

A close-up photograph of a hand holding a black and grey charging cable connector. The connector is being held near the charging port of a white electric vehicle. The background is slightly blurred, showing the car's body and a wet surface with water droplets. The text is overlaid on the left side of the image.

Rencontre d'experts sur le thème Infrastructure de recharge

Séance d'information virtuelle pour les
communes

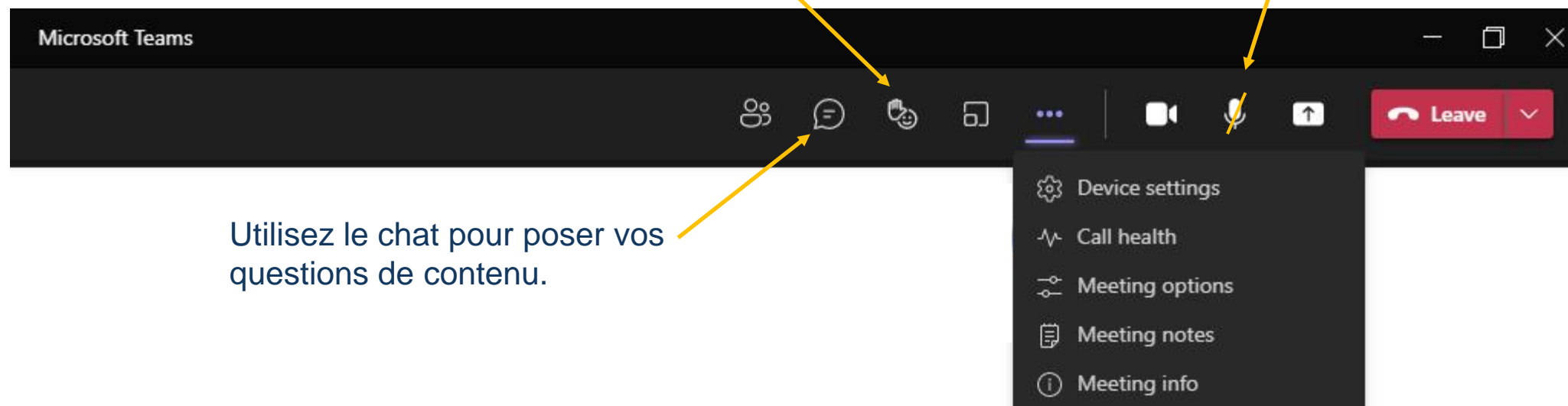
27 septembre 2022, 9.30 – 11.30 heures

Informations techniques



Questions de compréhension: Utilisez la fonction "lever la main" pendant les présentations.

Veillez mettre le son en mode silencieux pendant les présentations s.v.p.



Utilisez le chat pour poser vos questions de contenu.

Conclusions des premières réunions d'experts sur l'infrastructure de recharge

Connaître la rentabilité de l'infrastructure

Obtenir aperçu des opérateurs
→ Qui soutient / investit ?

Offres de conseil - proposer des compétences
→ Mise en réseau & sensibilisation

Mettre en place des programmes de soutien
→ Besoin d'un soutien propre aux communes



Connaître les sites des bornes publiques: analyses de faisabilité

Définir les conditions-cadres
→ règlement de construction / SIA 2060

Gagner de l'expérience avec ses propres véhicules
→ Appel d'offre

Investissements dans l'infrastructure de recharge oui/non
→ Rôle de la commune

Évidence et disponibilité en contradiction



Quelle: rawpixels



Quelle: eigenes Bild

10 raisons pour la mobilité électrique - Soyez au courant

Moins de composants, moins de pannes
SOYEZ au **COURANT**

Plaisir de conduite: dynamique de zéro à plein gaz
SOYEZ au **COURANT**

Empreinte carbone deux fois meilleure qu'un véhicule à moteur à combustion
SOYEZ au **COURANT**

Pas de gaz d'échappement en roulant
SOYEZ au **COURANT**

Une conduite trois fois plus efficace que celle d'une voiture à essence ou diesel
SOYEZ au **COURANT**

Une recharge pour 100 km à la maison coûte en moyenne 5 francs
SOYEZ au **COURANT**

Conduire détendu, sans bruit
SOYEZ au **COURANT**

One-pedal driving: freine automatiquement lorsqu'on lâche l'accélérateur
SOYEZ au **COURANT**

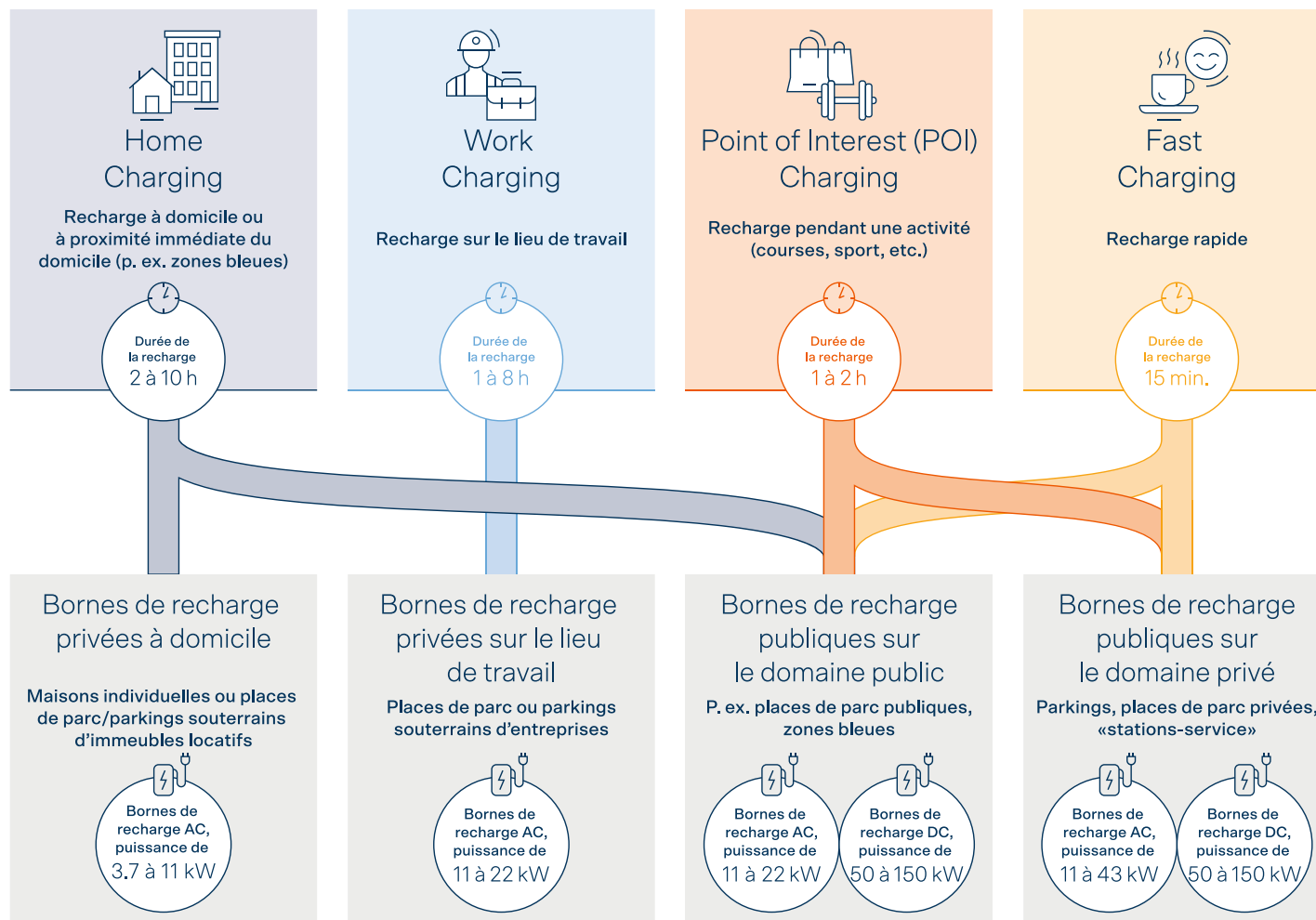
Se déplacer durablement grâce au soleil, au vent et à l'eau
SOYEZ au **COURANT**

Aujourd'hui, l'autonomie est doublée pour le même prix par rapport à il y a cinq ans
SOYEZ au **COURANT**

<https://www.suisseenergie.ch/programmes/soyez-au-courant/mobilite-electrique/>

Comment construire une infrastructure qui répond aux besoins?

1^{ère} étape: analyse des besoins



<https://www.local-energy.swiss/fr/programme/mobilitaet/elektromobilitaet-fuer-gemeinden.html#/>

Nous vous souhaitons la bienvenue

Responsables du programme



Viviane Winter
Spécialiste Mobilité



Daniel Schaller
Spécialiste Efficacité énergétique des transports

Intervenants



Stéphane Rosset
Responsable des partenaires
MOVE Mobility



Fabien Kuchler
Chef de groupe conseiller
OIKEN

Modération & Support



Jakob Rager
Modération et direction de project F-CH



Damien Chiffelle
Support de project F-CH



Robin Becker
Assistant direction de project

Programme

Première partie : exemples pratiques | 9.30 – 10.20 heures

Entrée en matière

Jakob Rager, modération

Les défis de la planification et du développement de l'infrastructure de recharge dans les communes

Fabien Kuchler, OIKEN

Les défis de la mise en place d'une infrastructure de recharge communale du point de vue d'un opérateur

Stéphane Rosset, MOVE Mobility

Deuxième partie : Objectifs et informations sur le programme | 10.20 – 10.45 heures (incl. 5' pause)

Mobilité électrique + infrastructure de recharge : développements actuels au niveau fédéral

Daniel Schaller, Spécialiste Efficacité énergétique des transports, OFEN

Les offres concrètes du programme SuisseEnergie

Viviane Winter, Section Mobilité, OFEN

Troisième partie : questions & réponses, table ronde finale | 10.45 – 11.30 heures

Discussion et réponse à vos questions

Plénum

Aperçu et conclusion

Jakob Rager

Créer une orientation



Objectifs d'aujourd'hui

- Rendre visibles les développements actuels
- Sensibiliser au thème de l'infrastructure de recharge
- Transmettre des bases de planification et des exemples pratiques
- Donner un aperçu et stimuler la discussion

Fabien Kuchler

OIKEN

Séminaire SuisseEnergie pour les Communes

Infrastructures de recharge

1. Contexte et enjeux

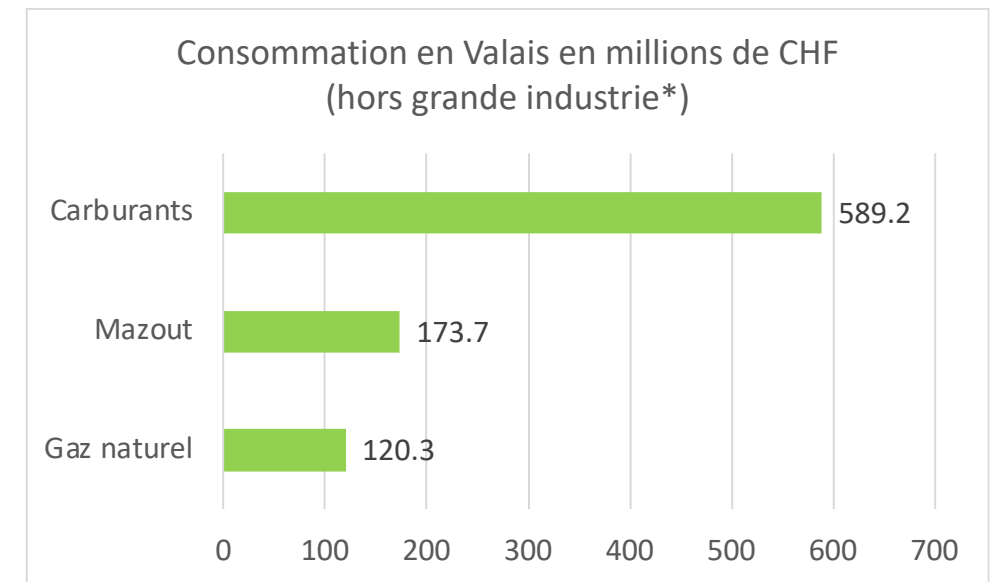
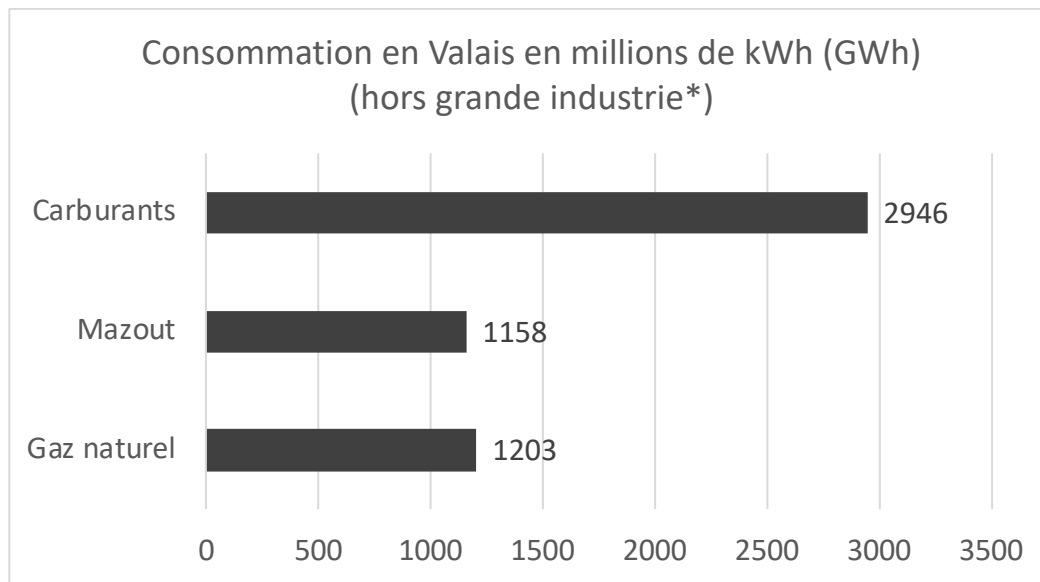
2. Le projet des 100 bornes

