de la Commune** à l'horizon 2030 et selon hypothèses :

- Perspective évolution de l'électrification du parc auto à Epalinges (Evolution Véhicules EV)
- Perspective évolution du taux de ménages sans accès à une borne (Sans Borne Fixe « SBF »)
- Perspective évolution de l'équipement des parkings privés par les institutionnels et gérances

55%
locataires





Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité

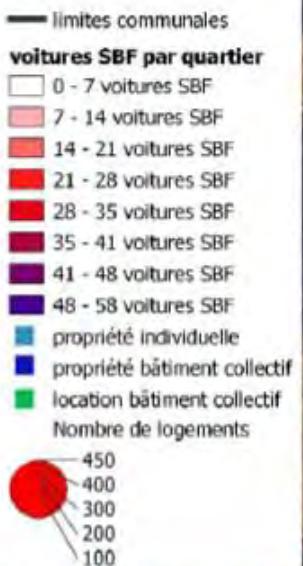


Concept Électromobilité

→ Définition du nombre de voiture
Sans Borne Fixe « SBF » par quartier
en 2030

- Locatif : 0.8 voiture/logement
- PPE : 1 v./log.
- Villa : 1.2 v./log.

Légendes



Nombre de voitures SBF par quartier en 2030

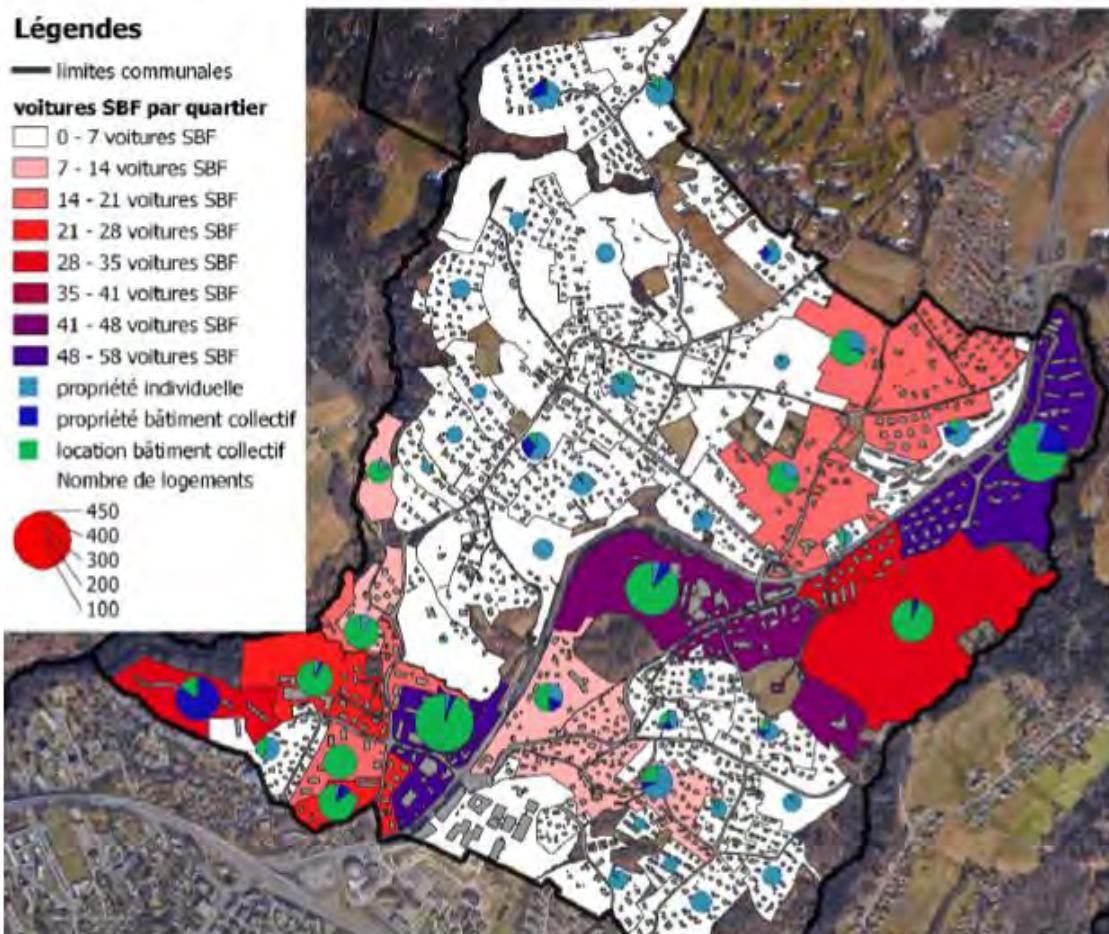


Figure 20: nombre de voitures SBF par quartier en 2030, ainsi que la composition du type de bâtiment par quartier.

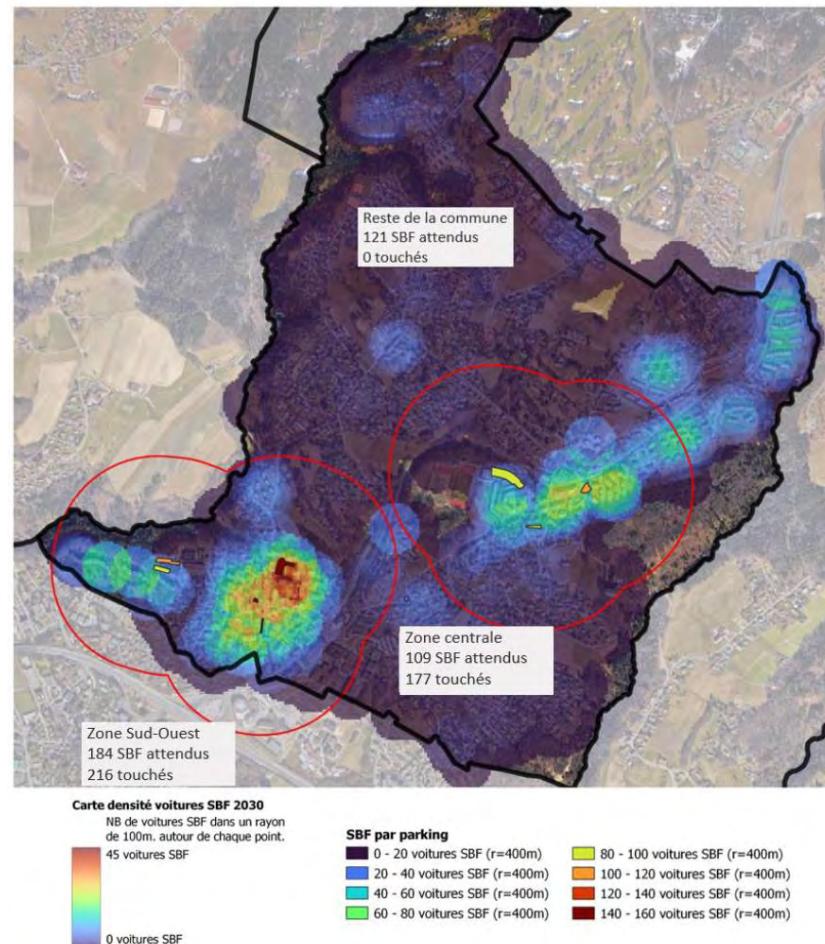


Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Territoire



- Densité des besoins dans un rayon de 100m
- Identification parkings publics et publics/privés
 - Capacité des parkings
 - Nb de voitures SBF touchées par ces parkings (accessibles à moins de 5min = 400m)
- 60 points de charge nécessaires en 2030
- 10 études de faisabilité d'Installations de recharge IRVE (besoins, étude technique, énergétique & financière)

