

# Infrastructure de recharge pour les communes



**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](mailto:Pierrick.servais@bfe.admin.ch)**



**Geoffrey Orlando**  
**Responsable pôle mobilité  
électrique**

**PLANAIR SA**  
**+41 (0)24 566 52 37**  
**[geoffrey.orlando@planair.ch](mailto:geoffrey.orlando@planair.ch)**



**Tobias Bachmann**  
**Chef de projet mobilité  
électrique**

**PLANAIR SA**  
**+41 (0)24 566 52 60**  
**[tobias.bachmann@planair.ch](mailto: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'

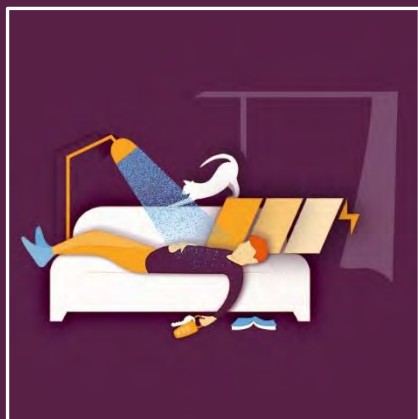
# Le Programme RechargeAuPoint

Plus d'informations  
sur  
[recharge-au-point.ch](https://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'efficacité énergétique et les énergies renouvelables par le biais de mesures volontaires.

# Besoins en recharge



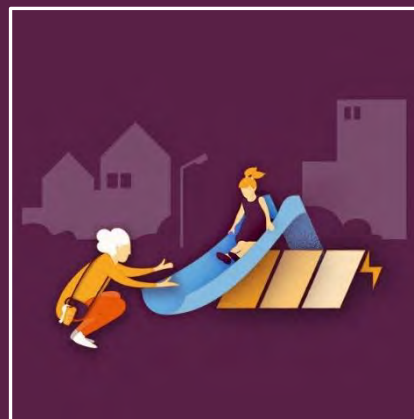
## Recharge à domicile

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



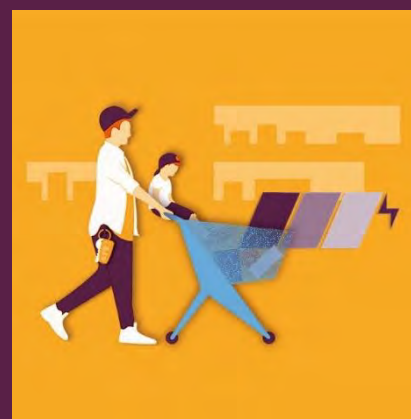
## Recharge au travail

En entreprise sur les places de parc et dans les garages



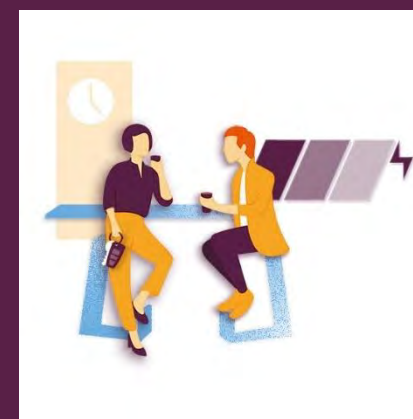
## Recharge dans le quartier

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



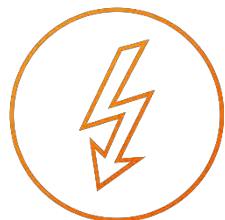
## Recharge rapide

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

# Groupes cibles



Immobilier



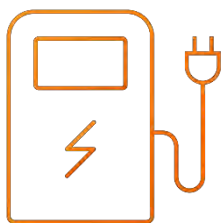
Fournisseurs d'énergie



Entreprises disposant  
de places de parc  
pour visiteurs



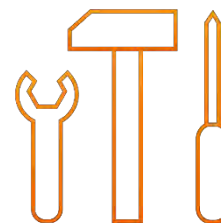
Entreprises disposant  
d'une flotte



Services de recharge



Planification  
et conseil

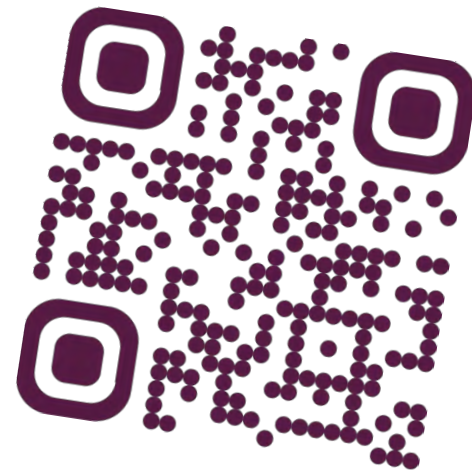


Installation électrique



Communes, villes  
et cantons

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





**Agissez et  
planifiez  
l'infrastructure  
de recharge !**

# Le Journey RechargeAuPoint



Outils disponibles et présentés lors d'une rencontre professionnelle



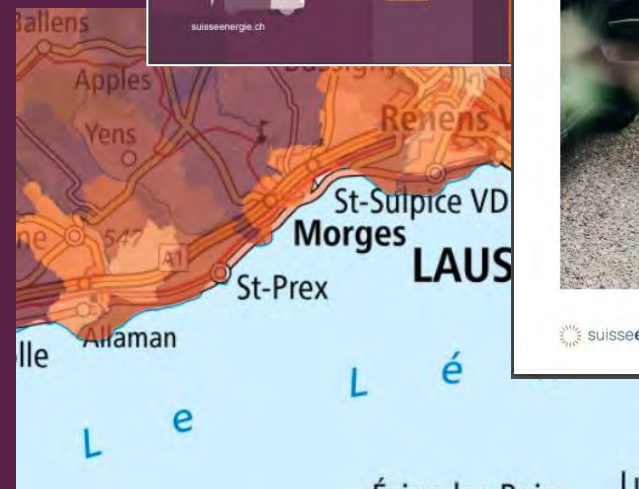
Outils (bientôt) disponibles – pas encore présenté lors d'une rencontre professionnelle



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](#)

Abonnez-vous  
dès maintenant  
à notre newsletter !



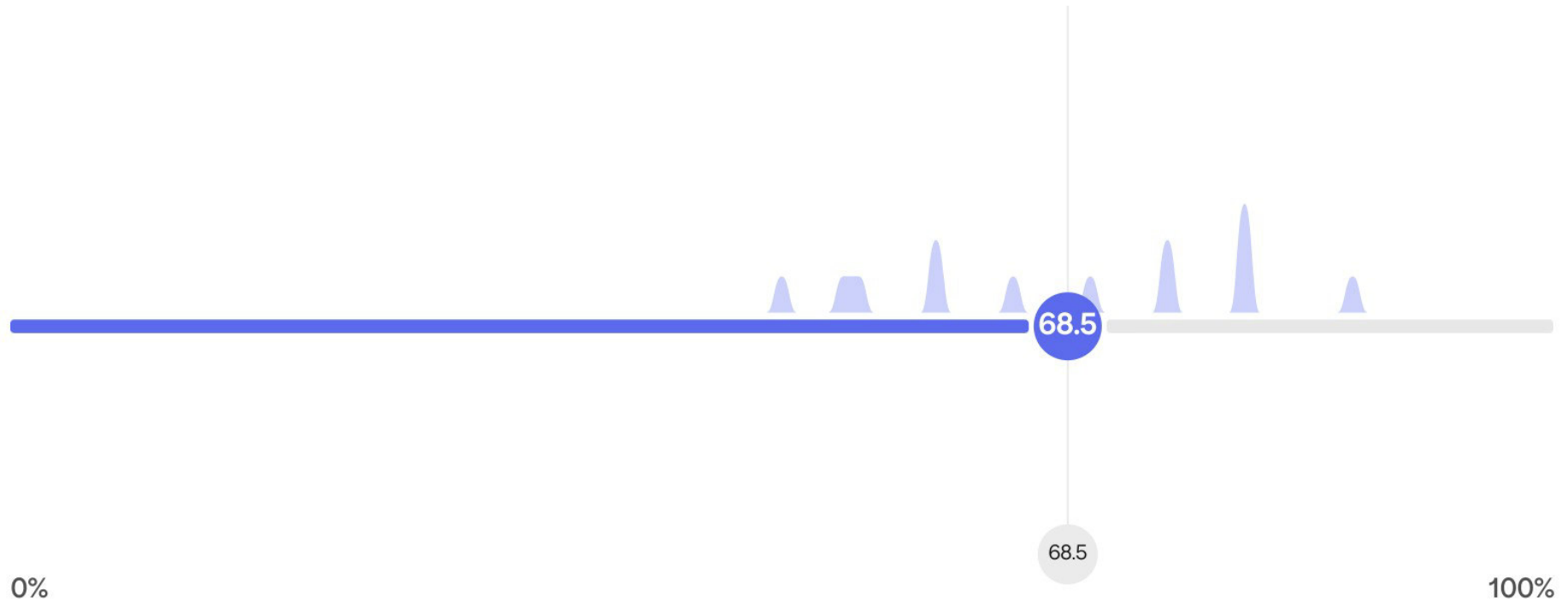
# Quelles aides seront bientôt disponibles pour les villes et les communes ?