3. Evolution de l'offre et la demande

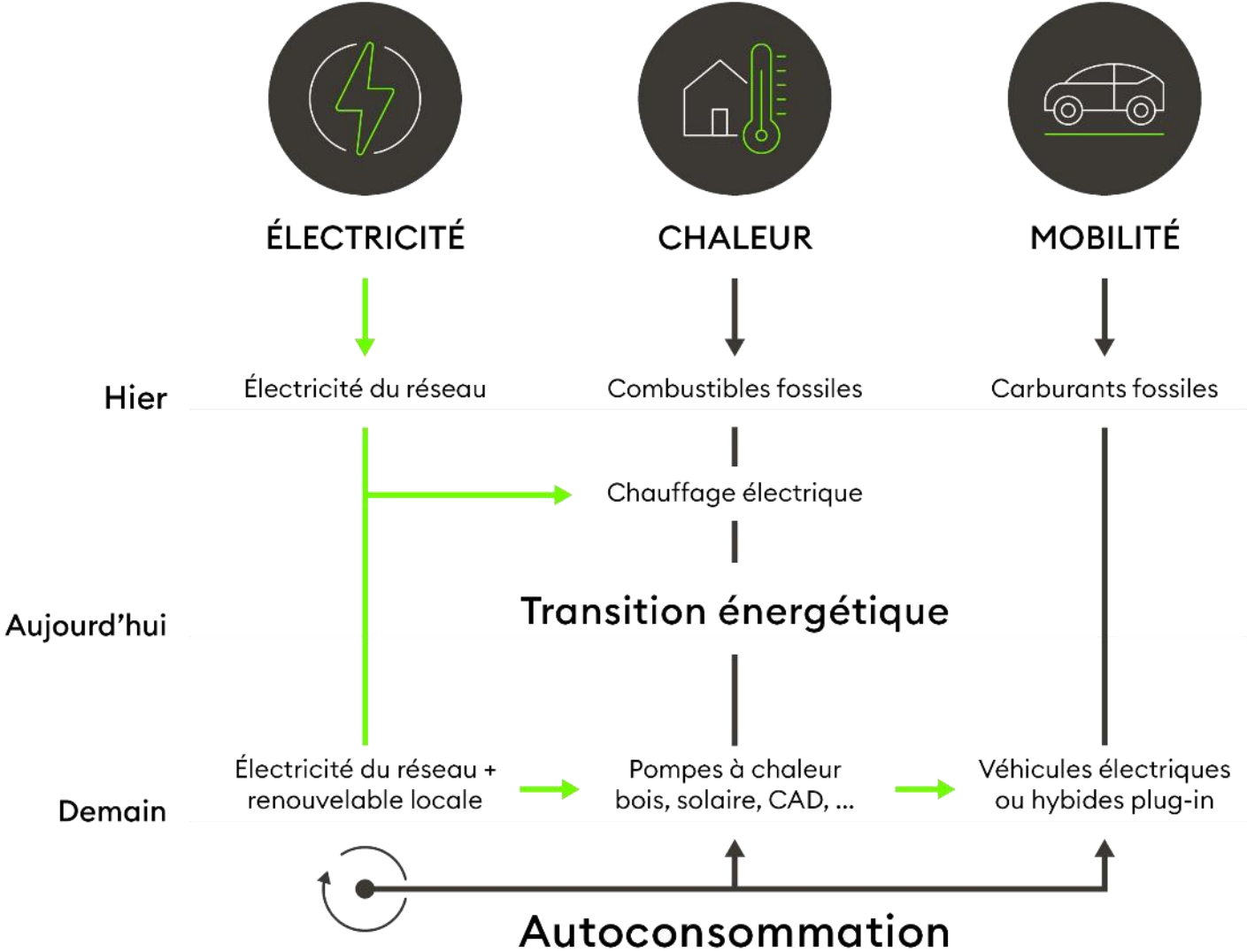
4. Challenges et perspectives

Quels sont les enjeux énergétiques pour le Valais ?

- Une crise du fossile avec la guerre en Ukraine : problèmes d'approvisionnement et de prix
- En Valais : 5'307 GWh (millions de kWh) d'énergie fossile consommés
- Correspond à 883 millions de CHF dont la grande majorité sort du canton !
- Asymétrie : la politique russe influence plus le Valais que l'inverse 😊

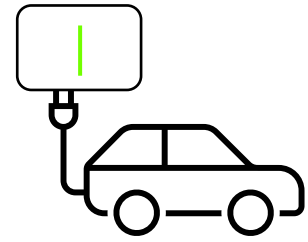


Transition énergétique par usage



1. Contexte et enjeux
2. Le projet des 100 bornes
3. Evolution de l'offre et la demande
4. Challenges et perspectives

Projet des 100 bornes



ESR va installer 100 bornes électriques



06.06.2017 - 18h57

Energies sion région et ses communes partenaires démarrent un projet de développement du réseau de mobilité électrique.

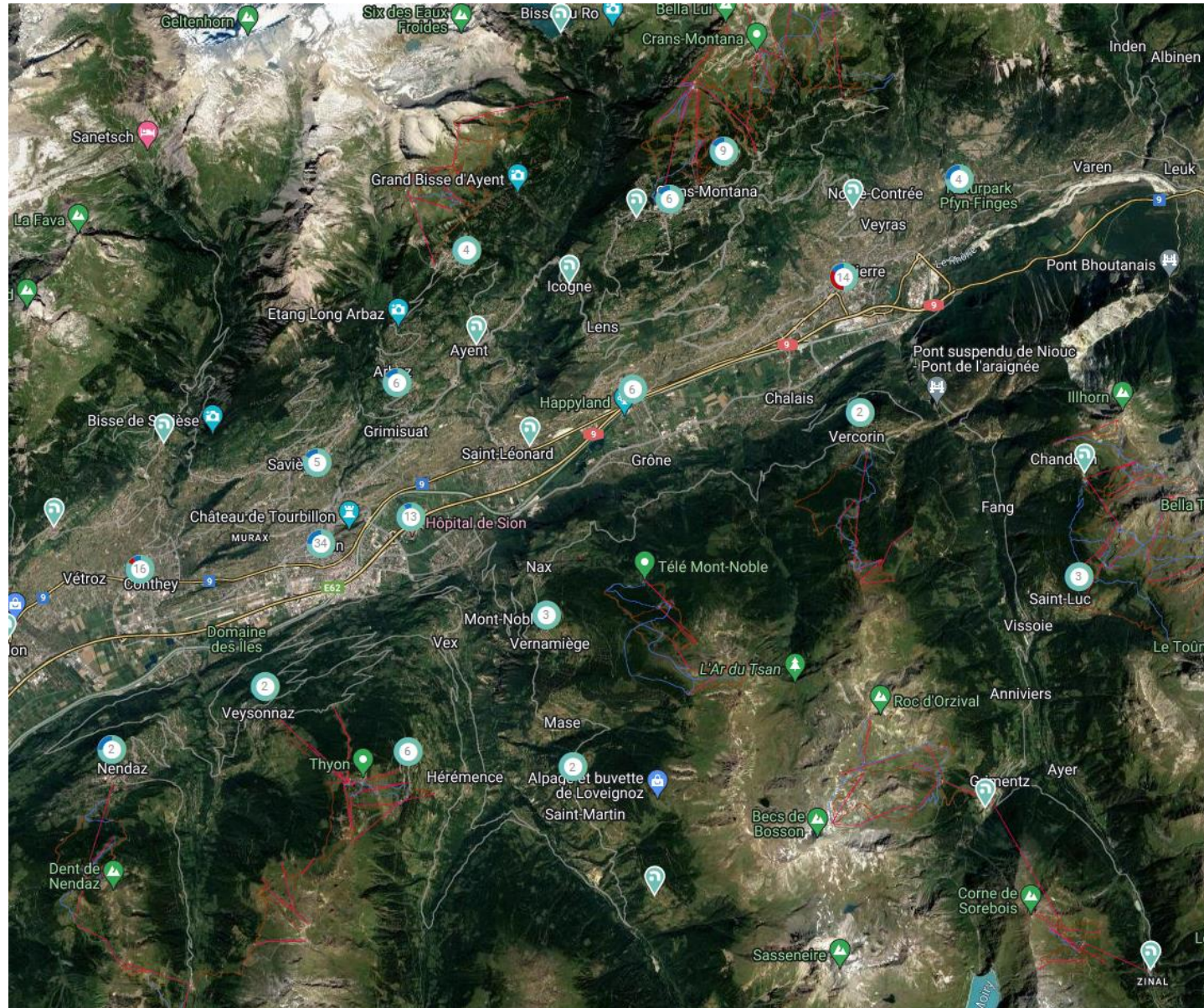
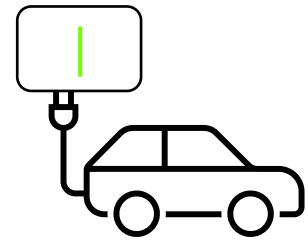
Energies sion région et ses communes partenaires démarrent un projet de développement du réseau de mobilité électrique. Cette action consiste à installer, d'ici l'été 2018, 100 bornes de recharges supplémentaires pour véhicules électriques sur le réseau de desserte de l'esr. Le but de ce projet est de renforcer la visibilité et l'attractivité des communes actionnaires de la société en promouvant la mobilité douce.

L'emplacement des bornes sera défini en collaboration avec ces communes. Esr réalisera l'installation de l'infrastructure, son entretien et sa maintenance.

Ces nouvelles stations seront intégrées au réseau Green motion, partenaire du projet et leader suisse dans le domaine.

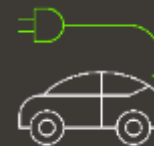
- OIKEN promeut la mobilité électrique à travers ce projet et met à disposition un nombre limité de bornes en courant alternatif pour chaque commune actionnaire
- OIKEN finance l'entier de l'installation (étude, bornes, travaux de génie civil, raccordement, ...)
- La commune met à disposition gratuitement l'emplacement et participe à hauteur de CHF 2'000.-
- L'électricité est facturée aux clients par OIKEN
- Recharge moyenne 2020 : environ 3'000 kWh par borne.
- En l'état actuel, il faut environ 50 ans pour rentabiliser l'installation d'une borne.
- En offrant le coût de la borne, OIKEN participe à fond perdu à la transition de la mobilité.

Projet des 100 +40 bornes : Valt



Avenir activé.

Communauté tarifaire Valt



Fournisseur des bornes



Réseau de bornes public suisse

valt

Communauté tarifaire Valaisanne pour les bornes evpass

= prix unique pour le Valais quelque soit le distributeur

30cts/kWh avec abonnement à 59.-/an

Ou

50cts/kWh sans abonnement + CHF 1.5 par charge

1. Contexte et enjeux
2. Le projet des 100 bornes
3. Evolution de l'offre et la demande
4. Challenges et perspectives

Evolution de l'offre



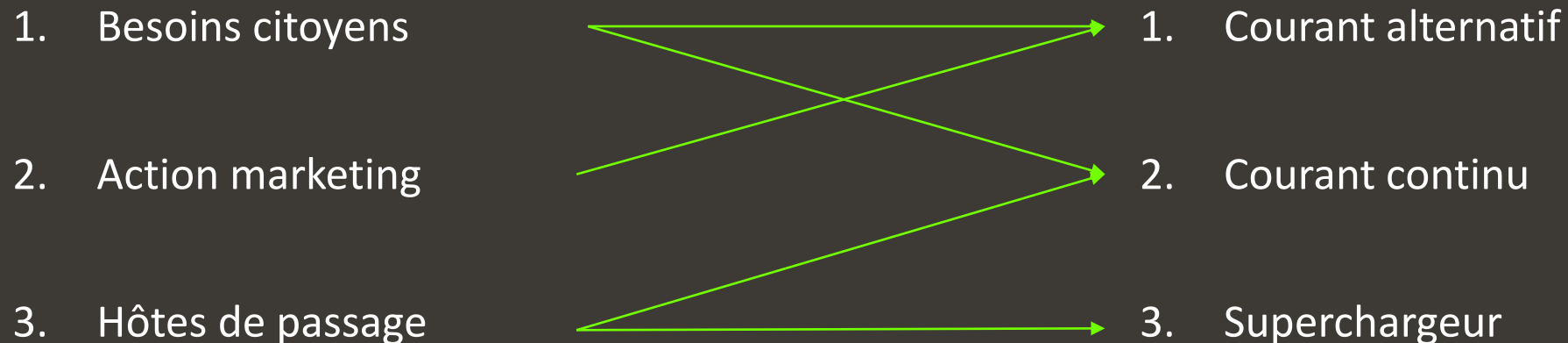
Type de borne	Capacité de recharge	Temps de recharge pour une batterie de 80 kWh	Distance parcourue avec 1 heure de recharge (20kWh/100km)	Prix de la borne
AC (courant alternatif)	11 kW	± 7.5 heures	± 55 km	± CHF 3'000.-
DC (courant continu)	22 kW	± 3.6 heures	± 110 km	± CHF 18'000.-
Superchargeur	150 kW	± 0.5 heures	± 750 km*	± CHF 100'000.-

Ce tableau illustre des chiffres théoriques susceptibles d'être différents en réalité, en fonction des courbes de charge des batteries.

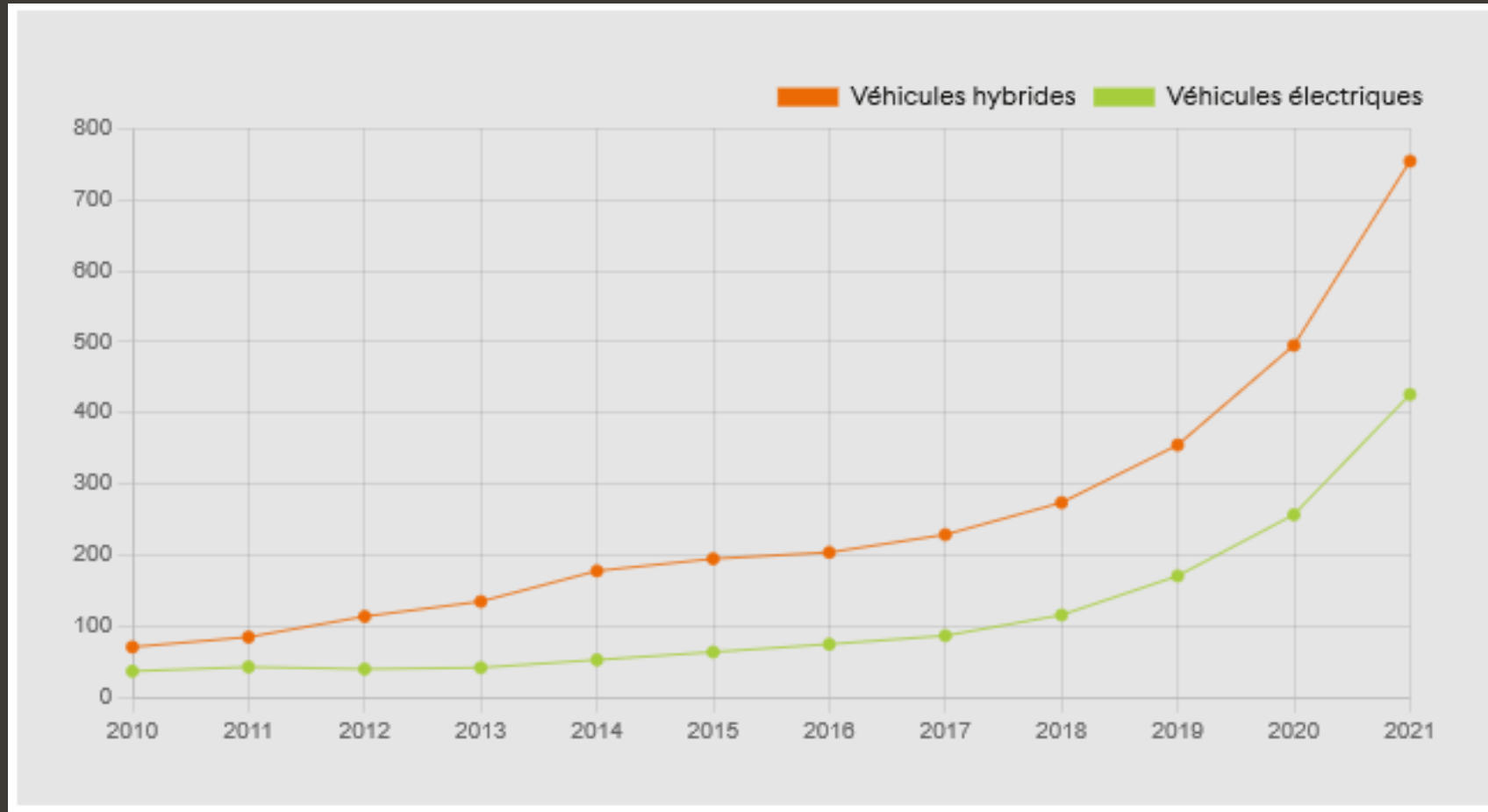
Evolution de la demande

1. Installer des bornes en réponse à des besoins citoyens : parkings publics
2. Installer des bornes pour réaliser une action marketing et cibler des sites clés : ex. barrage
3. Installer des bornes pour des utilisateurs de passage : bornes rapides, remontées mécaniques

Quel type de borne ?