Site	Public ou privé?	Investissement de base (2023)	Volet Economique			Nombre de bornes	SBF touchés en 2030
			Investissement total OPEX + CAPEX	Coût renforcement si besoin	Amortissement CHF/kWh		
Bois-Murat	Public	37 970	62 857	-	0,059	0,387	6 10 10 70
Chemin des roches	Public	131 930	176 550	70 000	0,132	0,460	6 10 10 70
Cimetière	Public	34 830	46 471	11 550	0,085	0,413	5 5 5 35
Terminus 5	Public	50 050	98 647	-	0,063	0,391	4 14 14 98
Ecole Ofreuzaz	Public	29 750	53 664	-	0,025	0,353	7 11 11 77
Parking communal	Public	32 960	70 228	-	0,024	0,352	3 11 11 77
Total parkings publics		282 660	461 946	70 000			

*prix de l'électricité à Epalinges en 2024 : 32.8 ct/kWh / source : <https://www.prix-electricite.elcom.admin.ch/?period=2024>



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Territoire



Voitures SBF à moins de 400m d'un parking

Légendes

SBF par parking

- 0 - 20 voitures SBF ($r=400m$)
- 20 - 40 voitures SBF ($r=400m$)
- 40 - 60 voitures SBF ($r=400m$)
- 60 - 80 voitures SBF ($r=400m$)
- 80 - 100 voitures SBF ($r=400m$)
- 100 - 120 voitures SBF ($r=400m$)
- 120 - 140 voitures SBF ($r=400m$)
- 140 - 160 voitures SBF ($r=400m$)

Carte densité voitures SBF 2030

NB de voitures SBF dans un rayon de 100m. autour de chaque point.
45 voitures SBF

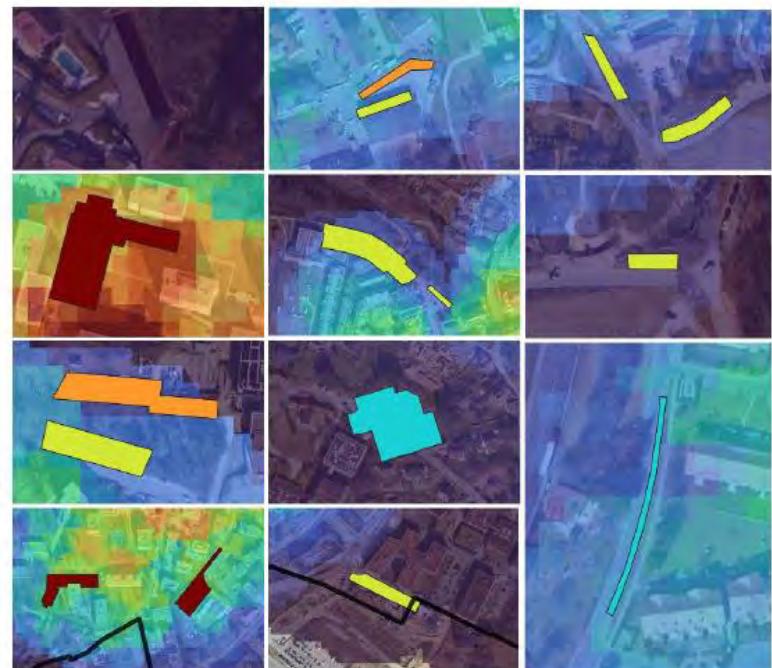


Figure 24 : Nombre de voitures SBF dans un rayon de 400m. autour de chaque parking en 2023

Figure 25: Nombre de voitures SBF dans un rayon de 400m. autour de chaque parking en 2030



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Électrification Flotte communale

Transporteur		
Véhicules actuels	Année de remplacement	Année d'électrification
• VW T5 Transporter	2027	2027
• VW T5 Transporter	2028	2028
• Citroën Jumper 2.2 Hdi	2029	2029
• Citroën Jumper 2.0 Hdi	2032	2032







Parcours journalier moyen 70 km

Equivalents électriques		
• Ford E-Transit		
• Citroën E-Jumper		
• Iveco eDaily		
• Peugeot e-Expert		