- 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 !



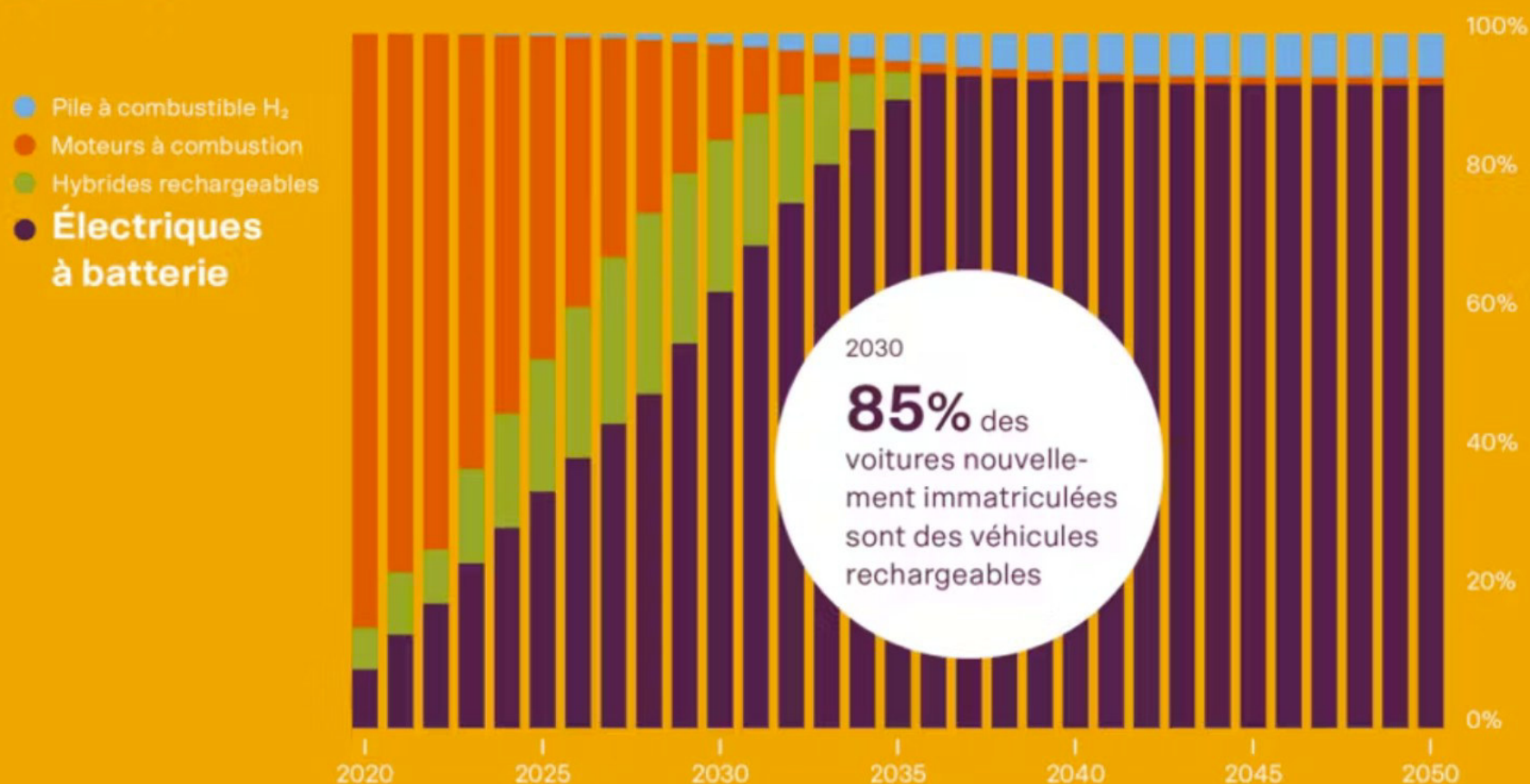
Selon les projections de l'OFEN, quelle sera la part des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations en 2030?



# Types de motorisation pour les nouvelles immatriculations

## Voitures à l'horizon 2050

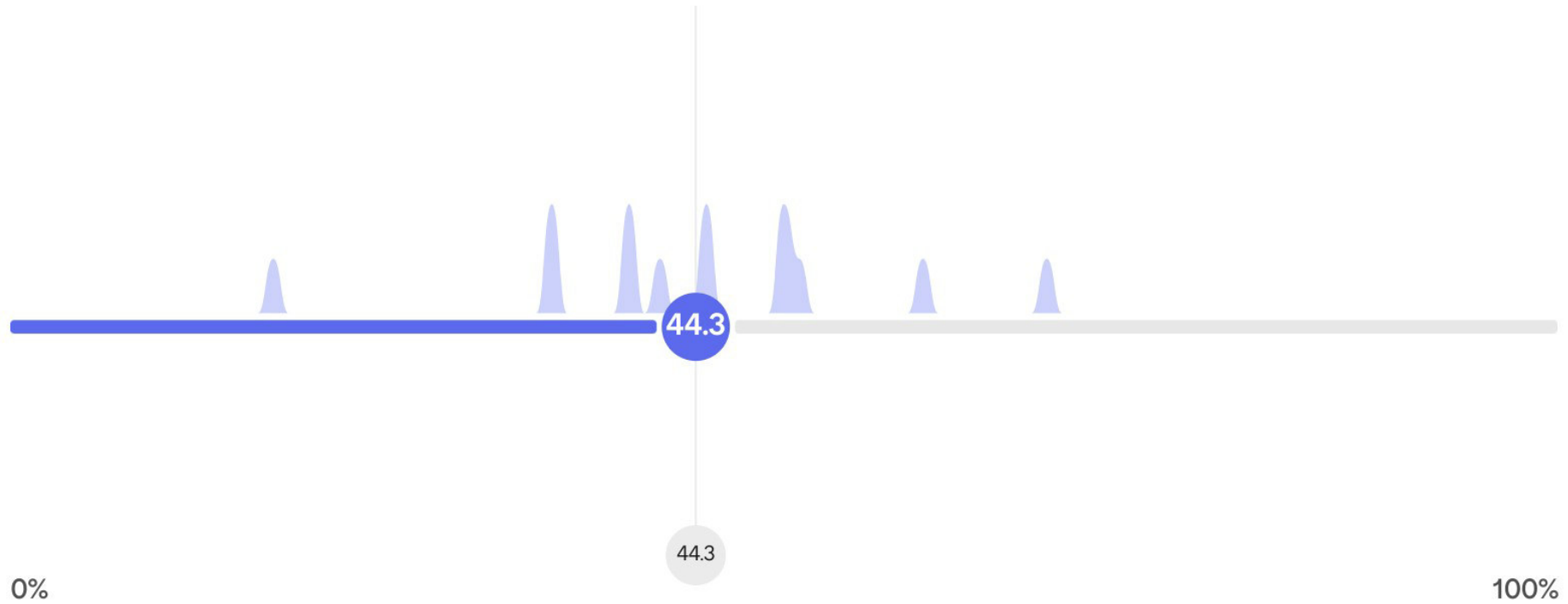
[Part en %]



Les données ont trait à toute la Suisse.