Evolution de la demande



© OIKEN, Plan directeur des énergies, Ville de Sion

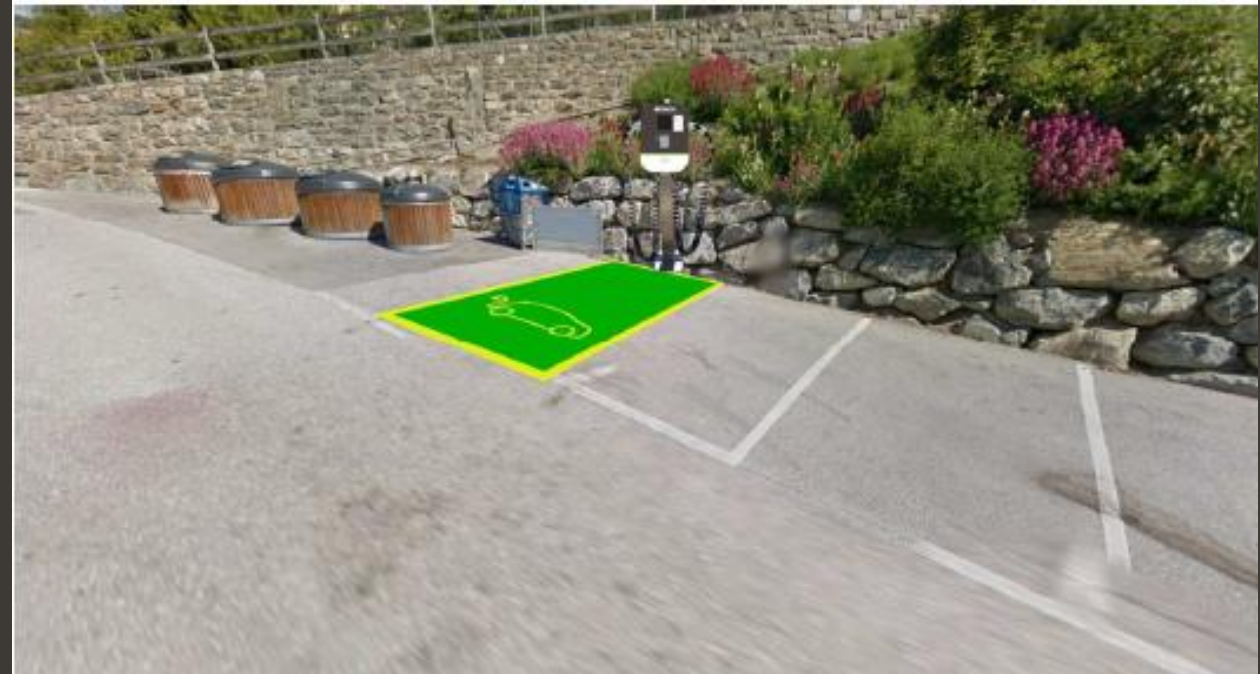
Expansion des bornes publiques



Processus standard hors projet 140 bornes

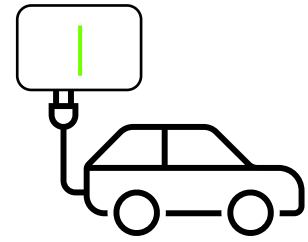
- La Commune souhaite installer des bornes de recharge (AC, DC, superchargeur) sur son territoire
- OIKEN identifie la faisabilité et la pertinence du site
- OIKEN participe au projet et offre la valeur d'une borne en courant alternatif (CHF 3'000-4'000.-)
- La Commune prend en charge les frais d'installation électrique et génie civil
- L'électricité est facturée aux clients par OIKEN
- En cas de saturation de la place, des bornes sont ajoutées

Evolution de la demande



1. Contexte et enjeux
2. Le projet des 100 bornes
3. Evolution de l'offre et la demande
4. Challenges et perspectives

Challenges et perspectives

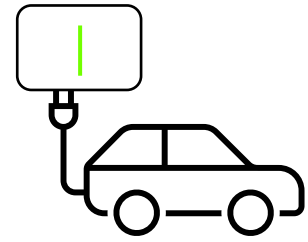


- La communauté tarifaire Valt a de grands avantages pour discuter avec des fournisseurs de prestations ou des fournisseurs de bornes

MAIS

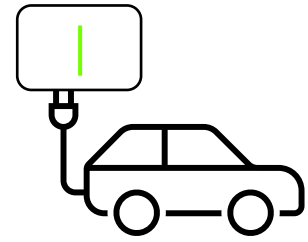
- Elle a par contre comme désavantage de créer une complexité sur le prix commun => augmentation non uniforme des prix de l'électricité chez les distributeurs
- Risque de non concurrentialité avec d'autres fournisseurs de solutions

Challenges et perspectives



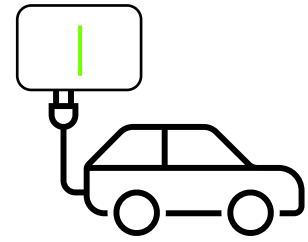
- On assiste à des premiers biais de l'utilisation des bornes
 - Un véhicule se parque sur une place de recharge, branche la prise mais ne déclenche pas la recharge
 - Un véhicule se parque sur une place de recharge tout le week-end dans une zone non limitée dans le temps
- L'avantage de Valt est de partager les expériences mais il devient aussi complexe de résoudre toutes les situations avec les mêmes solutions
- Prochaines étapes
 - Définition de zones
 - Frais de pénalité à la minute en fonction des zones
 - Modification des règlements communaux sur le stationnement

Challenges et perspectives



- Manque de connaissances des communes sur des contraintes d'installation
 - Le propriétaire de la parcelle doit donner son accord
 - Où est l'alimentation électrique la plus proche
 - Calendrier des travaux avec les entreprises locales pour le GC
 - Disponibilité des bornes chez le fournisseur

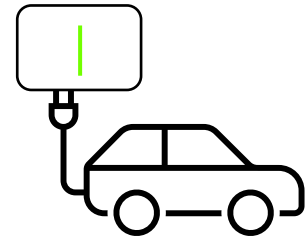
Challenges et perspectives



- Limite des infrastructures électriques
 - Le déploiement d'infrastructures de recharge permet de les mutualiser pour des utilisateurs tiers, p.ex. Mobility



Challenges et perspectives



- Limite des infrastructures électriques
 - Cependant cela nécessite des renforcements d'alimentation et donc du réseau. Plusieurs pistes sont à explorer pour réduire ces renforcements
 - Valorisation des batteries de véhicules comme éléments de flexibilisation de la charge du réseau
 - Convergence des technologies avec l'installation de PV sur des infrastructures de parkings pour réduire les appels de puissance sur le réseau, mais implique aussi des réinjections importantes quand pas d'utilisation
 - Développement de solutions de bornes communicantes pour une meilleure gestion de la charge du réseau dans les parkings communaux/semi-privés

Conclusion

1. La demande est très importante au niveau des communes mais manque de connaissances sur les contraintes d'installation
 - Le propriétaire de la parcelle doit donner son accord
 - Où est l'alimentation électrique la plus proche
 - Calendrier des travaux avec les entreprises locales pour le GC
 - Quel emplacement et quelle borne fait sens
 - Disponibilité des bornes chez le fournisseur
2. L'infrastructure coûte cher
 - La commune peut minimiser les coûts dans le cadre d'autres travaux
 - Meilleure rentabilité en diversifiant les services : p. ex Mobility ou location de places
3. Les biais de l'utilisation commencent à voir le jour et nécessitent des adaptations
 - Parking sans charge effective
 - Parking longue durée = une place en moins

Conclusion

- Le positionnement est clair, c'est un investissement sur l'avenir, il n'y a aucune rentabilité aujourd'hui, c'est un service aux citoyens et du travail pour les entreprises locales
- Certainement que ce parc de bornes nécessite du renforcement réseau sur quelques sites, mais potentiellement il représente aussi une opportunité en termes de batteries de stockage ou de convergence des réseaux. A explorer dans des projets...

Merci pour votre attention



 OIKEN

Avenir activé.

Stéphane Rosset

MOVE Mobility



Réunion d'experts sur l'infrastructure de recharge

Les défis du point de vue d'un opérateur



Mindchange – le changement de paradigme

Europe et Suisse



10 mythes sur l'électromobilité

- Trop chère
- Autonomie trop faible
- Les batteries sont pas abouties et peu fiables
- Durée de recharge trop longue
- Pas assez de stations publiques de recharge
- Sécurité insuffisante
- Trop silencieuse
- Ne préserve pas assez le climat
- Trop grands besoins en électricité
- Consomme trop de ressources

Question : Pourquoi dois-je m'en occuper ?

Part des véhicules à propulsion électrique (EV + Plug-in Hybrid)

- 2019 : 10%
- 2020 : 27.9%
- 2021 : 21.8%
- 2022 : 24.6%

(janvier-juillet)

Comparaison avec la Norvège (avance sur le développement du marché d'environ 4-5 ans)

- 2021 : 70.7%

Sources : Auto Suisse / Swiss-Emobility / Business Portal Norvège

Question: Pourquoi dois-je m'en occuper ?

Nombre de points de recharge publics en Suisse :

- 2018 : 5'167
- 2019 : 6'334
- 2020 : 7'969
- 2021 : 8'142

Comparaison avec la Norvège (avance sur le développement du marché d'environ 4-5 ans)

- 2021 : 12'430

Sources : Statistica / goingelectric.ch



Emplacement et objectif

de l'infrastructure de recharge

Quelles sont les solutions de recharge qui font sens ?



recharge AC à destination	recharge AC à destination	recharge rapide DC Point d'intérêt	recharge DC-High Power
3-11 kW	22-25 kW	50 kW	de 150 à 350 kW
2-16 heures	1 à 3 heures	20 à 90 minutes	10-20 minutes



Recharge à domicile ou au travail



Recharge dans les lieux publics



Recharge aux points d'intérêts



Recharge sur les grands axes routiers



Compétences nécessaires

Planification et technique

Quelles sont les réflexions que je dois avoir dans le cadre d'un projet dans ma commune ?



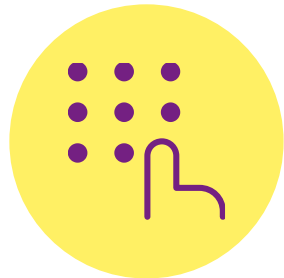
Conseil et gestion de projet



Matériel



Installation



Mise en service



Accès et facturation



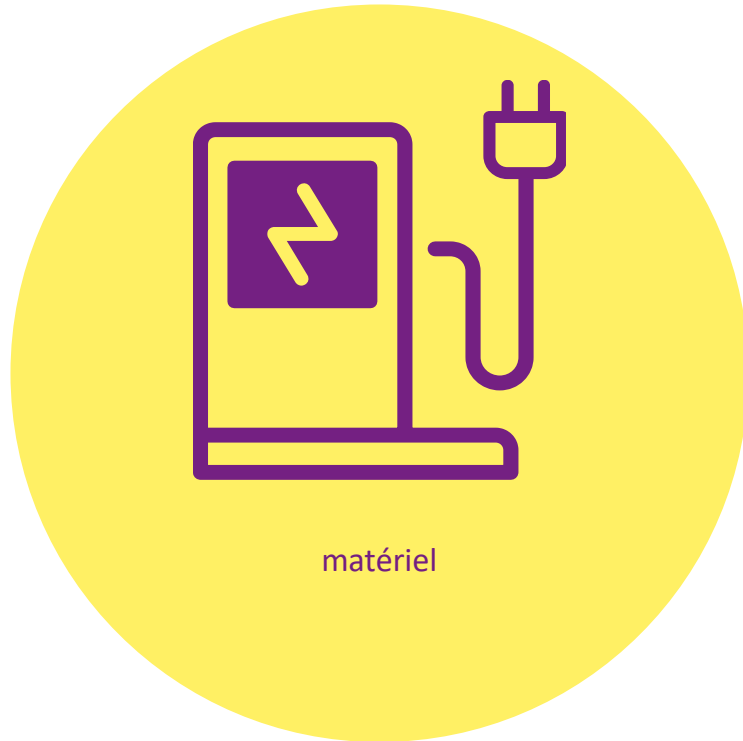
Maintenance et entretien

Conseil et gestion de projet



- Choisir un partenaire avec expérience
- Prendre en compte les facteurs suivants
 - La fréquence sur le site détermine le choix et le nombre de stations de recharge
 - Conditions sur place (complexité de l'installation)
 - Tenir compte du budget
- Planification du projet en bonne et due forme pour une prise de décision rapide

Choix du matériel



- Quelles stations de recharge et à quel endroit ?
 - Nombre
 - Puissance
 - Utilisation
- Stations de recharge intelligentes avec gestion de la charge pour les garages et les entreprises
- budget

Installation



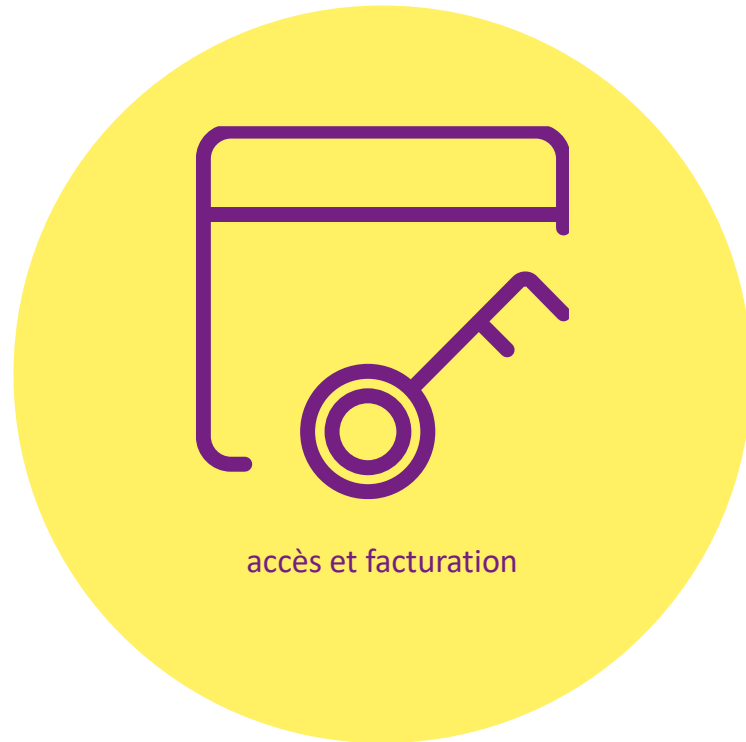
- Choix du partenaire pour l'installation
 - Structures locales ou suprarégionales
 - Définir les exigences de qualité
 - Expérience dans des projets d'infrastructure de recharge
 - Tenir compte de l'ampleur des travaux (fouilles, bétonnage, etc.)