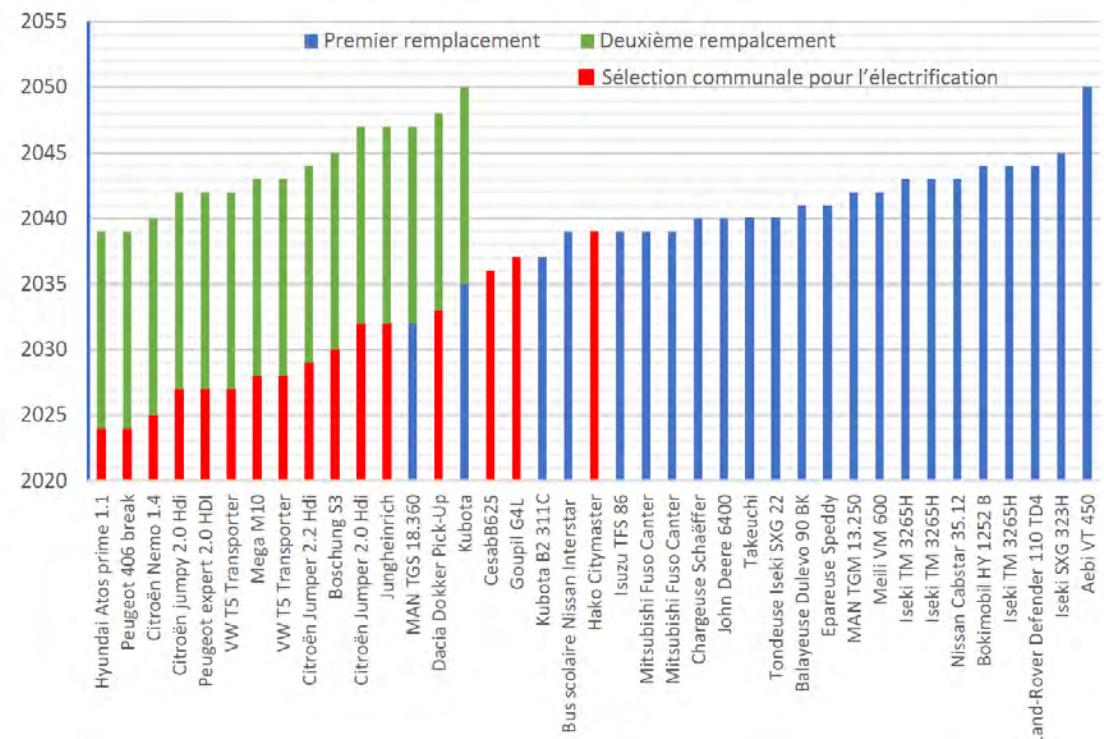




Autonomie > 200 km

Maturité technologique 4

Beaucoup de modèles disponibles avec des options et des caractéristiques très similaires aux véhicules thermiques.



- Calendrier de remplacement **selon niveau de maturité**
- Dimensionnement IRVE selon le *Worst Day (hiver-neige)*
- Analyse financière



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Conclusion & perspectives

- **Outil de planification très utile à la commune permettant de**
 - Définir le nombre de bornes à installer pour les SBF d'ici 2030
 - Définir le choix des parkings et le dimensionnement des IRVE
 - D'éviter les renforcements de réseaux et maximiser l'autoconsommation solaire
 - Planifier le déploiement des infrastructures (délais – coûts - tarifs)
 - Être en capacité de répondre aux sollicitations extérieures et d'encourager les propriétaires vers une mise à disposition publique de leurs points de charge privés
- **Etude assez lourde non adaptée aux petites communes**
- **Mesures mises en œuvre :**
 - Achats de 2 véhicules électriques en 2024
 - Réalisation en 2025 de deux IRVE publiques
 - Intégration des résultats de l'étude dans les différents projets urbanistiques et constructions communales durant les 10 prochaines années
 - Promotion et soutien à travers le fonds et d'appel d'offres groupés