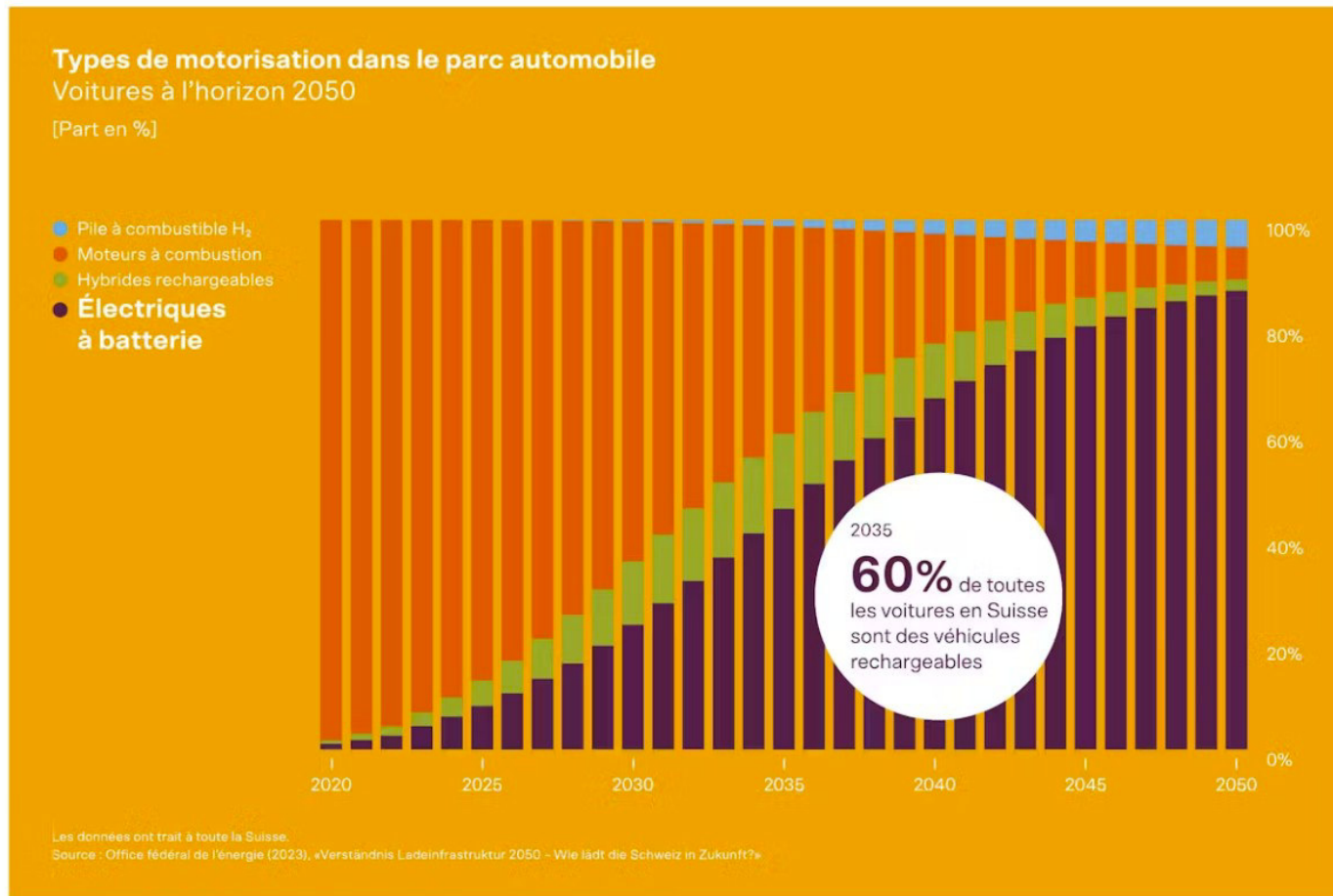
Source: Office fédéral de l'énergie (2023), «Conception Infrastructure de recharge 2050 - Comment la Suisse rechargera-t-elle à l'avenir?»

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](https://recharge-au-point.ch)

## Que contient-il?

- Une démarche structurée des action 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?

# 1<sup>ère</sup> étape: Stratégie et planification

## Pourquoi élaborer une stratégie?

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



# 1<sup>ère</sup> étape: Stratégie et planification

## Comment élaborer une stratégie?

**Collaborer avec les autres acteurs:**

- GRD
  - Administration communale
- Association des propriétaires fonciers
  - Entreprises de transport