Mise en service SMART



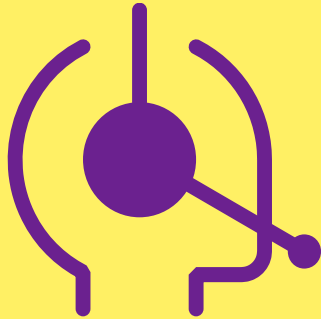
- Assurer la qualité de la connexion à Internet (GSM, WiFi, ...)
- Régler les paramètres
- Test avec une voiture électrique
- Signalisation (trouver la station de recharge)
- Important pour assurer un fonctionnement opérationnel optimal

Accès et facturation



- Choisir un partenaire en tenant compte :
 - Simplicité d'utilisation pour l'utilisateur
 - facturation entièrement automatisée et remboursement
 - Tarification et possibilité d'interopérabilité

Service de dépannage 24h/24 et 7j/7



Service de dépannage 24h/24 et 7j/7

offrir **une assistance de premier niveau** 24 heures sur 24

- 90 % des problèmes rencontrés par les utilisateurs peuvent être résolus de cette manière
- 60 % des dysfonctionnements des stations de recharge peuvent être résolus en ligne à distance
- si nécessaire, le fournisseur doit être en mesure de coordonner l'intervention de techniciens ou la commande de pièces de rechange

Service après-vente, maintenance et entretien



- Choix du partenaire pour un entretien régulier et professionnel des installations
- Surveillance et maintenance à distance des installations intelligentes

Conclusion





Responsabilité de la commune

- Qui s'occupe de l'exploitation?
- Fiabilité des stations de recharge
 - système convivial et sûr - facile à utiliser
 - Chargement entièrement sécurisé
- Origine de l'énergie fournie (conseil 100 % énergie renouvelable)
- Support client 24h/24 et 7j/7
- Payer avec toutes les possibilités usuelles (également par carte de crédit)

Avez-vous des questions?



Stéphane Rosset
Head of Sales

MOVE Mobility SA
Route du Lavapesson 2
CH-1763 Granges-Paccot (Fribourg)

Am Stadtrand 11
8600 Dübendorf

M +41 79 244 94 09
stephane.rosset@move.ch
www.move.ch

Programme

Première partie : exemples pratiques | 9.30 – 10.20 heures

Entrée en matière

Jakob Rager, modération

Les défis de la planification et du développement de l'infrastructure de recharge dans les communes

Fabien Kuchler, OIKEN

Les défis de la mise en place d'une infrastructure de recharge communale du point de vue d'un opérateur

Stéphane Rosset, MOVE Mobility

Deuxième partie : Objectifs et informations sur le programme | 10.20 – 10.45 heures (incl. 5' pause)

Mobilité électrique + infrastructure de recharge : développements actuels au niveau fédéral

Daniel Schaller, Spécialiste Efficacité énergétique des transports, OFEN

Les offres concrètes du programme SuisseEnergie

Viviane Winter, Section Mobilité, OFEN

Troisième partie : questions & réponses, table ronde finale | 10.45 – 11.30 heures

Discussion et réponse à vos questions

Plénum

Aperçu et conclusion

Jakob Rager

Daniel Schaller

Spécialiste Efficacité énergétique
des transports (OFEN)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE
Office fédéral de l'énergie OFEN
Ufficio federale dell'energia UFE
Swiss Federal Office of Energy SFOE



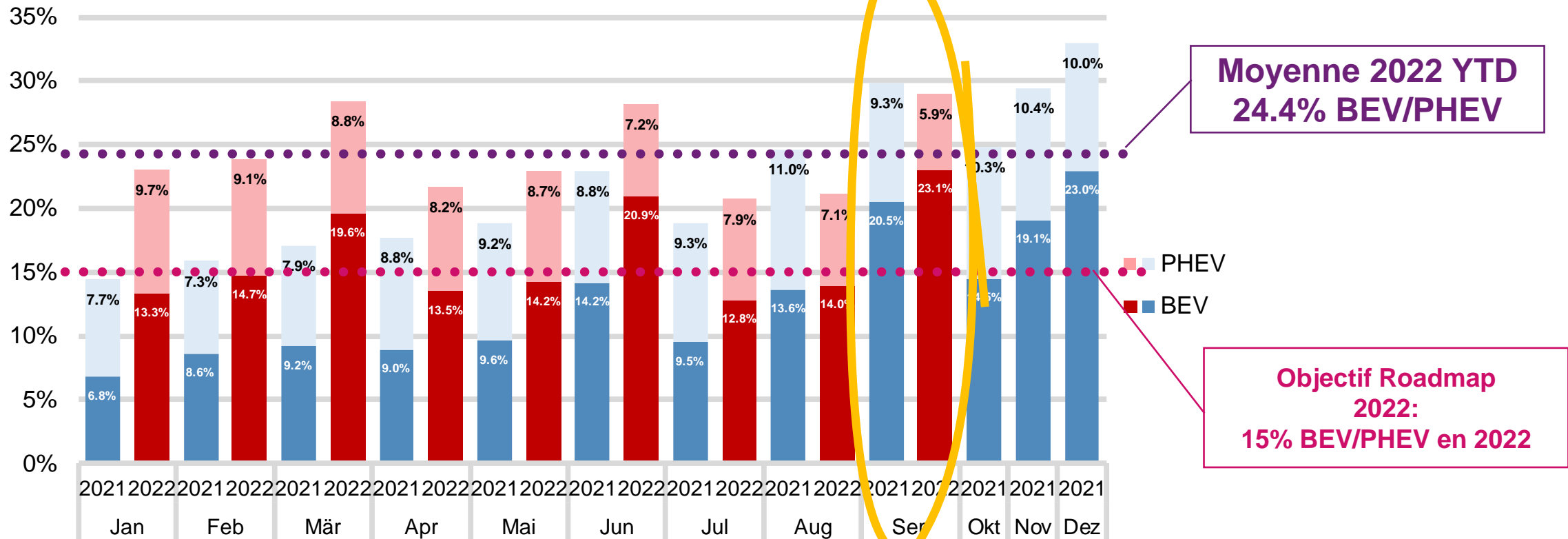
MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ET INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

DÉVELOPPEMENTS ACTUELS AU NIVEAU FÉDÉRAL



MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN 2022 OÙ EN SOMMES-NOUS EN CH?

Nouvelles immatriculations «véhicules branchés»
Janvier 2021 – 16 septembre 2022



Quelle: Darstellung BFE, Daten: IVZ ASTRA, Stand 16.09.2022





MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN 2022

OÙ EN SOMMES-NOUS EN CH?

PHEV
en perte de vitesse....

== 84% des véhicules
vendus en 2022 avec
moteur à combustion!

	BEV 	PHEV 
Janv.	13.3%	9.7%
Fevr	14.7%	9.1%
Mars	19.6%	8.8%
Avr	13.5%	8.2%
Mai	14.2%	8.7%
Juin	20.9%	7.2%
Juill	12.8%	7.9%
Août	13.9%	6.9%
Sept.	23.1%	5.9%
Tot. 2022	16.2%	8.04%

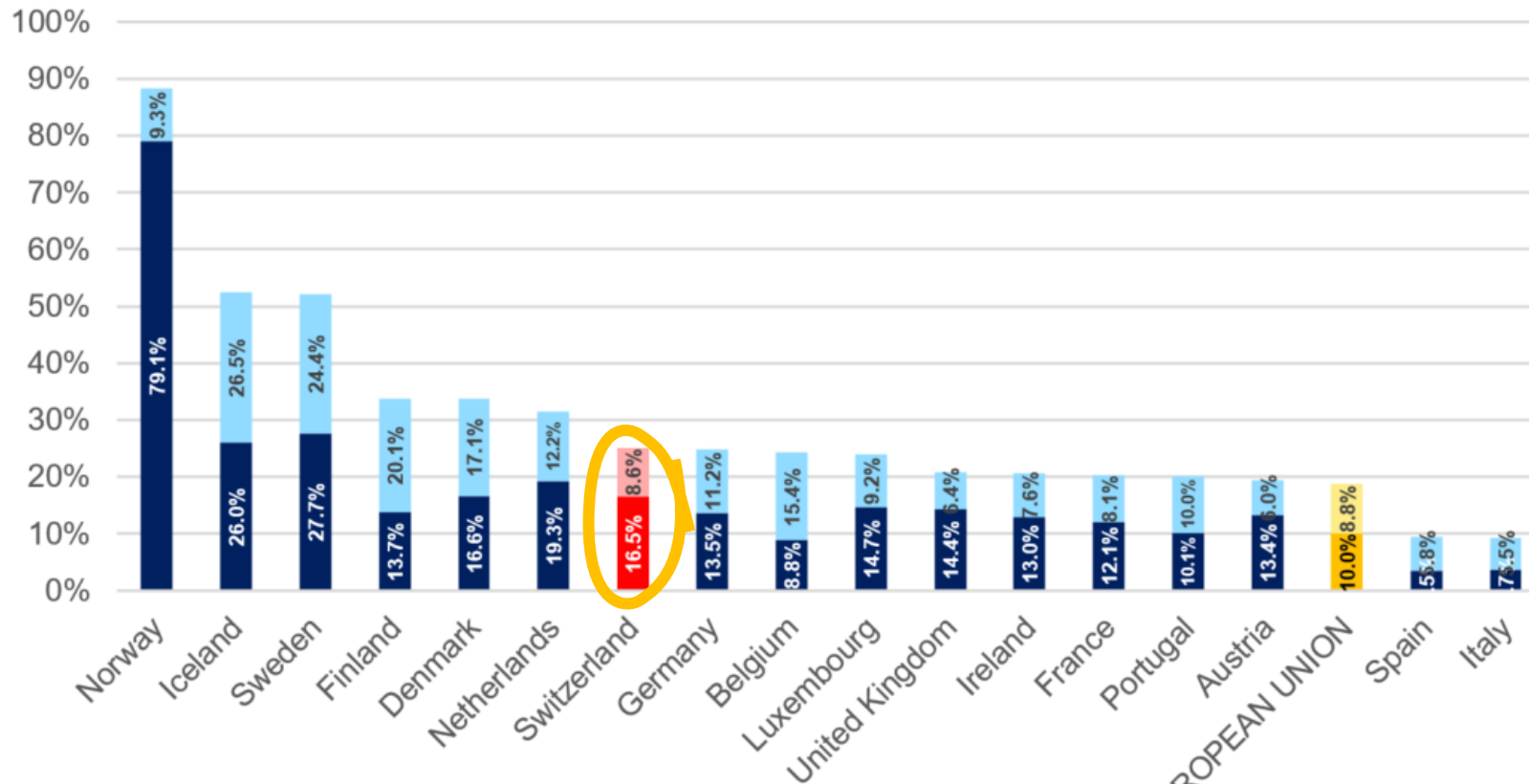


MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

OÙ SE SITUE LA SUISSE PAR RAPPORT À L'UE?

Part des BEV+PHEV – en Suisse et dans l'UE

PHEV
BEV



Source: ACEA 2022 (20 juillet 2022)
<https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-9-hybrid-22-6-and-petrol-38-5-market-share-in-q2-2022/>

Source: : Darstellung BFE, Daten ACEA <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-9-hybrid-22-6-and-petrol-38-5-market-share-in-q2-2022/>

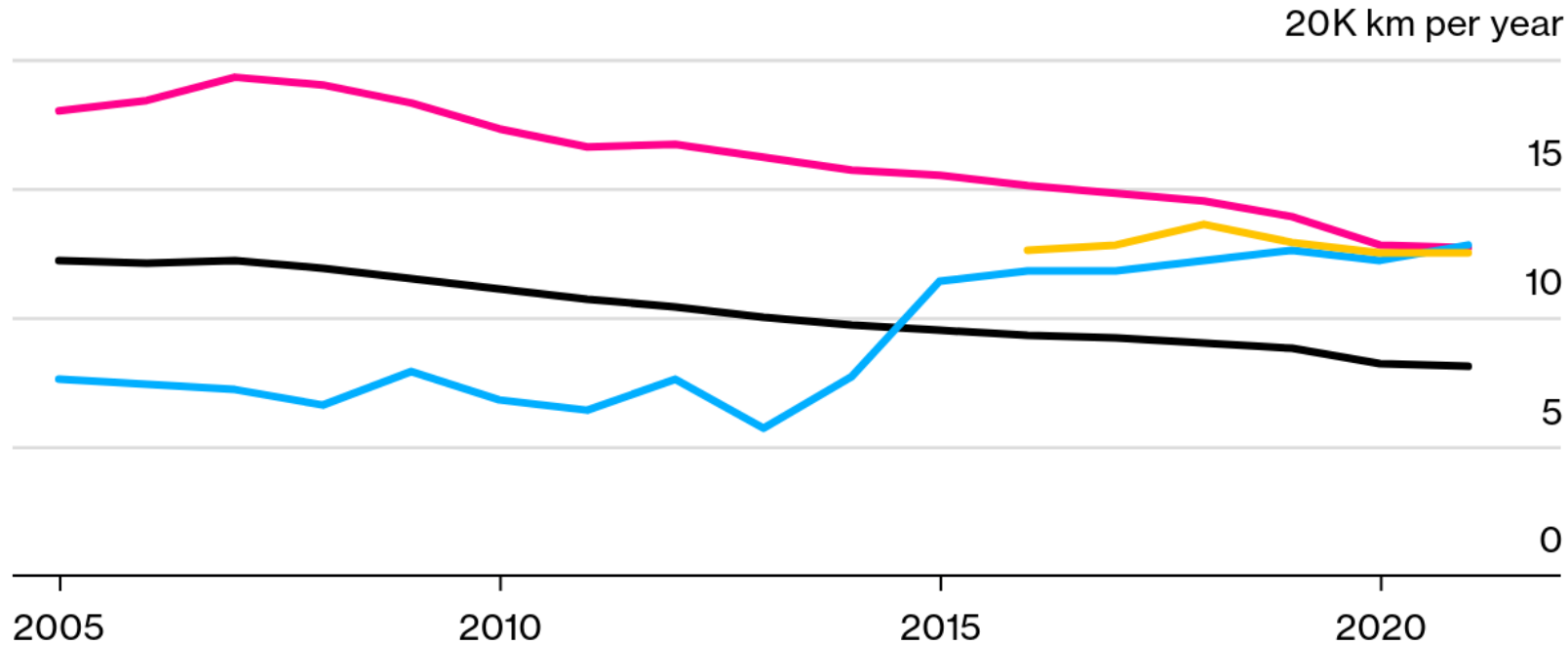


DISTANCES PARCOURUES PAR LES BEV PAR RAPPORT AUX THERMIQUES - EN NORVÈGE

Electrics Pulling Ahead

Average annual distance traveled by passenger vehicles in Norway

▀ Pure gasoline ▀ Pure diesel ▀ Battery electric ▀ Gasoline hybrid (non-chargeable)



Source: Statistics Norway

Note: hybrid data not available before 2016

Quelle: Bloomberg Hyperdrive 20.7.2022:
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-20/electric-cars-start-covering-more-ground-than-combustion-counterparts>

Bloomberg



QUELQUES-UNS DES SOUTIENS A LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE DANS LES CANTONS



Réductions taxes cantonales sur les véhicules à moteurs



Prime à l'achat du véhicule (privés, entreprises et/ou flotte)



Contribution infra. de recharge privées et/ou publiques



Autres mesures (non-exhaustif)

Soutien charge en zone bleue



Adaptation loi sur les constructions (planifiée ou en vigueur)



Source: www.francsenergie.ch (infos sans garantie)