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Type	Nom de la mesure
Communication	AOG pour les bornes de parkings collectifs
Politique	Adaptation du règlement communal pour le droit à la prise sur les nouvelles constructions
Encouragement	Conseil si la borne au travail est à disposition des habitants la nuit
Politique	Adaptation du règlement communal pour le droit à la recharge sur les nouvelles constructions
Communication	Inclure les entreprises dans les AOG
Communication	Accompagnement des entreprises avec des séances informatives
Investissement	IRVE publics pour les SBF à moins de 5 minutes à pied des habitants
Encouragement	Subvention si la borne est "semi-privée"
Politique	Obligation d'intégrer le pré-équipement d'IRVE dans la construction ou la rénovation majeure de bâtiments possédant des parkings ouverts au public
Communication	Maximiser l'autoconsommation solaire des sites "Bois-Murat" et Croix-Blanche" à titre d'exemplarité communale
Communication	Mutualisation d'AOG PV & IRVE
Encouragement	Majoration de la subvention sur l'installation d'une borne si une installation PV est existante



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Conclusion & perspectives



Jumpy XL Blanc 50 kWh 136 cv

ELECTRIC 



e-berlingo Blanc 50 kWh, 136 cv

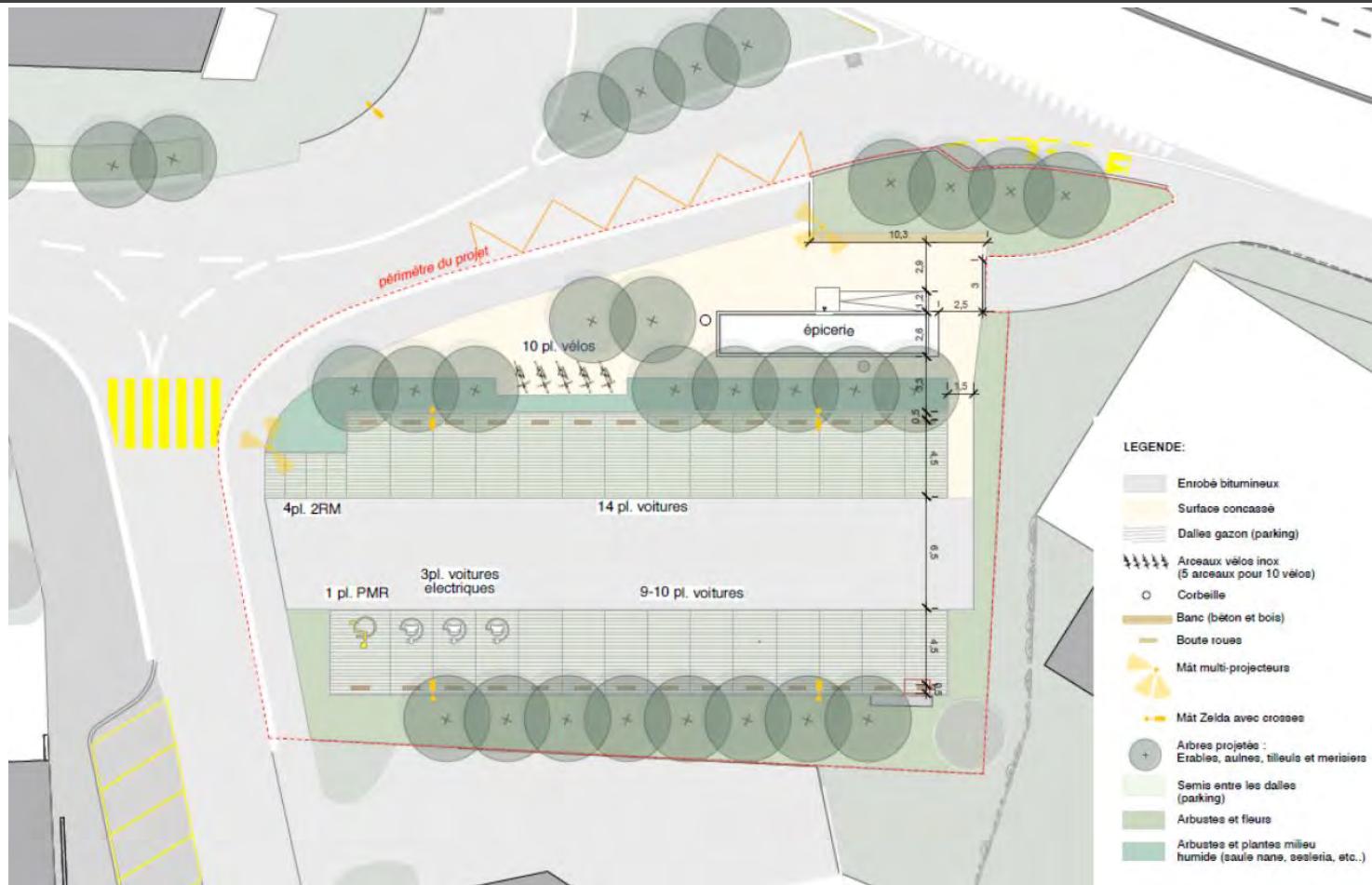


Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Étude Concept Électromobilité - Conclusion & perspectives





Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité - Conclusion & perspectives

Installation de recharge collective pour véhicules électriques (Bâtiment existant)	Habitats collectifs en locatif ou PPE et PME : <ul style="list-style-type: none">- Réalisation d'une installation de recharge (fourniture et pose)- Complément au soutien cantonal et selon les conditions du canton (aide unique à l'investissement) - Justificatif de l'aide cantonale à fournir- Aucune aide pour l'installation de borne de recharge intérieure (aide cantonale uniquement)- Installation solaire photovoltaïque exigée (existante ou en planification) – Justificatif à fournir (courrier versement subside Pronovo ou devis)- Réseau d'alimentation électrique C1 ou C2 de places de parc intérieures et gestion centralisée :- Installation ultérieure d'une borne intérieure sur réseau pré-équipé pour tout propriétaire n'ayant pas obtenu le subside cantonal :- Réseau d'alimentation électrique et borne d'une place de parc extérieure et gestion centralisée :- Bonus si une ou plusieurs bornes accessibles au public et connectées à un réseau de recharge public suisse (accessible au minimum 9h par jour en semaine, pendant au moins 5 ans) – Justificatif à fournir (Attestation paiement licence plateforme en ligne)	Subvention de 25 % du subside cantonal Montant plafond : max. CHF 2'000.-
---	--	---



Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



Concept Électromobilité

MERCI

A vous la parole!