Coordonner les actions et trouver des synergies

# 1<sup>ère</sup> étape: Stratégie et planification

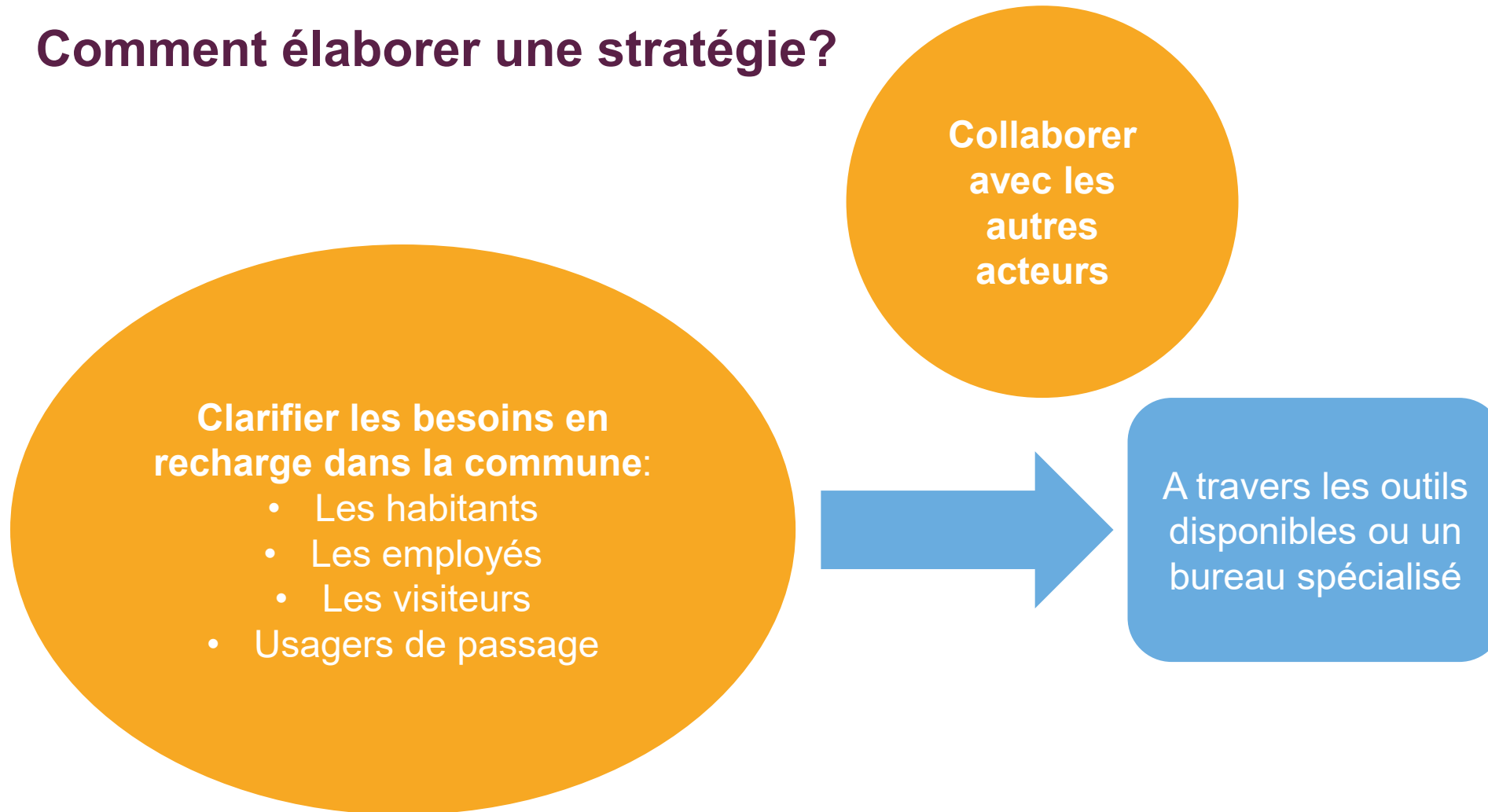
**Comment élaborer une stratégie?**



**Collaborer avec les autres acteurs**

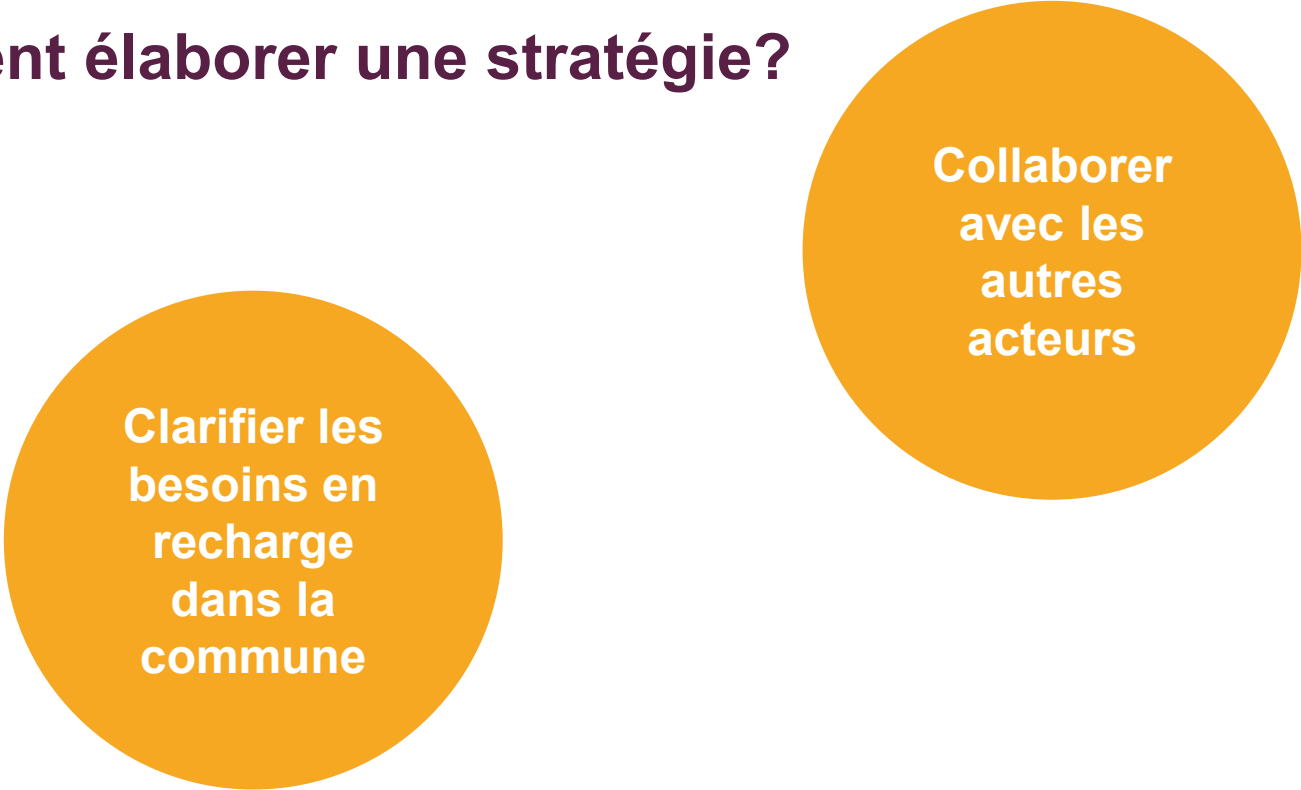
# 1<sup>ère</sup> étape: Stratégie et planification

## Comment élaborer une stratégie?



# 1<sup>ère</sup> étape: Stratégie et planification

Comment élaborer une stratégie?



Clarifier les  
besoins en  
recharge  
dans la  
commune

Collaborer  
avec les  
autres  
acteurs

# 1<sup>ère</sup> 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

# 1<sup>ère</sup> 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

# 1<sup>ère</sup> 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

# 1<sup>ère</sup> 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

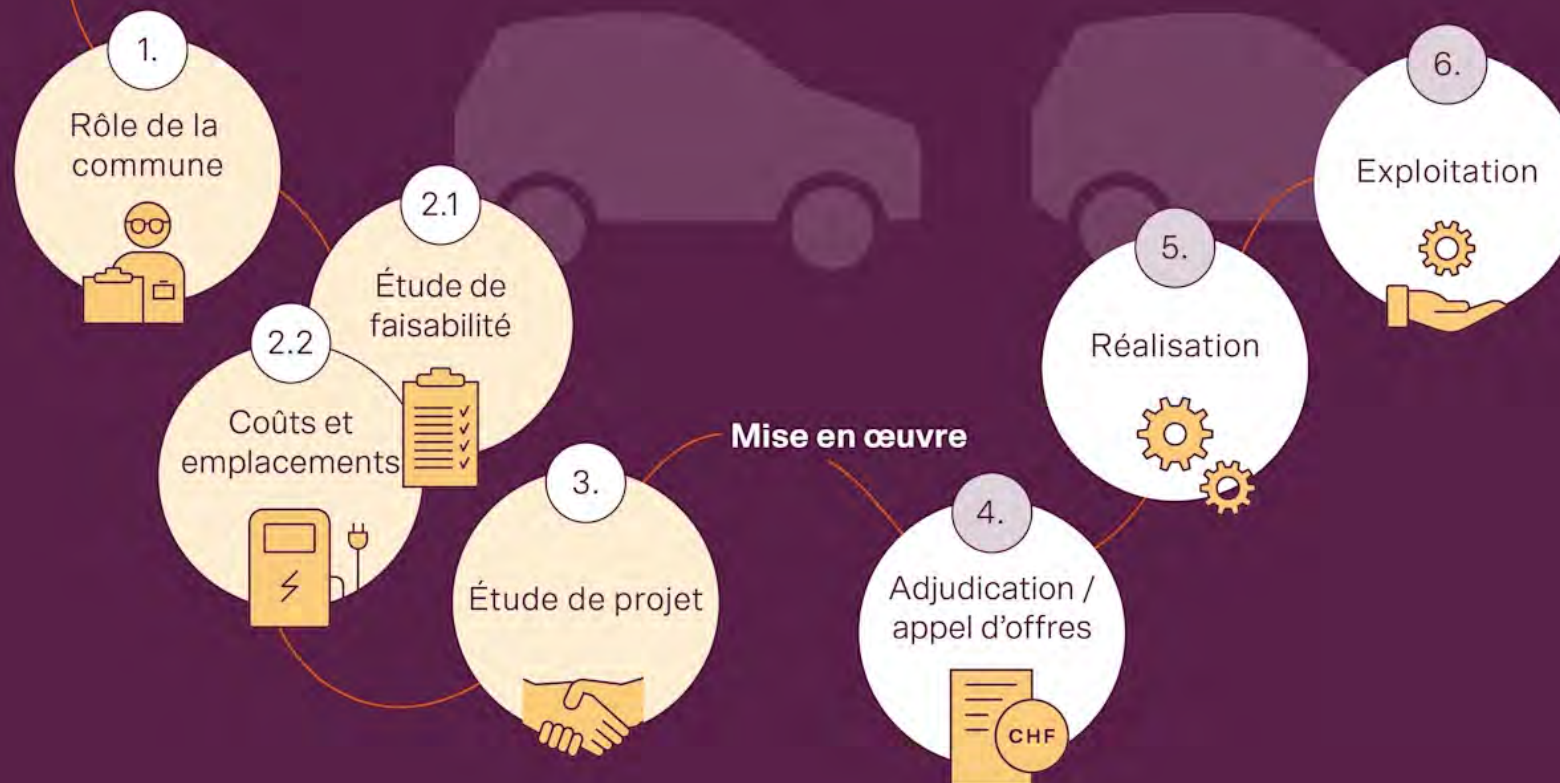
Promouvoir la  
recharge en  
entreprise

# Réaliser une infrastructure de recharge accessible à tous

Vers un réseau de recharge accessible à tous

Phases de décision pour les communes

Faisabilité



1.

Rôle de la  
commune



# 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.

1.