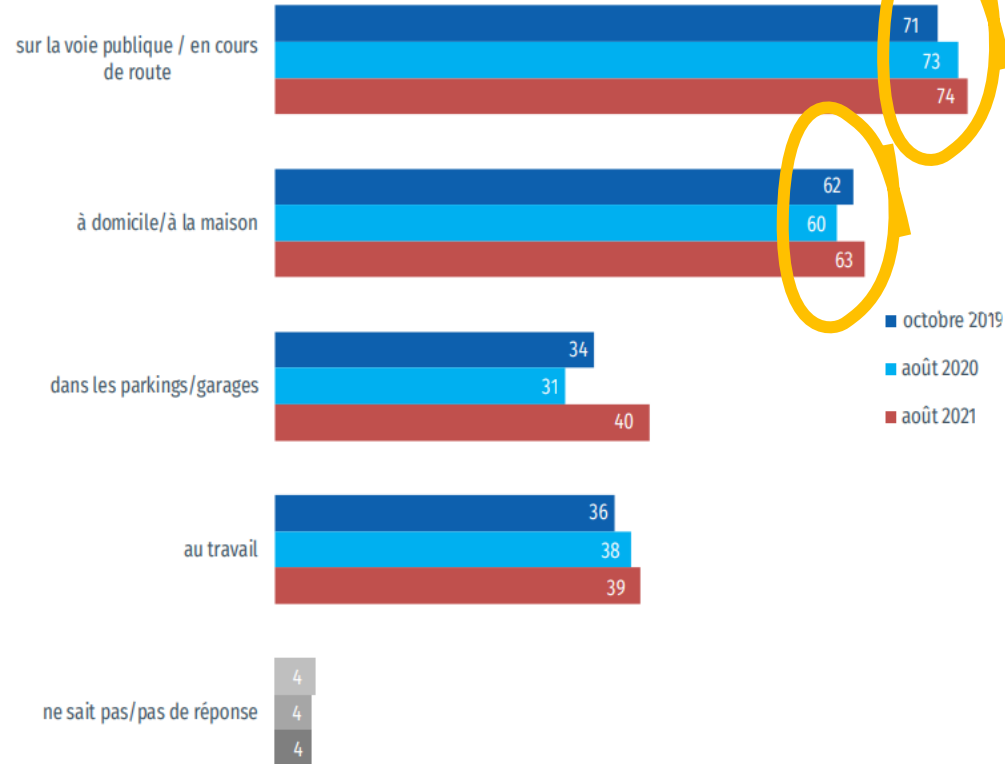
BAROMÈTRE TCS DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

MANQUE DE RECHARGE EN ROUTE + À DOMICILE

Là où les stations de recharge manquent

"Parmi les raisons contre l'achat d'une voiture électrique, vous avez indiqué qu'il y a (trop) peu de bornes de recharge. Dans ce cas concret, où est-ce que vous auriez besoin d'une bonne de recharge?"

en % habitants à 18 ans et plus qui ont dit "pas assez de bornes de recharge" comme raison contre l'achat d'une voiture électriques, réponses multiples possible



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (n= chaque ca. 430)

Baromètre TCS de l'e-mobilité

De la lancée d'un petit nombre au changement de société

L'expansion de l'électromobilité déplace la loupe vers la sécurité de l'approvisionnement

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.

©GFS.BERN | OCTOBRE 2021

Source: <https://www.tcs.ch/mam/Digital-Media/PDF/Info-Sheet/barometre-tcs-de-l-electromobilite-2021.pdf>



RECHARGE À DOMICILE DANS LES IMMEUBLES LE PLUS GRAND DÉFI ACTUEL

SRF news

Elektroautos: Mühe von Mietern mit der Heimladestation
Aus 10 vor 10 vom 30.12.2021.

News > Wirtschaft >

Elektromobilität

Elektroautos: Vermieter stehen auf dem Ladeschlauch

Mieter können zu Hause oft noch nicht auf die nötige Ladeinfrastruktur zählen. Bund und Kantone sind gefordert.

Marc Bodenmann
Donnerstag, 30.12.2021, 21:52 Uhr

Dieser Artikel wurde 10-mal geteilt.

Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch. Laut aktuellen Prognosen des TCS werden bereits 2025 bis zu 60 Prozent der Neuwagen auf Schweizer Strassen Steckerautos sein – 2030 gar schon über 80 Prozent. Wenn sich dieser Markt durchsetzen kann, werden die Städte und Gemeinden vor eine große Aufgabe gestellt sein: Wie können sie die nötige Ladeinfrastruktur bereitstellen?

Datum: 23.01.2022

NZZ am Sonntag

NZZ am Sonntag
#022 Sonntag
044 296 11 11
https://nzzas.nzz.ch/

Medienart: Print
Medienart: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 209'633
Erscheinungsweg: elektronisch

Seite: 25
Platz: 49/500 mm

Auftrag: 3007501
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 83343778
Ausstrich: Seite 1/3

Gericht verbietet Einbau von Ladestation

Besitzer von Elektroauto muss Anlage entfernen – Rückschlag für die Elektromobilität befürchtet

Jürg Meier

Stockwerkeigentümer landauf, landab diskutieren derzeit darüber, ob in ihren Parkgaragen Ladestationen für Elektroautos eingebaut werden sollen. Nicht immer können sie sich einigen. Im Kanton St. Gallen ist nun gar der Einbau einer Ladestation explizit verboten worden, wie zwei aktuelle Gerichtsurteile zeigen, die der «NZZ am Sonntag» vorliegen.

Das Kantonsgericht hat Mitte Dezember einen Entscheid des Kreisgerichts bestätigt. Dieser gibt mehreren Klägern Recht und untersagt es einem Beklagten, «sein Elektroauto oder ein anderes Elektrofahrzeug in der Garage aufzuladen». Der Beklagte muss zudem eine bereits auf eigene Kosten installierte Ladestation entfernen. Es dürfte der erste Gerichtsentscheid sein, der explizit das Aufladen eines Elektroautos in einer Garage verbietet.

Leerrohre eingezogen
Auf den ersten Blick überrascht der Entscheid der Gerichte. Denn die 2016 fertiggestellte Garage ist ein bauliches Vorbild: Die Architekten hatten von Anfang an Leerrohre eingeplant. Diese waren explizit dafür vorgesehen, um Ladestationen für Elektroautos einzubauen.

Kantonsgericht ein baulicher Eingriff – egal, ob es bereits Vorarbeiten gab oder nicht. Und über bauliche Eingriffe dürfen Stockwerkeigentümer abstimmen.

In einer solchen Abstimmung hatte sich die Mehrheit der Miteigentümer gegen den Einbau von Ladestationen ausgesprochen. Dabei gaben verschiedene Befürwortungen den Ausschlag. Insbesondere, dass es zu einem Brand kommen könnte und dass die Versicherungen die Schäden möglicherweise nicht übernehmen würden. Am Schluss musste der Elektroautobesitzer auf Geheiss der Gerichte seine Ladestation wieder demontieren.

Mit dem Urteil dürfte nun definitiv klar sein: Fallen Stockwerkeigentümer einen negativen Entscheid, ist der Einbau von Ladestationen verunmöglicht. Das liegt auch daran, dass es in der Schweiz im Gegensatz zu vielen europäischen Ländern kein «Recht auf Laden» gibt. Das

Kantonsgericht ein baulicher Eingriff – egal, ob es bereits Vorarbeiten gab oder nicht. Und über bauliche Eingriffe dürfen Stockwerkeigentümer abstimmen.

In einer solchen Abstimmung hatte sich die Mehrheit der Miteigentümer gegen den Einbau von Ladestationen ausgesprochen. Dabei gaben verschiedene Befürwortungen den Ausschlag. Insbesondere, dass es zu einem Brand kommen könnte und dass die Versicherungen die Schäden möglicherweise nicht übernehmen würden. Am Schluss musste der Elektroautobesitzer auf Geheiss der Gerichte seine Ladestation wieder demontieren.

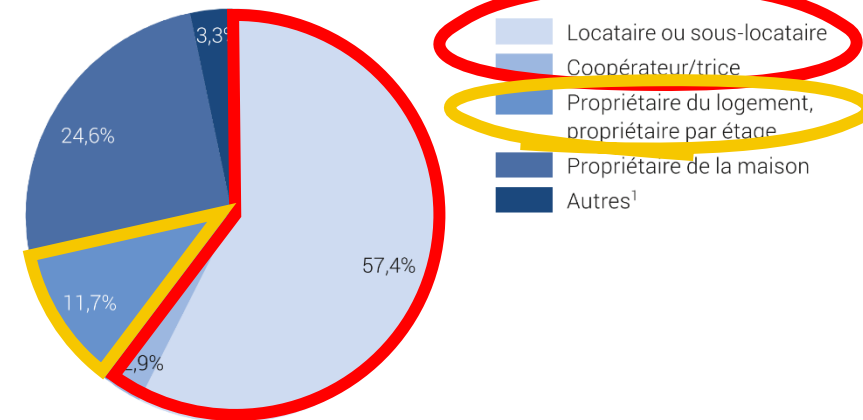
Mit dem Urteil dürfte nun definitiv klar sein: Fallen Stockwerkeigentümer einen negativen Entscheid, ist der Einbau von Ladestationen verunmöglicht. Das liegt auch daran, dass es in der Schweiz im Gegensatz zu vielen europäischen Ländern kein «Recht auf Laden» gibt. Das

möglich wird. Der Elektromobilitäts-Verband Swiss eMobility erhält wöchentlich Anfragen von Mietern und Eigentümern.

Der «NZZ am Sonntag» ist der Fall einer Überbauung in der Nordostschweiz bekannt. Dort lehnte die Mehrheit der 200 Stockwerkeigentümer den Einbau einer Grundinfrastruktur für Ladestationen ab. Kurz danach erreichte ein Merkblatt die Eigentümer: Weil die Leitungen nun nicht verstärkt würden, dürfe nur noch eine kleine Anzahl Ladestationen eingebaut werden. Sei das Limit erreicht, könne die Verwaltung weitere Gesuche ablehnen. Das Urteil aus St. Gallen zeigt: Das ist keine leere Drohung.

Dabei ist bei den Elektroautos ein richtiger Boom ausgebrochen. Erstmals überhaupt hatten mehr als 30% der neuen Wagen einen Stecker (siehe Grafik). Zahlen des deutschen Marktforschungsinstituts EUPD Research zeigen: 77% der Ladevorgänge finden zu Hause statt. «Was das Tanken beim Benzinzer und beim Diesel ist, das ist das Aufladen zu Hause oder am Arbeitsplatz beim Elektroauto», erklärt Jürg Grossen, grünliberales Nationalrat und Präsident von Swiss eMobility.

Statut d'occupation des logements occupés, en 2019



¹ Logement mis à disposition gratuitement par un parent ou un employeur, logement de service (p. ex. logement de concierge), bail à ferme.

Sources: OFS – Relevé structurel, Statistique des bâtiments et des logements © OFS 2021

Source: SRF 30.12.2021 <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/elektromobilitaet-elektroautos-vermieter-stehen-auf-dem-ladeschlauch>

Source: NZZaS 23.1.2022 <https://nzzas.nzz.ch/wirtschaft/elektroauto-besitzer-muss-seine-ladestation-demontieren-ld.1665984?reduced=true>



GOOD NEWS



Le problème est identifié!





INTERVENTIONS POLITIQUES ACTUELLES

MOTION «DROIT A LA RECHARGE»



Déposé par:



GROSSEN JÜRIG

Groupe vert'libéral
Parti vert'libéral

Date de dépôt:


19.03.2021

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

Non encore traité au conseil

 TOUT MASQUER

 TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales pour que les locataires et les copropriétaires d'étages aient accès à des bornes de recharge pour les voitures électriques. Il faut des infrastructures de recharge privées aux endroits où les voitures restent le plus longtemps, c'est-à-dire dans les garages collectifs et sur les aires de stationnement. Les bailleurs et les communautés de copropriétaires d'étages auront le droit de fixer et de réaliser, au titre de solutions globales, les mesures nécessaires pour la recharge intelligente et pilotable.

 DÉVELOPPEMENT

La Suisse est un pays de locataires et de copropriétaires d'étages. La plupart de ses habitants ne sont pas propriétaires de logements indépendants. Ils ne peuvent donc pas installer de bornes de recharge privées dans leur propre garage, mais sont tributaires de la bonne volonté des propriétaires immobiliers, des gérances et des copropriétaires. La réglementation actuelle est un obstacle juridique qui empêche fréquemment les locataires ou les copropriétaires d'étages d'installer une infrastructure de recharge durable sur une place de parc louée ou sur une telle place lorsqu'elle appartient à une communauté de propriétaires de logements.

Les bailleurs et les communautés de copropriétaires d'étages doivent en contrepartie avoir le droit de proposer une solution de recharge coordonnée, évolutive et globalement judicieuse dans les immeubles d'habitation. En pareil cas, ils peuvent interdire aux locataires et aux copropriétaires d'étages d'installer des infrastructures de recharge qui ne sont pas intelligentes et des solutions isolées qui ne sont pas pilotables.

Les bornes de recharge privées sont décisives pour un réseau de charge intelligent sur tout le territoire. Le conducteur qui



HARMONISATION ET ÉCOLOGISATION DU CALCUL DE L'IMPOSITION DES VÉHICULES

Déposé par:



MÜLLER-ALTERMATT STEFAN

Le Groupe du Centre. Le Centre. PEV.
Parti démocrate-chrétien suisse

Date de dépôt:

09.05.2019

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

Motion au 2e conseil

☰ TOUT MASQUER

⊖ TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, conjointement avec les cantons, un système de calcul de l'imposition des véhicules à moteur qui puisse être inscrit dans le droit fédéral afin que la Suisse dispose d'un seul et même système fiscal. Ce système laissera aux cantons la liberté de fixer eux-mêmes le barème d'imposition et privilégiera les véhicules à faibles émissions.

⊖ DÉVELOPPEMENT

Il existe en Suisse une multitude de systèmes différents d'imposition des véhicules à moteur, qui reposent sur des facteurs différents (par ex. cylindrée, poids, puissance) et accordent donc des rabais très différents pour les voitures électriques ou équipées d'un autre système de propulsion à faibles émissions.

Cette pléthore de systèmes entraîne des incertitudes chez les consommateurs, des incitations inopportunes dans la branche automobile et une insécurité du droit en matière d'aménagement de l'infrastructure. Il faut remédier à ces problèmes. Un système de calcul uniforme (par ex. en fonction des émissions de CO₂ ou du poids des véhicules) permettrait d'atténuer les disparités les plus criantes.

Dans le même temps, il convient de ne pas porter atteinte à la souveraineté des cantons et d'empêcher une érosion du substrat fiscal de ceux-ci, qui pourront donc continuer à fixer eux-mêmes le barème d'imposition.



Steuerprivileg für «Schummel-Autos» wankt

Klimaschutz im Verkehr Viele Kantone fördern den Verkauf von Plug-in-Hybriden mit Rabatten. Doch deren Klimabilanz ist schlechter als ausgewiesen, wie eine neue Studie zeigt. Nun reagiert die Politik.



Gemäss der Studie liegen die CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybriden um mehr als das Doppelte über den Herstellerangaben. Foto: Keystone



POSTULATS EN LIEN

AVEC LA DÉCARBONATATION DES TRANSPORTS

19.4052 POSTULAT

Assurer la mobilité de demain

Déposé par:	<u>GROUPE LIBÉRAL-RADICAL</u>
Orateur:	<u>JAUSLIN MATTHIAS SAMUEL</u>
Opposant/e:	<u>WOBMANN WALTER</u>
Date de dépôt:	18.09.2019
Déposé au:	Conseil national
Etat des délibérations:	Adopté

 TOUT MASQUER

 TEXTE DÉPOSÉ


Dans le cadre de l'objectif de décarbonisation des transports, le Conseil fédéral est chargé d'étudier et de présenter un rapport sur le choix de régions pilotes pour l'expérimentation de projets de mobilité durable. Le Conseil fédéral montrera, par ce rapport, comment les partenariats public-privé (PPP) concernés peuvent être soutenus par la participation des hautes écoles et des industries. De plus, il expliquera comment les infrastructures nécessaires (par ex. stations de charge, production et distribution de carburants alternatifs) à ces projets de mobilité durable peuvent être financés. Il considérera donc la mise en application du programme de compensation pour les carburants.