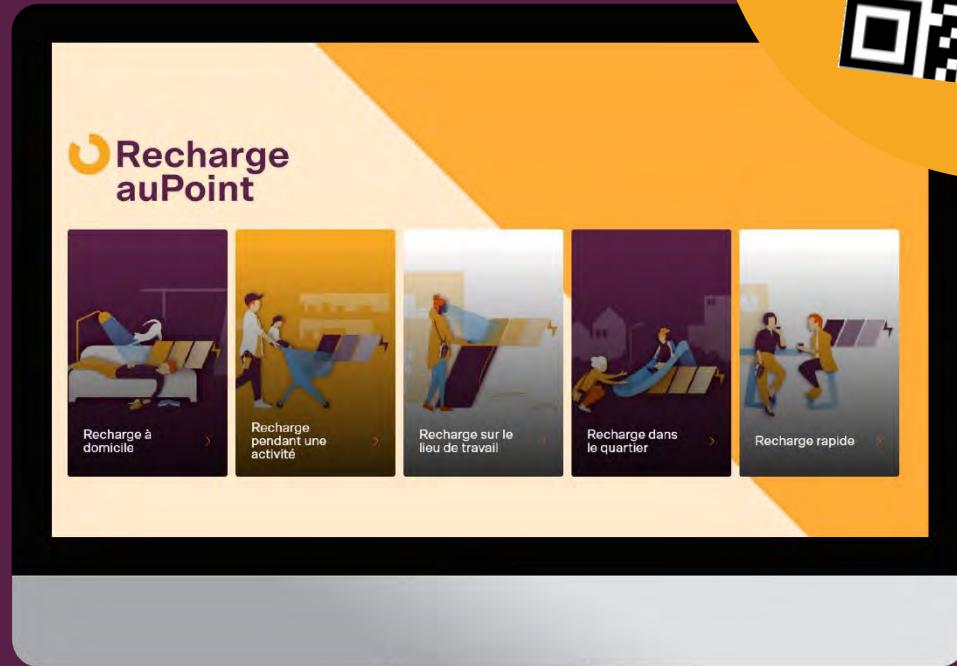
Clôture

Liens utiles :

- Calculatrice en ligne SIA 2060, l'infrastructure pour VE dans les bâtiments :
<https://www.sia2060online.ch/home.11fr.html>
- Notices techniques de Swiss eMobility :
<https://www.swiss-emobility.ch/fr/electromobilite/notices/>
- Fiche d'information sur la mobilité électrique de Swiss eMobility :
<https://www.swiss-emobility.ch/fr/electromobilite/fiche-de-donnees/>
- Site du programme RechargeAuPoint pour trouver des guides, comptes rendus de rencontres spécialisées, dates des nouvelles rencontres :
www.recharge-au-point.ch

Les prochaines rencontres professionnelles

Vous trouverez les principaux événements, rencontres professionnelles et ateliers sur le thème de l'infrastructure de recharge sur recharge-au-point.ch



Plus d'info sur



Questions?

Merci de votre attention!

Recharge Actuelle

Question 1 : « Mobilité électrique efficace en termes de ressources ? À savoir ? Sont-elles garanties locales ? »

Réponse : L'essor de l'électromobilité entraînera une hausse de la demande en électricité d'environ 10 % d'ici 2030, nécessitant ainsi un apport énergétique supplémentaire. L'un des avantages de la recharge à domicile est qu'elle se fait à faible puissance, permettant une recharge nocturne sans solliciter le réseau lors des pics de consommation du soir. De plus, il est possible d'optimiser la recharge en journée en profitant des périodes de forte production photovoltaïque, lorsque la demande sur le réseau est plus faible.

Question 2 : « Qu'est-ce qui doit être remplacé après 10 ans ? »

Réponse : Les bornes de recharge ont une durée de vie estimée entre 8 et 12 ans et doivent être remplacées dans cet intervalle. En revanche, les infrastructures de base, comme le câblage et les transformateurs, ont une longévité bien plus importante, pouvant atteindre 50 ans.

Question 3 : « Quel est le modèle d'exploitation des bornes choisies par la commune d'Épalinges ? »

Réponse : La commune a opté pour la variante 3, en autofinancement, pour deux raisons principales :

- Garantir une tarification juste et accessible aux utilisateurs.
- Les études de faisabilité ont démontré que les bornes de recharge seront rentables à long terme.

Question 4 : « Quelle est la tendance du modèle d'exploitation favorisé par les communes ? »

Réponse : Le choix du modèle d'exploitation dépend de l'existence ou non d'un service industriel communal. En l'absence d'un tel service, les communes privilégient généralement les modèles B et C. À l'inverse, le modèle A laisse le marché totalement libre, mais la plupart des communes préfèrent conserver un certain contrôle sur leur réseau.

Question 5 : « Est-ce réaliste pour une petite commune d'entreprendre une telle démarche ? »

Réponse : Oui, une telle initiative peut être pertinente pour toute ville ou village disposant de bâtiments multi-résidentiels et dont certains habitants n'ont pas accès à une borne de recharge à domicile. Pour limiter les coûts, la commune peut également faire appel à un partenaire externe pour financer tout ou partie du projet.