Rôle de la  
commune



# 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

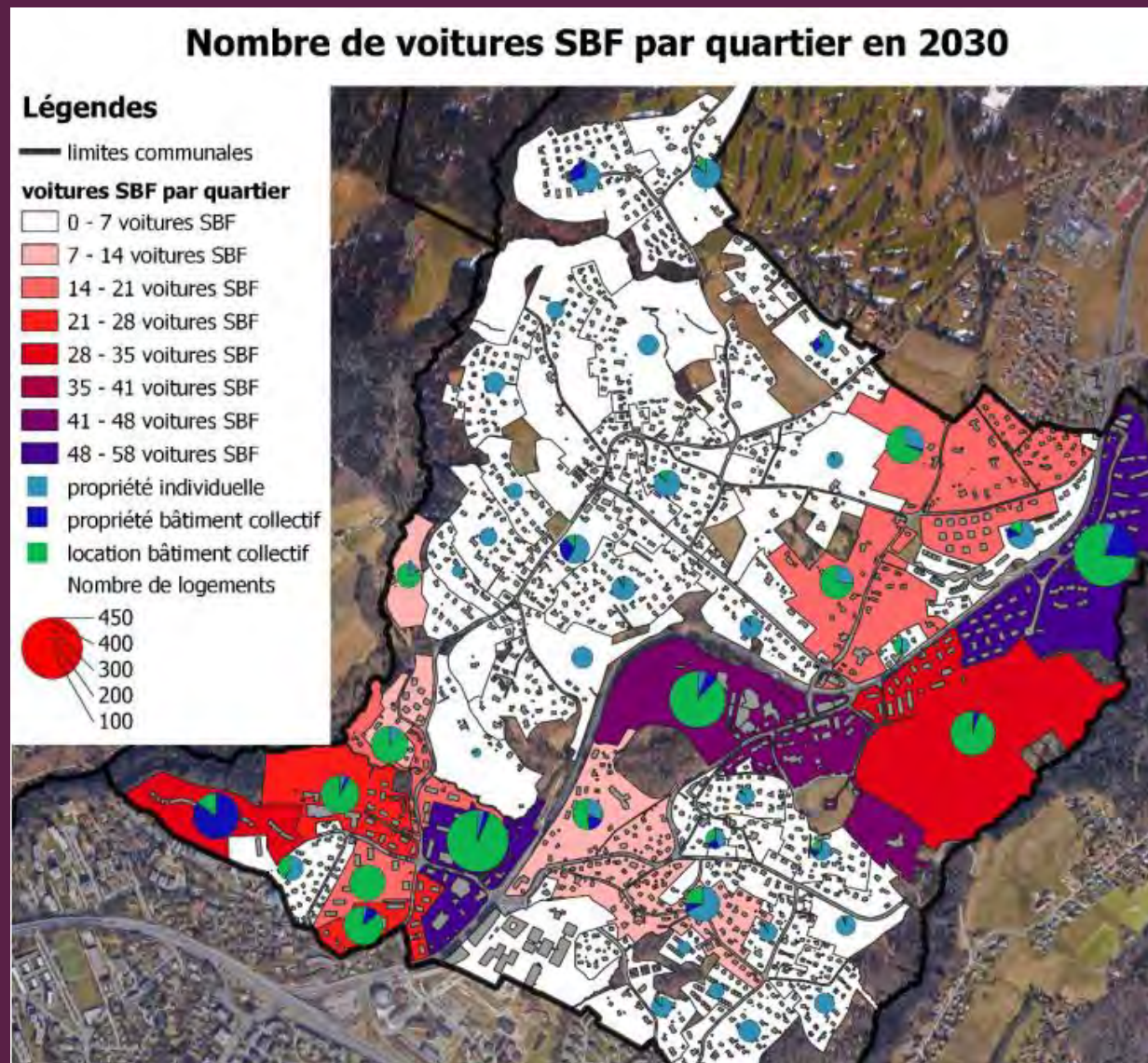
- + couvre la totalité des  
besoins de la population
- + totalité du revenu à la  
commune
- Risque financier et  
investissement long-terme
- Pas dans les compétences  
de base d'une commune





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

## Trouver les emplacements et les évaluer







## 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 différents modèles d'exploitation
- Evaluation de la faisabilité de l'infrastructure de recharge avec le modèle d'exploitation souhaité





# Analyser les emplacements

## Faisabilité



## Attention!

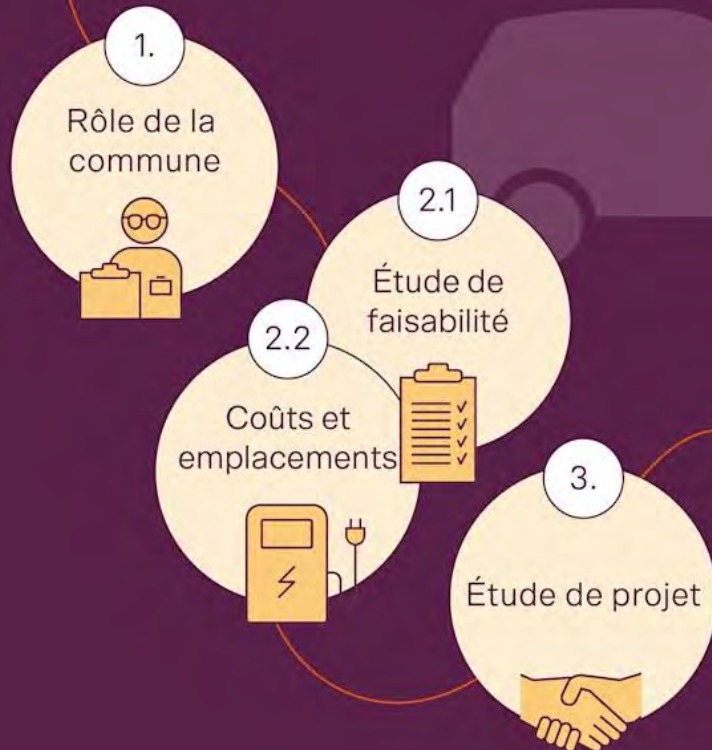
L'analyse et le choix des emplacements n'est pas un processus linéaire!

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 sélectionnés et priorisés, on peut passer à la prochaine étape.

## Faisabilité

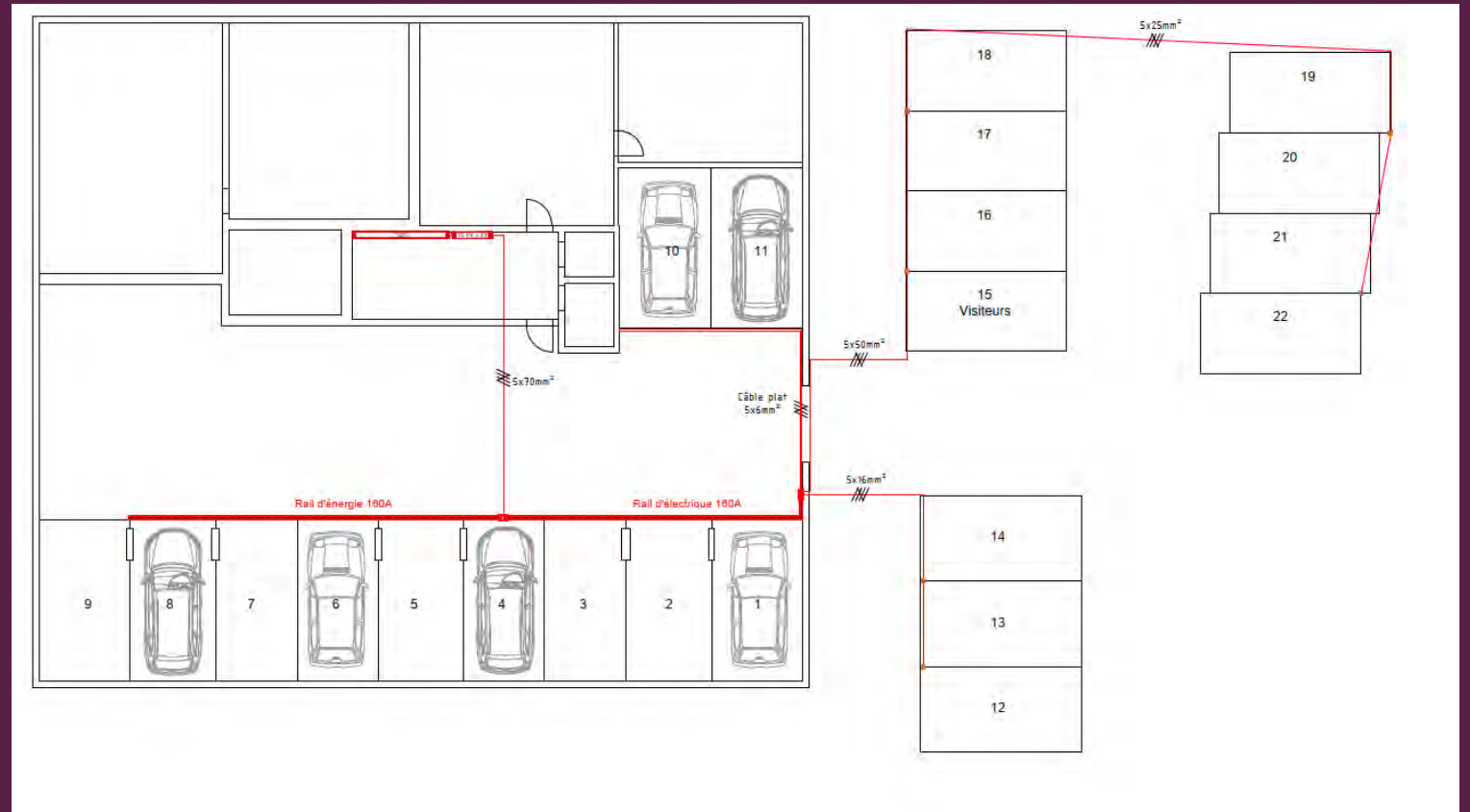




## Etablir les plans de construction

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



5.