 DÉVELOPPEMENT

En Suisse, les transports sont responsables d'environ 32 pour cent des émissions de CO2 du pays, un chiffre qui les place en tête de liste. L'objectif visé par le Conseil fédéral d'atteindre l'émission zéro nette d'ici 2050 implique la décarbonisation du secteur de la mobilité. Par conséquent, notre utilisation des transports doit être repensée. Les

20.4627 POSTULAT

Transports sans énergie fossile à l'horizon 2050

Déposé par:	 <u>GROSSEN JÜRIG</u> Groupe vert'libéral Parti vert'libéral
Date de dépôt:	17.12.2020
Déposé au:	Conseil national
Etat des délibérations:	Adopté

 TOUT MASQUER

 TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé de montrer dans un rapport quelles bases légales sont nécessaires pour que l'on puisse se passer des énergies fossiles dans le domaine des transports d'ici 2050 au plus tard. Le rapport indiquera quels lois, ordonnances et règlements doivent être adaptés pour garantir que le trafic individuel motorisé (TIM), les transports publics (TP) et le transport de marchandises fonctionnent sans énergie fossile. Il convient également d'identifier les obstacles qui pourraient compromettre la réalisation de cet objectif. Le rapport présentera des recommandations d'action à ce sujet pour chacun des trois secteurs mentionnés.

 DÉVELOPPEMENT

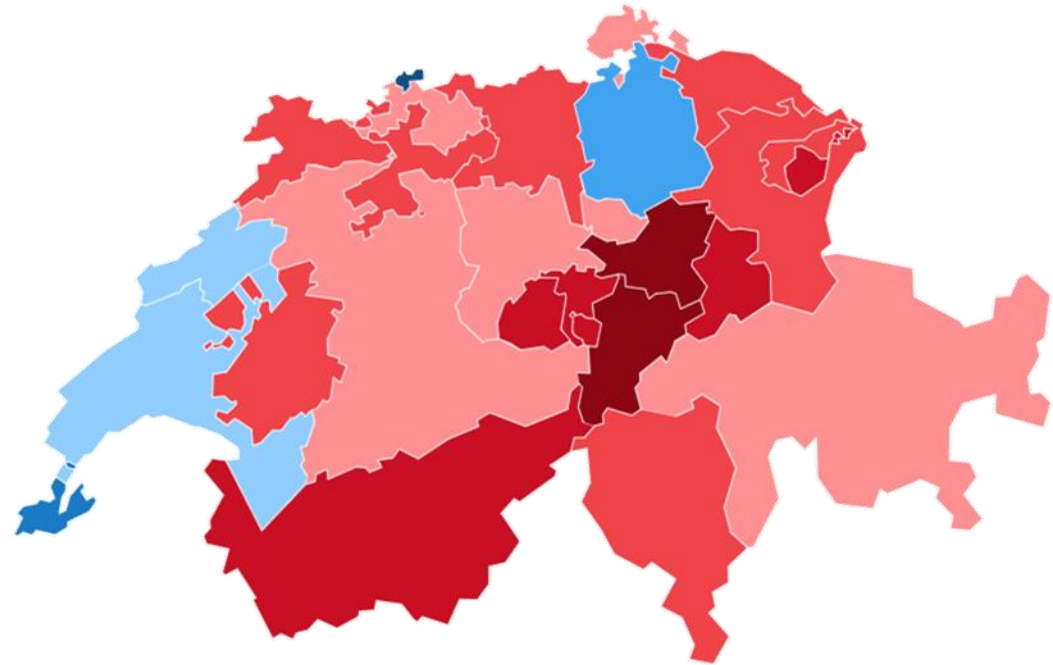
Pour atteindre l'objectif de Paris et du Conseil fédéral sur le climat de zéro émission nette de CO2 à l'horizon 2050, une mobilité sans énergie fossile est nécessaire. Cet objectif peut facilement être réalisé dans le domaine des transports, et en particulier dans le TIM et les TP, ce qui n'est pas le cas dans d'autres secteurs. Les technologies pour exploiter des véhicules sans énergie fossile existent (batteries électriques, hydrogène, carburants biogènes et synthétiques). Le calcul des coûts complets sur toute la durée d'exploitation montre que les véhicules électriques à batterie sont déjà concurrentiels aujourd'hui dans le secteur du TIM. La mobilité individuelle sans énergie fossile n'entraîne à moyen et à long



LOI CO2 2021: L'ÉCHEC DE LA RÉVISION

48.4%

51.6%



Votation populaire du
13. juin 2021:
✗ rejet! ✗
de la révision de la loi CO₂.

⇒ et de ses instruments de soutien à l'électromobilité



RÉVISION LOI SUR LE CO₂ PROCHAINES ÉTAPES

- Le Conseil fédéral
 - a mis en **consultation** un **nouveau projet de loi sur le CO₂** le 17 décembre 2021.
 - **Puis adopté le 16 septembre 2022** le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂.
 - C'est désormais **au Parlement de jouer!**
- **Objectif inchangé: - 50% de CO₂** en 2030 par rapport à 1990.
- Ce projet renonce aux instruments qui ont contribué de manière déterminante au refus de juin 2021.
=> Plus d'incitations, moins de coûts.

Politique climatique : le Conseil fédéral met la loi révisée sur le CO₂ en consultation

Berne, 17.12.2021 - Le 17 décembre 2021, le Conseil fédéral a ouvert la consultation concernant la loi révisée sur le CO₂ pour la période allant de 2025 à 2030. Cette révision vise à permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre de moitié d'ici à 2030 et, ainsi, l'atteinte de l'objectif climatique fixé pour 2030. Le Conseil fédéral renonce aux instruments ayant contribué au refus de la dernière révision. Le nouveau projet complète la taxe sur le CO₂ par des incitations efficaces, des encouragements et des investissements ciblés et soutient les développements en cours. L'accent est mis sur les mesures qui permettent à

Politique climatique : le Conseil fédéral adopte le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂

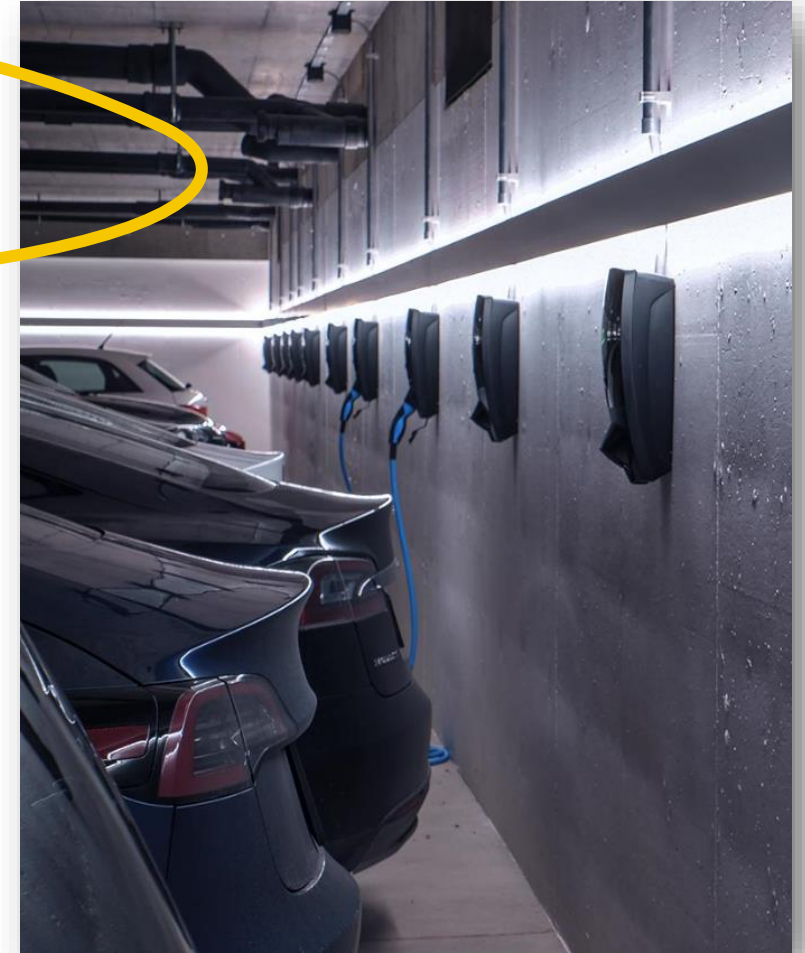
Berne, 16.09.2022 - Le Conseil fédéral veut réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et, ainsi, atteindre l'objectif climatique fixé pour 2030. À cette fin, il a adopté le 16 septembre 2022 le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période de 2025 à 2030. Le projet répond aux préoccupations exprimées lors de la dernière révision et ne contient pas de nouvelles taxes ou de taxes plus élevées. Au lieu de cela, il mise sur des encouragements ciblés pour orienter les investissements vers des solutions respectueuses du climat. L'accent est mis sur les mesures qui

Source: [Politique climatique : le Conseil fédéral adopte le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂ \(admin.ch\)](#)



NOUVEAU PROJET DE RÉVISION LOI CO₂ ÉLÉMENTS CLÉS POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ (1/2)

- **Promotion de l'infrastructure de recharge**
(dans les immeubles PPE/locatifs, sur le lieu de travail et dans les parkings accessibles au public) => 30mio/an
- **Adaptation des valeurs cibles de CO₂** pour les véhicules neufs VP + VUL
(analogue à la législation européenne en vigueur).
- **Sécurité juridique pour les poids lourds :**
limiter dans le temps l'exonération de la RPLP pour les motorisations alternatives.





NOUVEAU PROJET DE LOI CO₂ ÉLÉMENTS CLÉS POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ (2/2)

- **Suppression du privilège fiscal** pour les TP (bus diesel dans le TRV)
- Moyens pour **encourager l'acquisition de bus électriques** dans le TRV
- **Aviation : quota de carburants durables.** (soutien financier à cet effet à l'étude.)





DELIVERING THE EUROPEAN GREEN DEAL

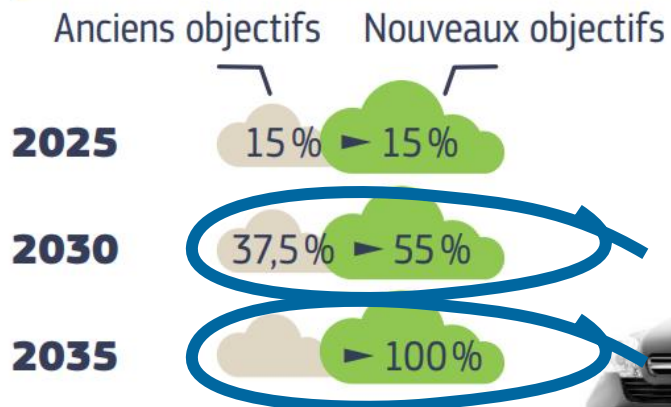


FIT FOR 55
POLITIQUE CLIMATIQUE DE L'UE

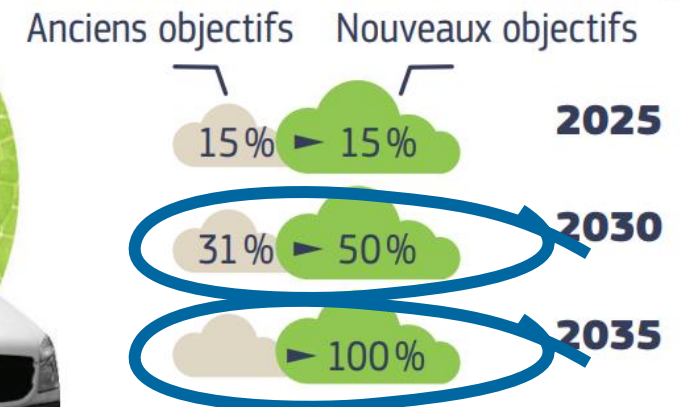


“FIT FOR 55”: PAQUET RÉGLEMENTAIRE DE L’UE RÉDUCTION CO₂ POUR LES VP ET VUL

Réduction des émissions de CO₂ des voitures (%)



Réduction des émissions de CO₂ des camionnettes (%)



Source: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

Factsheet: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/869687/Transport_Factsheet_EN.pdf.pdf



“FIT FOR 55”: PAQUET RÉGLEMENTAIRE DE L’UE RÉDUCTION CO₂ POUR LES VP ET VUL

Juin 2022:



Des décideurs européens en pleine négociation

- La Commission européenne, tout comme le Parlement européen, souhaite réduire de 100% les émissions des véhicules thermiques neufs au pot d'échappement en 2035. Ne laisserait aucune place aux carburants synthétiques aux autres carburants fossiles.
- De son côté, le Conseil de l'UE a proposé de laisser la porte ouverte aux carburants de synthèse s'ils permettent des solutions neutres en carbone.



“FIT FOR 55”: PAQUET RÉGLEMENTAIRE DE L’UE DÉVELOPPEMENT INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Les stations publiques de recharge et de ravitaillement en hydrogène seront disponibles en nombre,interopérables et faciles à utiliser, et seront placées à intervalles fixes le long des grands axes de transport européens.

Des objectifs fondés sur les parcs nationaux de véhicules pour les stations de recharge pour les voitures et les camionnettes - potentiellement environ*:

2025
1 million

2030
3,5 millions

2040
11,4 millions

2050
16,3 millions

* selon l'analyse d'impact de la Commission sur l'utilisation des véhicules suite aux propositions «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)» et en supposant une puissance moyenne d'environ 15 kW par station de recharge



Pools de recharge pour voitures et camionnettes

- sur le réseau central RTE-T: puissance d'au moins 300 kW tous les 60 km d'ici à 2025 et d'au moins 600 kW d'ici à 2030;
- sur l'ensemble du réseau RTE-T, puissance d'au moins 500 kW tous les 60 km d'ici à 2030 et d'au moins 600 kW d'ici à 2035.



Stations de ravitaillement en hydrogène

- seront mises à disposition tous les 150 km d'ici à 2030 le long du réseau central RTE-T;
- dans chaque nœud urbain accueillant tant les véhicules utilitaires légers que les véhicules utilitaires lourds d'ici à 2030.



Points de recharge pour véhicules utilitaires lourds

- sur le réseau central RTE-T: puissance d'au moins 1400 kW par point tous les 60 km d'ici à 2025 et d'au moins 3500 kW par point d'ici à 2030;
- sur l'ensemble du réseau RTE-T, puissance d'au moins 1400 kW tous les 100 km d'ici à 2030 et d'au moins 3500 kW d'ici à 2035;
- dans chaque nœud urbain et dans chaque zone de stationnement sûre et sécurisée d'ici à 2030.