Réalisation



# 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](https://je-recharge-mon-auto.ch) ?





6.

Exploitation



# Et maintenant?



Les emplacements réalisés sont exploités conformément aux rôles définis.

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







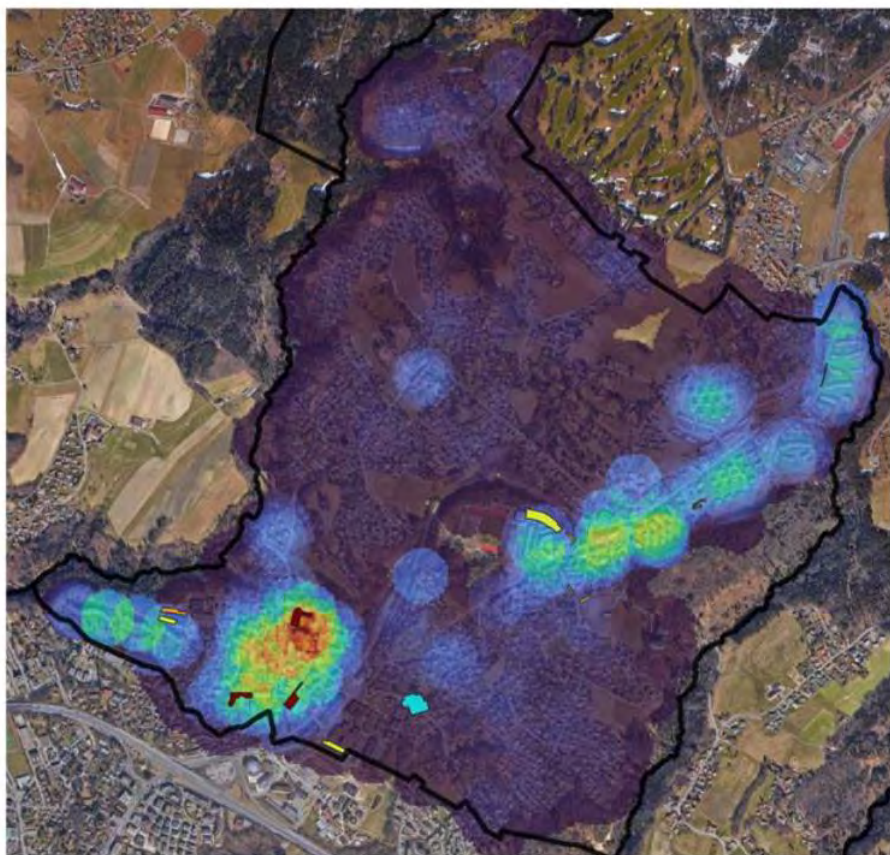
# Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



## Concept Électromobilité - Territoire

Nicolas Siniciali, Délégué à l'énergie



Avec le soutien de



suisse**énergie**





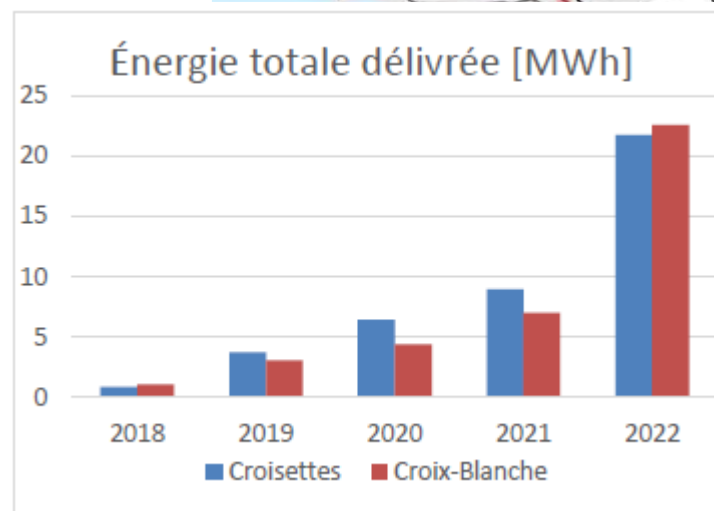
# Commune d'Épalinges

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



Epalinges  
pour une meilleure qualité de vie



# Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité



## Concept Électromobilité - Territoire

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

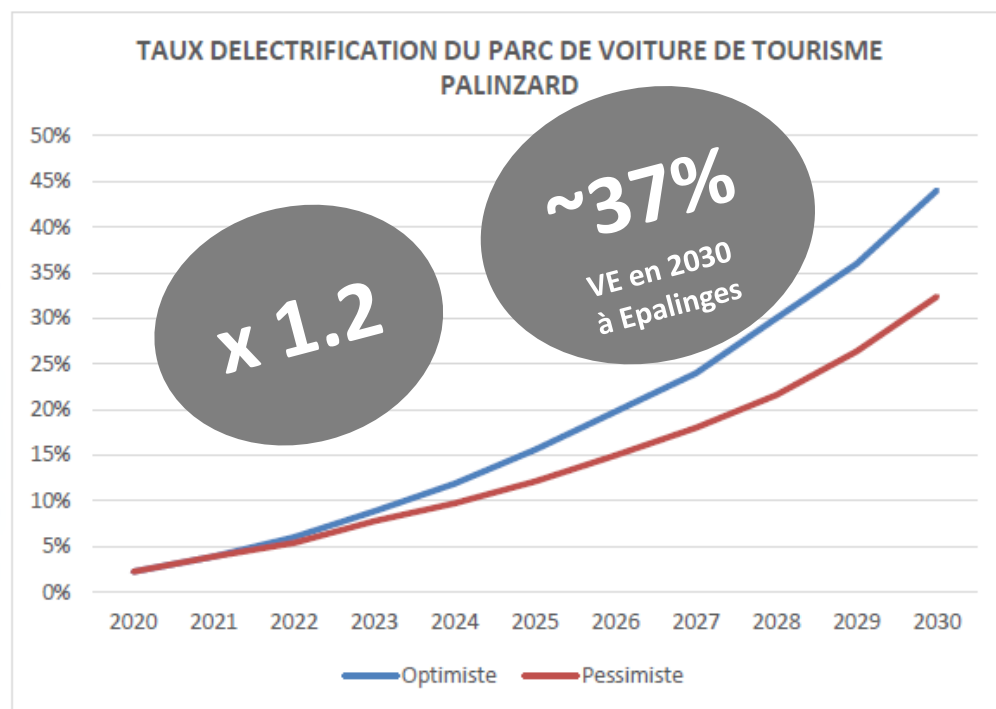
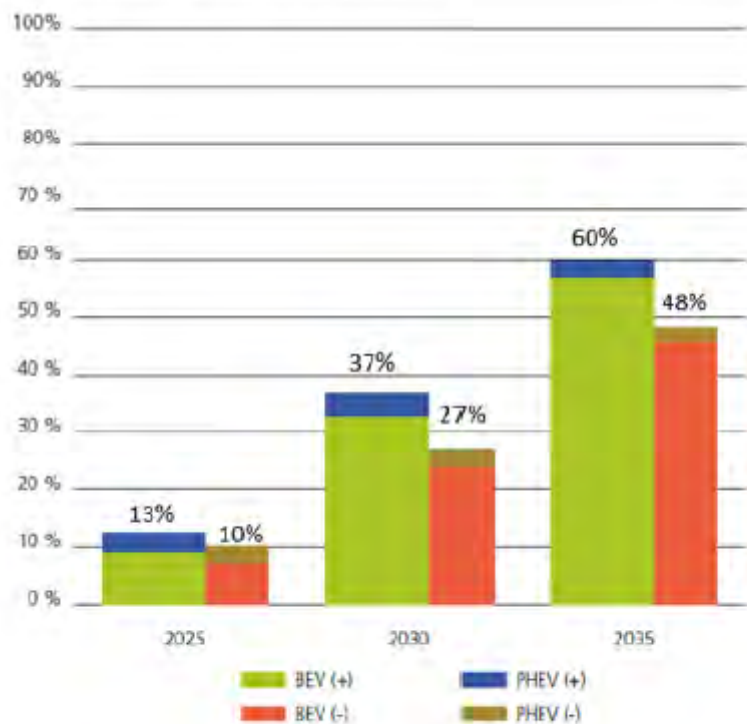


Figure 13 : Taux d'électrification du parc automobile d'Epalinges à l'horizon 2030

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





# Commune d'Épalinges

Service de l'urbanisme, architecture, énergie & durabilité

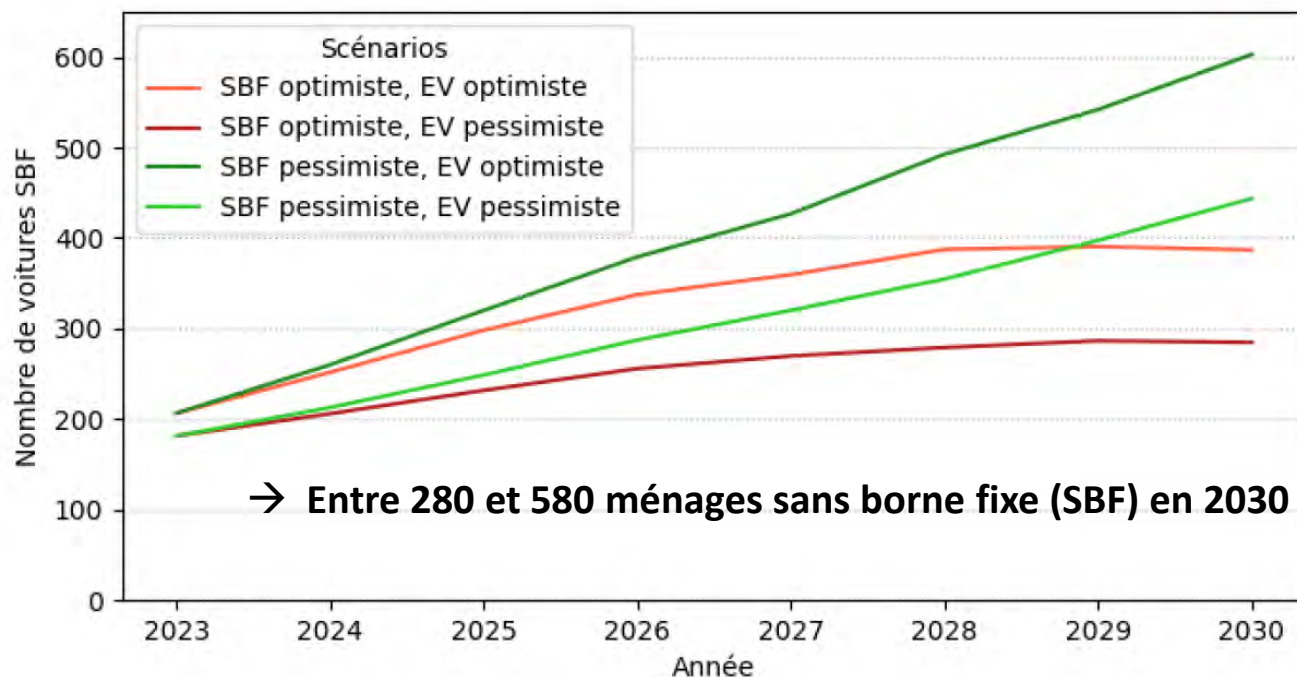


## Concept Électromobilité - Territoire

→ **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.

## Nombre de voitures SBF par quartier en 2030

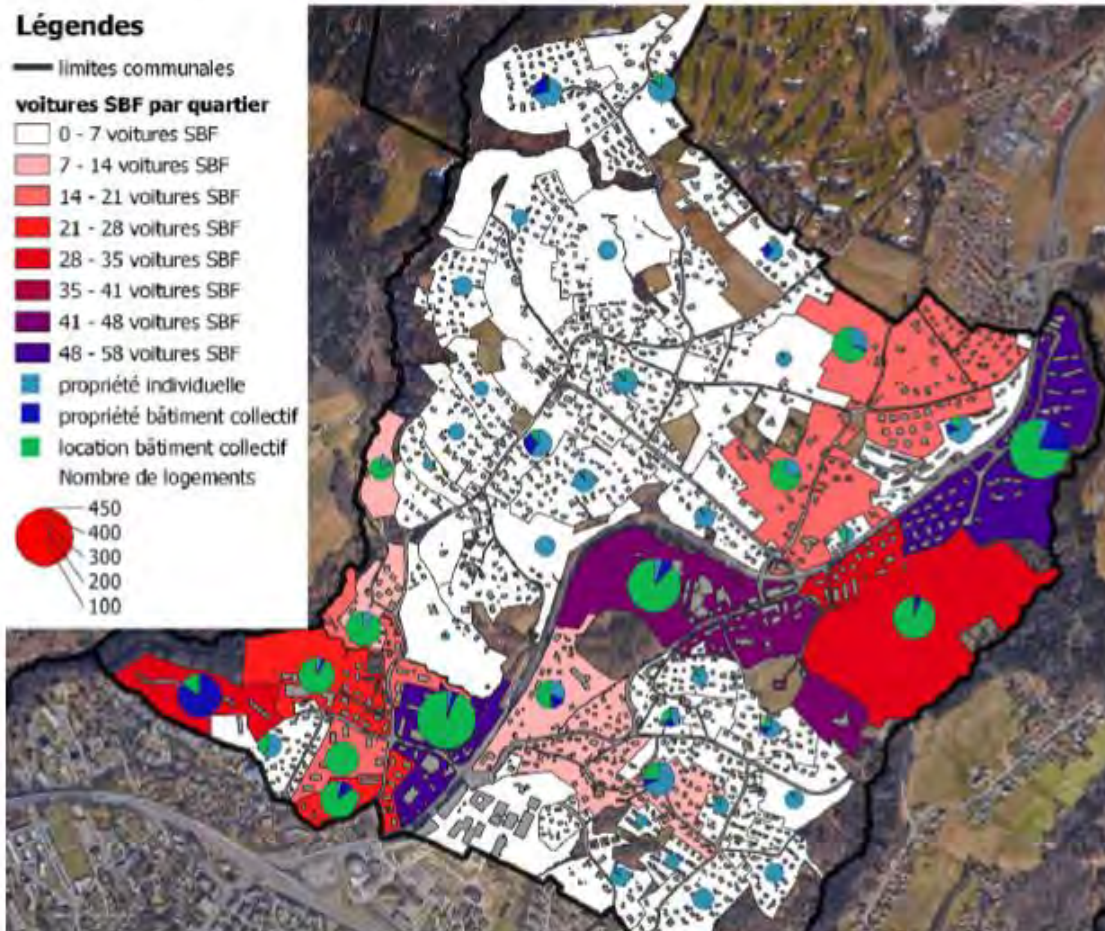


Figure 20: nombre de voitures SBF par quartier en 2030, ainsi que la composition du type de bâtiment par quartier.



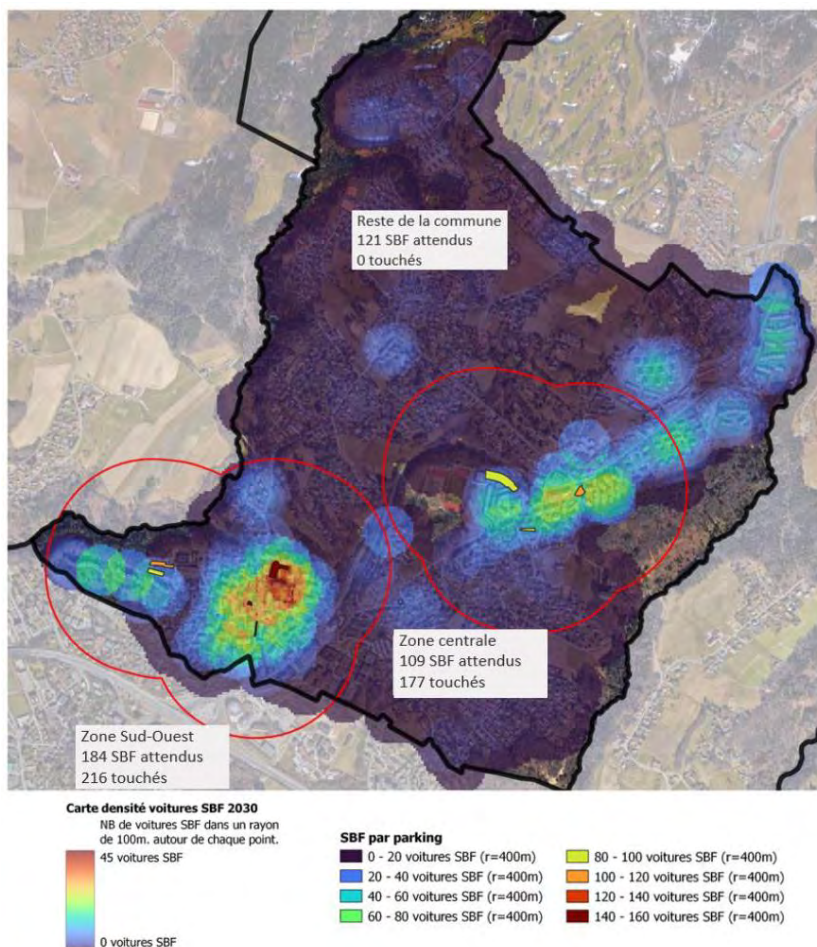


# Commune d'Épalinges

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?	Volet Economique					Nombre de bornes			SBF
		Investissement de base (2023)	Investissement total OPEX + CAPEX	Coût renforcement si besoin	Amortissement CHF/kWh	Prix de revente* CHF/kWh	2023	2030	2050	SBF touchés en 2030
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 Ofrequez	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 Épalinges en 2024 : 32,8 ct/kWh / source : <https://www.prix-electricite.elcom.admin.ch/?period=2024>