Source:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541
Factsheet:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/fs_21_3665



ABANDON DES VÉHICULES À CARBURANT FOSSILE UN MOUVEMENT MONDIAL

RTS Info

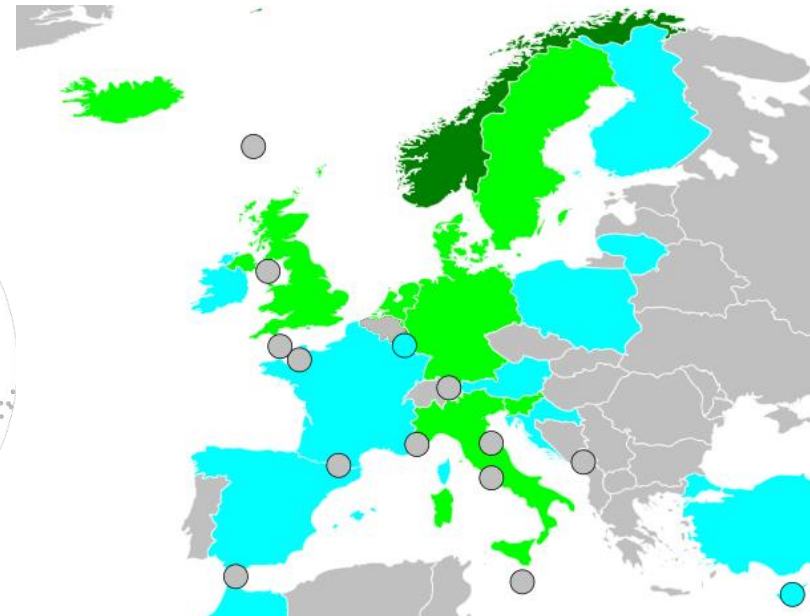
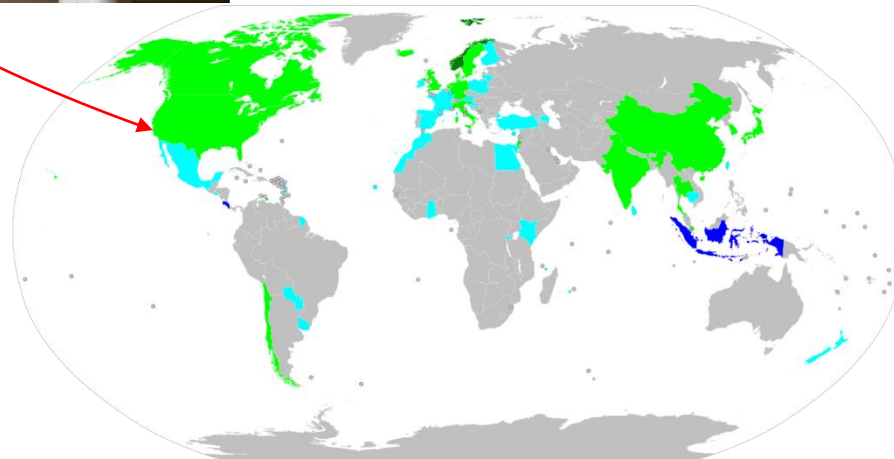
NAVIGUER ▾

Monde

Modifié le 25 août 2022 à 06:35



La Californie veut interdire les voitures à essence d'ici à 2035



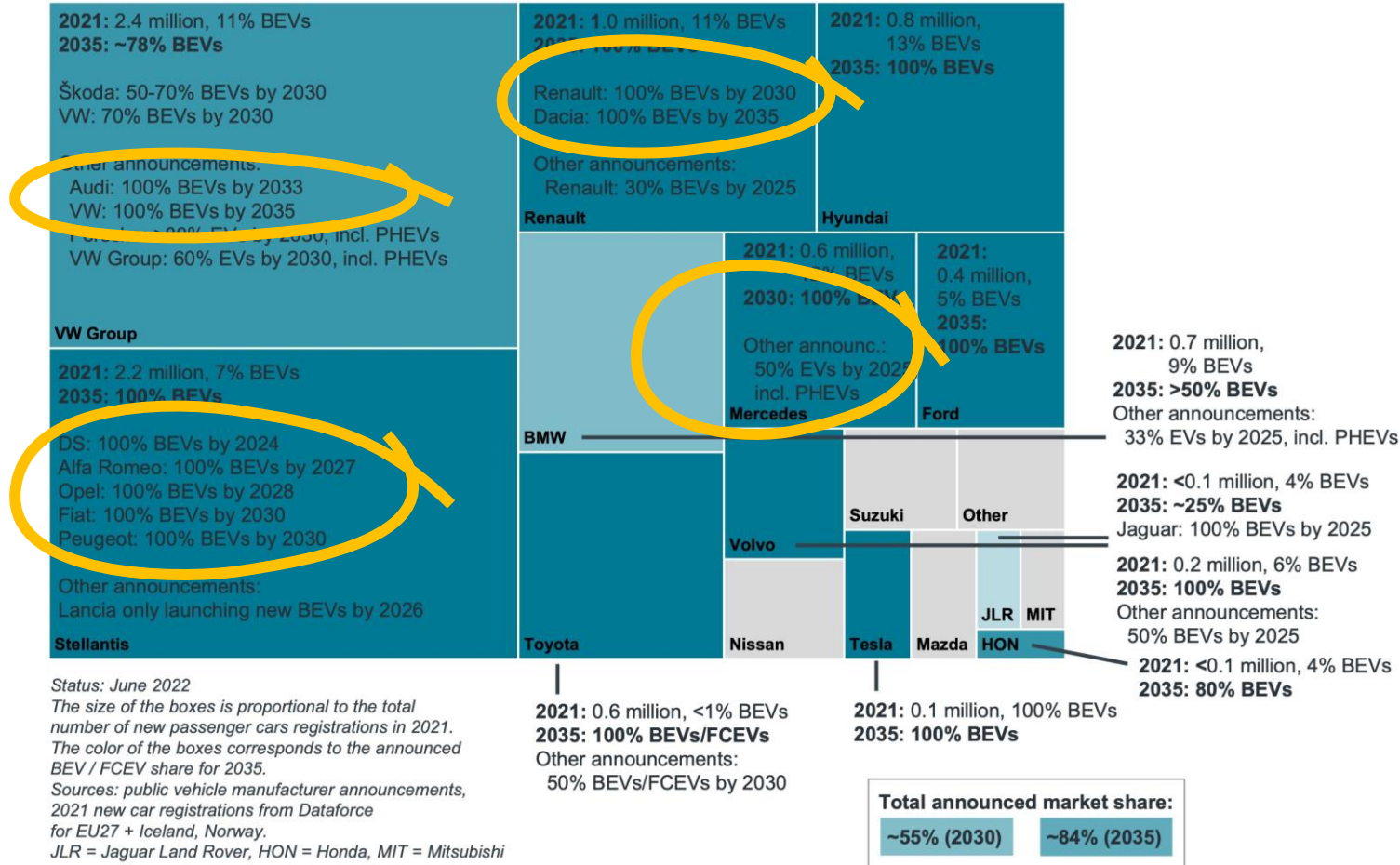
Planned phase-out of fossil fuel vehicles by country. ■ 2020s ■ 2030s ■ 2040s ■ 2050s

Source: [Phase-out of fossil fuel vehicles - Wikipedia](#)



ANNONCES DES CONSTRUCTEURS PASSAGE AUX BEV/PHEV/(FCEV)

Battery and fuel cell electric vehicles (BEVs / FCEVs) Passenger car vehicle manufacturer announcements for Europe



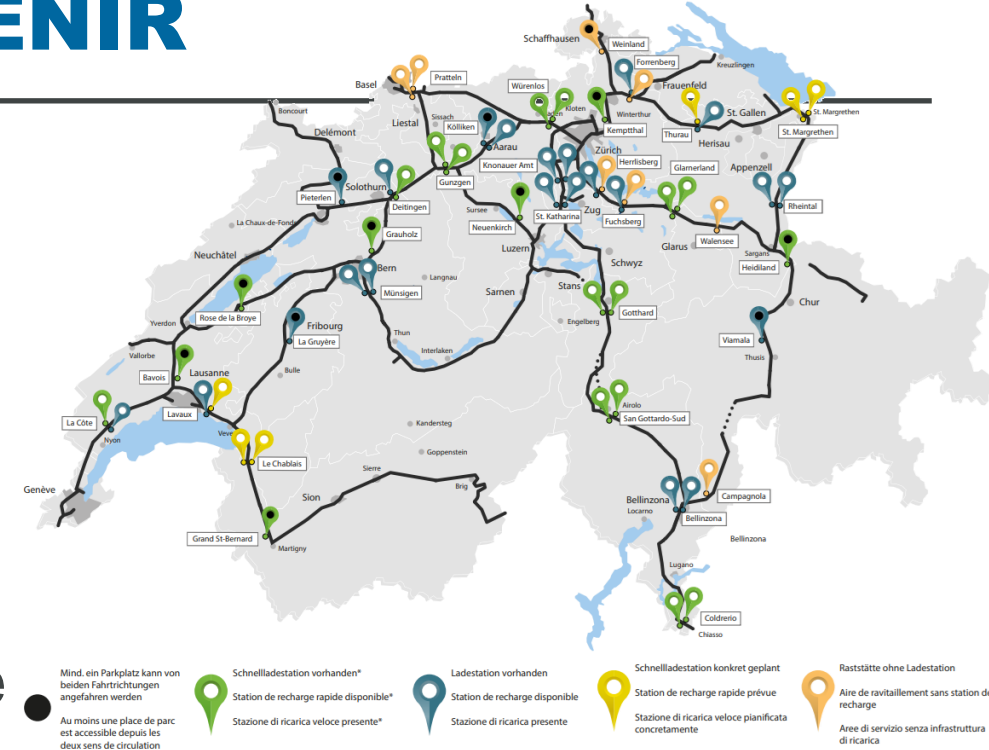
Quelle: Peter Mock ICCT
24.6.2022:
<https://twitter.com/MockPeter/status/1540362278754738178?s=20&t=Go--OX6OyMy-UJff2ebHQw>



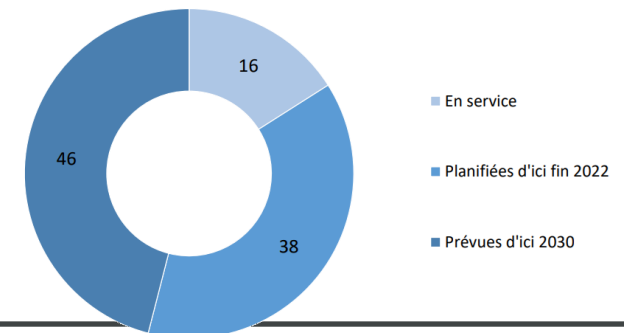
RECHARGE RAPIDE SUR LES ROUTES NATIONALES

SITUATION ACTUELLE ET À VENIR

- **Aires de repos (100 au total) : 16** stations de recharge rapide (4x150 kW) déjà en service, 54 sites équipés d'ici fin 2022.
- **Aires de service : 43** aires de service disposent aujourd'hui d'une infrastructure de recharge, dont 29 avec des stations de recharge rapide.
- **A terme** : possibilité de recharge rapide tous les 15 km env. sur les routes nationales



Stations de recharge rapide sur les aires de repos (janvier 2022)

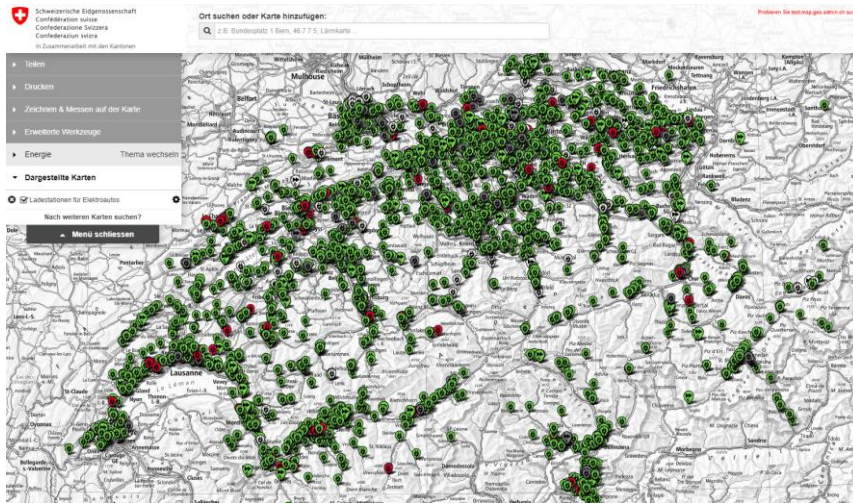


Source: OFROU <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-electrique/uebersicht-sls.html>

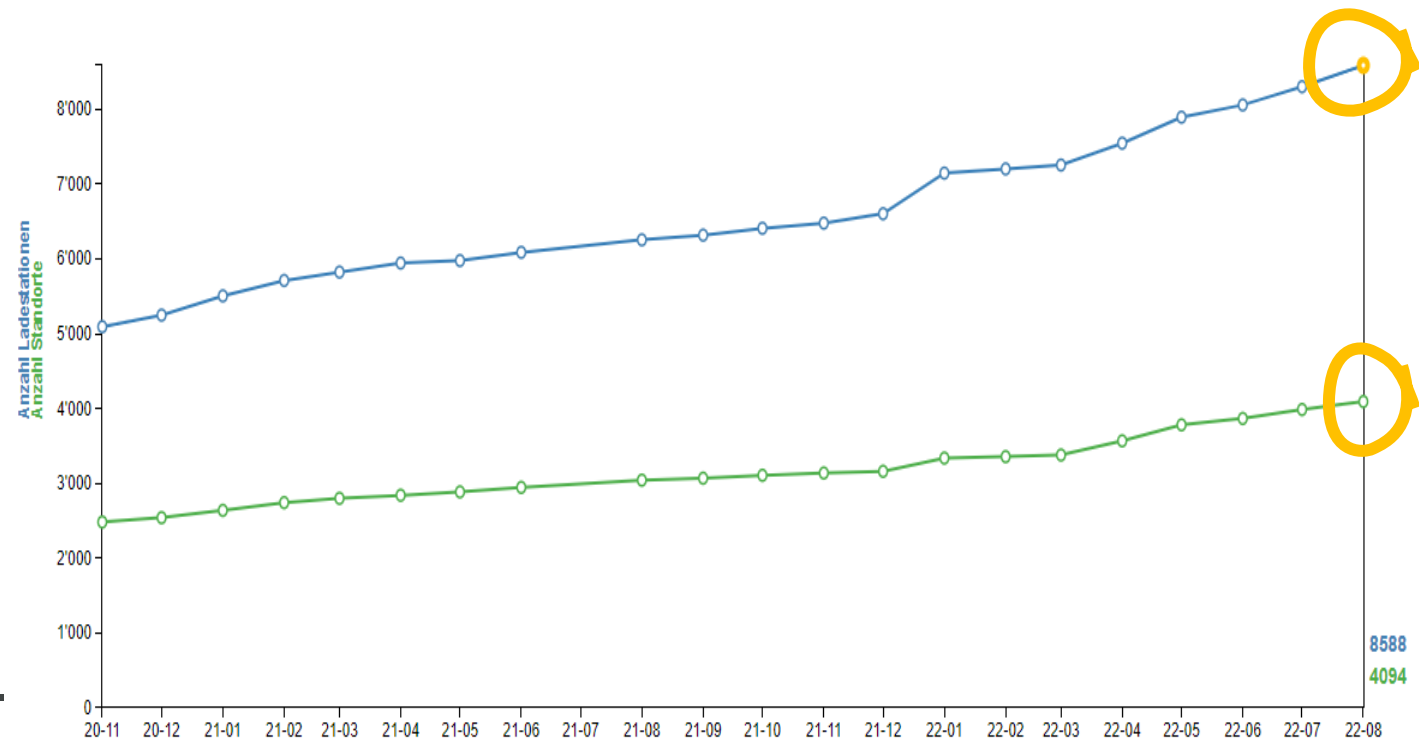


INFRASTRUCTURE DE RECHARGE PUBLIQUE 2022

SITUATION EN SEPTEMBRE 2022



Actuellement, environ 8'600 points de recharge publiques répartis sur près de 4'100 sites.