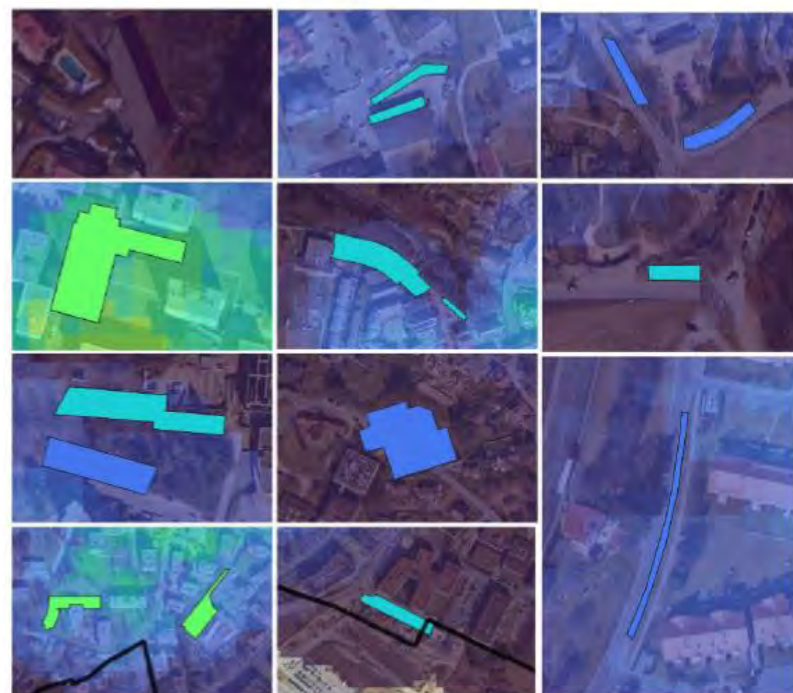


# Commune d'Épalinges

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.

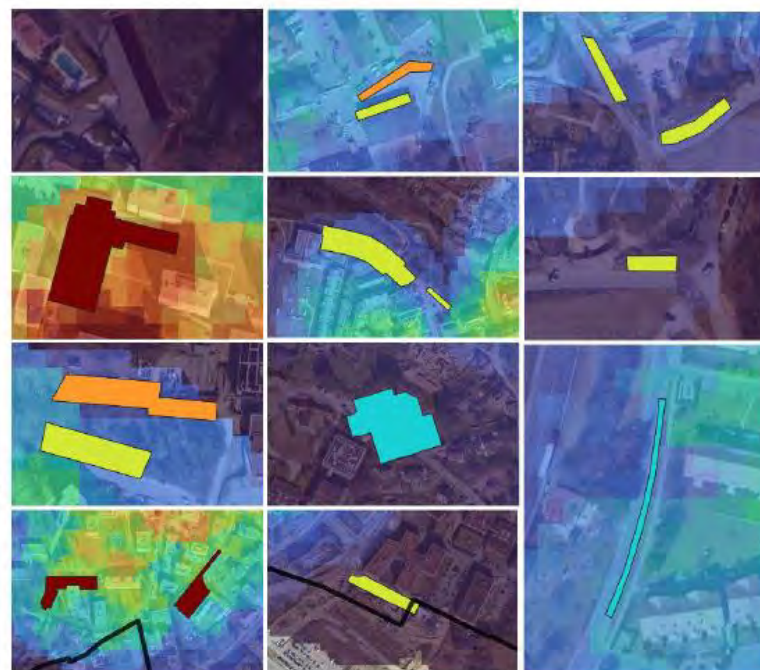
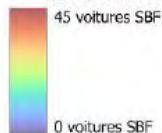


Figure 24 : Nombre de voitures SBF dans un rayon de 400m. autour de chaque parking en 2023

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

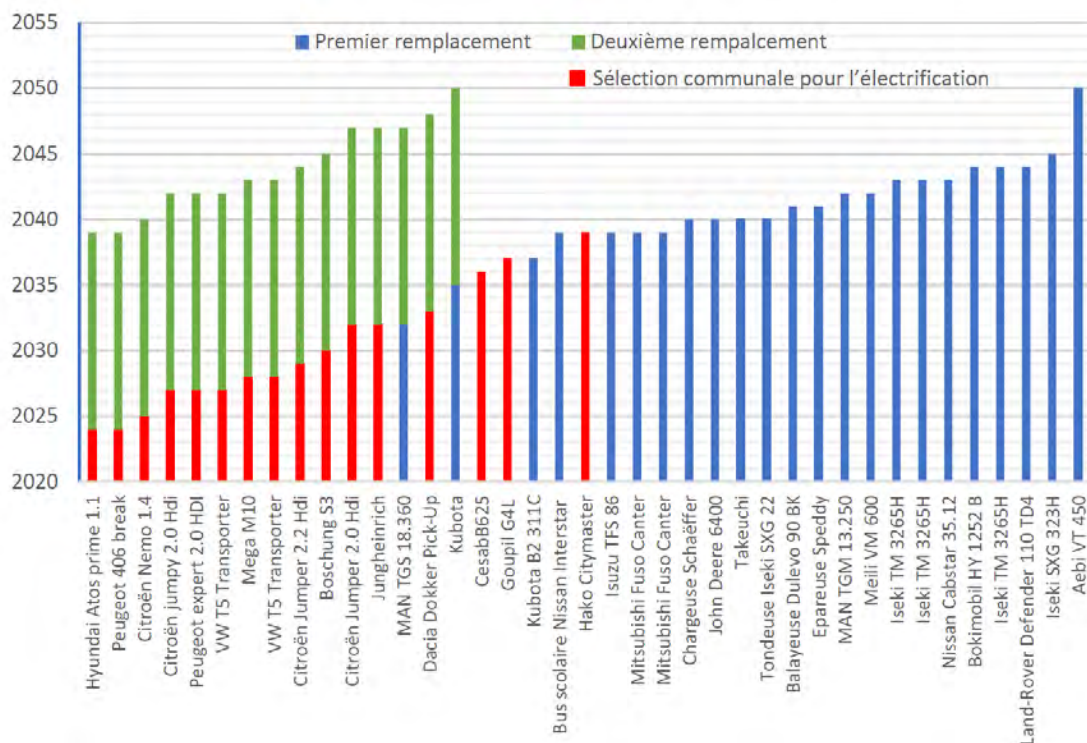
Transporteur		
Véhicules actuels	Année de remplacement	Année d'électrification
• VW T5 Transporter	2027	2027
• VW T5 Transporter	2028	2028
• Citroën Jumper 2.2 Hdi	2029	2029
• Citroën Jumper 2.0 Hdi	2032	2032




Parcours journalier moyen	70 km
---------------------------	-------



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

Equivalents électriques	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ford E-Transit</li><li>• Citroën E-Jumper</li><li>• Iveco eDaily</li><li>• Peugeot e-Expert</li></ul>	

		
--	---	---

Autonomie	> 200 km
Maturité technologique	4
Beaucoup de modèles disponibles avec des options et des caractéristiques très similaires aux véhicules thermiques.	



# 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



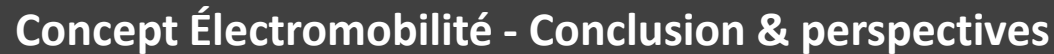
Jumpy XL Blanc 50 kWh 136 cv



e-berlingo Blanc 50 kWh, 136 cv







Rencontre professionnelle Infrastructure de recharge pour les communes Advanced – Mardi 11 mars 2025



# 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](http://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](https://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.