Source: <https://je-recharge-mon-auto.ch>

Source: <https://je-recharge-mon-auto.ch/statistiques>



DÉVELOPPEMENT DE L'INFRA DE RECHARGE

RATIO POINT DE RECHARGE / NOMBRE DE BEV

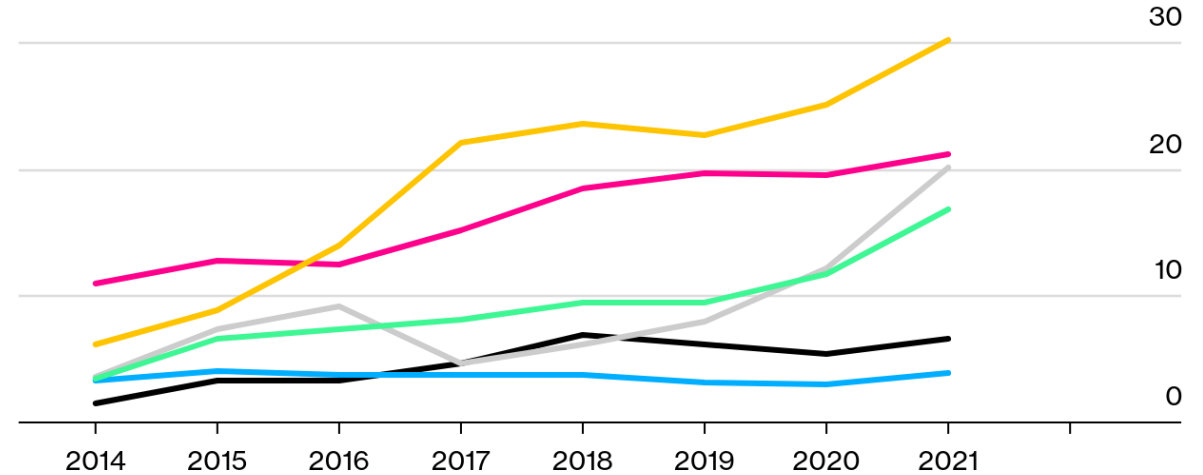
- Le nombre de bornes de recharge publiques par VE variera d'un pays à l'autre.
- Dans un marché mature comme la Norvège, il est actuellement de 30-40 PHEV+BEV par point de charge public.
- Un optimum doit être atteint: **Fiabilité du réseau de recharge** (nombre de points de recharge) **vs. investissements et rentabilité.**
- Chaque pays développera son propre "**monde de la recharge**", en fonction de la densité de la population, du cadre légal et des possibilités d'installer des stations de recharge privée à la maison et sur le lieu de travail notamment.

Quelle: Bloomberg Hyperdrive 12. April 2022

In search of a charge

Electric vehicles per public charging point

China U.S. Germany Netherlands Norway U.K



Source: BloombergNEF

Passenger vehicles only, includes battery electrics and plug-in hybrids. Charging point is the number of individual connectors or outlets.

Bloomberg

Feuille de route mobilité électrique 2025



Signature de la feuille de route mobilité électrique 2022 – 2025
le 16 mai 2022



FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ

L'UNION FAIT LA FORCE

59 organisations

portent volontairement

75 mesures

**pour le développement de l'électromobilité
par le soutien aux objectifs de la feuille de route**



FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ

NOUVEL OBJECTIF 2025

Route mobilité électrique 2022

Trois objectifs pour jusqu'en 2025:

1.

**50% de véhicules rechargeables
parmi les nouvelles
immatriculations**

2.

**20'000 stations de recharge
accessibles à tous**
Mise à jour août 2022 : 8'588

3.

**Une recharge conviviale et
adaptée au réseau - à domicile,
sur le lieu de travail et en
déplacement**



FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ

PLAN DE MESURES ACTUALISÉ POUR 2022-2025



- **Mesures propres et mesure communes avec d'autres membres de la feuille de route**
- **4 «Mesures phares», collaboratives, accompagnées par l'OFEN**
 - (1) Charger à domicile dans un immeuble d'habitation
 - (2) Charger sur le lieu de travail
 - (3) Chargement aux «POI»
 - (4) Charger dans son quartier

Pour déposer une mesure:

<http://feuille-de-route-electromobilite.ch/fr/nouvelles/vous-souhaitez-soumettre-une-mesure/>



LES VOITURES ÉLECTRIQUES ACCÉLÉRATRICES DE CRISE ÉNERGÉTIQUE?

Neue Zürcher Zeitung

Was ist wichtiger, der Skilift in Glurigenen oder das Elektroauto des GLP-Präsidenten Grossen? In der Stromkrise lauern unversöhnliche Debatten

Noch ist offen, welchen Draht zuerst der Stecker gezogen wird. Der politische Verteilungskampf ist schon voll im Gang.

David Biner, Bern
18.08.2022, 06:23 Uhr

Hören Merken Drucken Teilen



SRF

Drohende Stromknappheit

Werden Elektroautos in diesem Winter ausgebremst?

Im kommenden Winter droht ein Engpass bei der Energieversorgung. Was bedeutet das für die Elektromobilität?

Montag, 29.08.2022, 11:36 Uhr



Dieser Artikel wurde 9-mal geteilt.

Immer mehr Fahrzeuge tanken elektrisch. Bereits haben knapp sechs Prozent der Personenwagen auf Schweizer Strassen einen Elektro- oder Hybridantrieb. Und die Sparte wächst stark: Rund jedes dritte neu zugelassene Auto ist ein Elektroauto.

« Die Hersteller sagen bereits heute: Wir wollen nur noch Elektrofahrzeuge herstellen. »

Albert Rösti
SVP-Nationalrat

SCHWEIZ

Abstimmungen Bundeshaus Politbüro

Startseite | Schweiz | Drohender Strommangel im Winter: Oberster Auto-Lobbyist will Förderstopp für E-Autos

Drohender Strommangel im Winter Oberster Auto-Lobbyist will Förderstopp für E-Autos

Albert Rösti will alle Subventionen stoppen, die den Umstieg auf Elektroautos beschleunigen. Das Geld solle besser in die Stromproduktion fliessen. Ein Fahrverbot lehnt der Präsident von Auto-Schweiz aber ab.

Stellen Sie sich
Publiziert heute um 04:59 Uhr

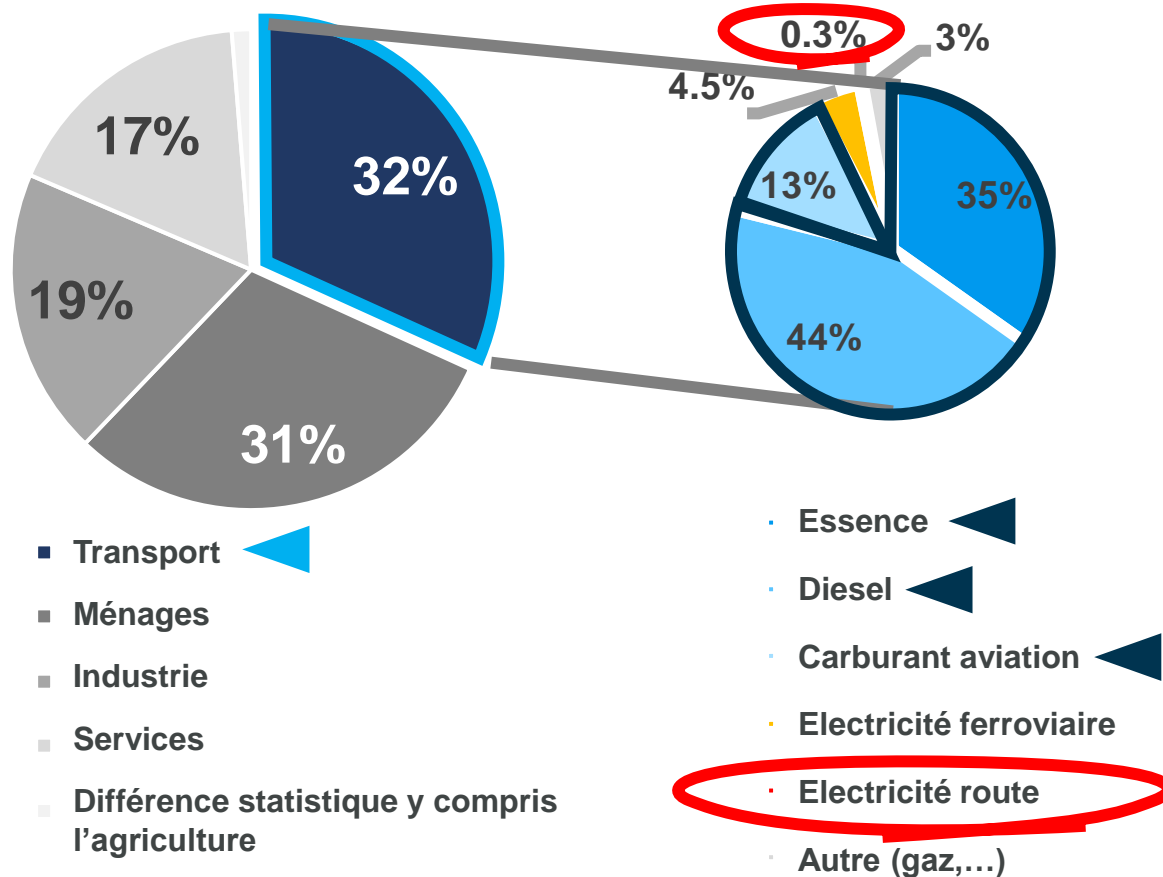
Ihre Zahl wächst, und sie brauchen Strom: Elektroautos sind gefragt.
Foto: Christian Bruehl (epost.ch)



CONSOMMATION FINALE D'ÉNERGIE EN SUISSE

TRANSPORTS: SECTEUR LE PLUS IMPORTANT

Consommation énergie finale en 2021



- **Gros consommateur!** 32% de la consommation totale d'énergie (2019 : 38%)
- **Fossile** : basé à plus de 92% sur des sources d'énergie fossiles
- **Cher** : Dépense en carburants == 9,6 milliards en 2021, dépendance à de l'étranger (2019 : 12,2 milliards).

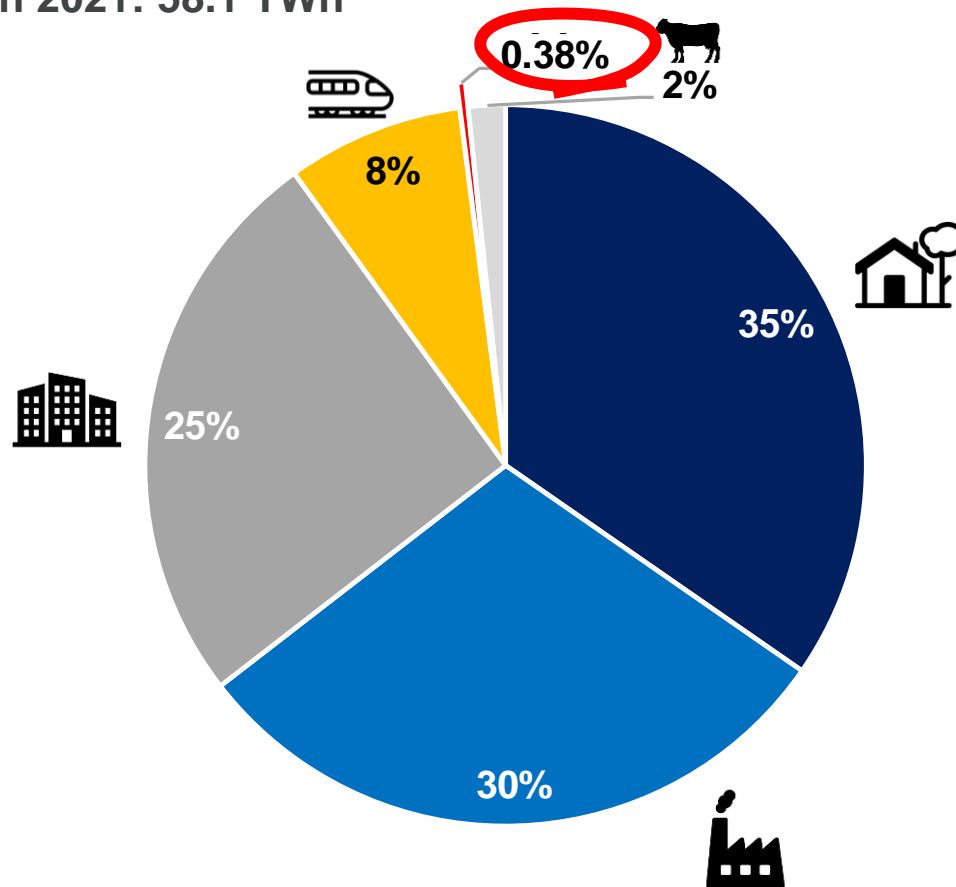
Source: BFE STATISTIQUE GLOBALE SUISSE DE L'ÉNERGIE 2021



CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ EN SUISSE

IMPORTANCE DE L'E-MOBILITÉ

Consommation électrique
en 2021: 58.1 TWh



- Ménages
- Industrie
- Services
- Transport (Train, Tram, Trolley, off-road)
- E-mobilité routière
- Agriculture

Quelle: Bundesamt für Energie BFE
Gesamtenergiestatistik 2021, Elektrizitätsstatistik
2021



CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ EN SUISSE

IMPORTANCE DE L'E-MOBILITÉ

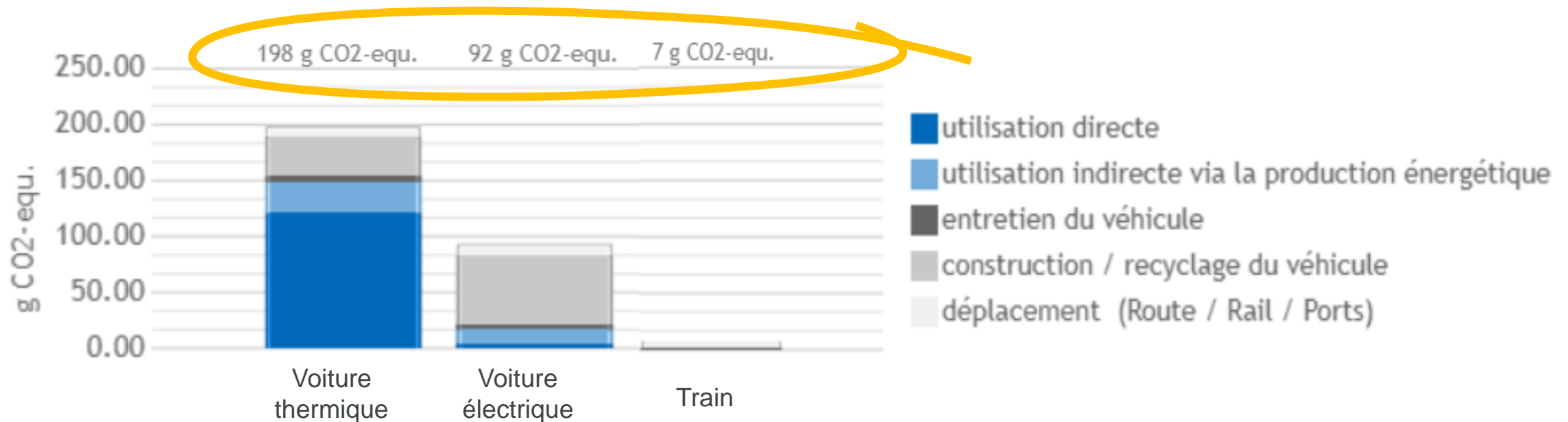
Conclusion

- Part de consommation de l'électromobilité en 2021 : environ 0,4% (estimée à 0,5% en 2022).
- **Potentiel d'économies au niveau de l'électromobilité limité**
 - ⇒ Mais à l'avenir, nettement plus élevé (env. 15% en 2050)
 - ⇒ Important de développer rapidement les énergies renouvelables
 - ⇒ Une voiture à essence consomme également indirectement de l'électricité en Suisse (env. 0.3kWh/litre): Raffinage, transport par train, stations-service, etc...
- A titre de comparaison, l'éclairage représente plus de 12% de la consommation totale d'électricité et la production d'eau chaude plus de 5%.



LA DER: ECOLOGIQUEMENT MIEUX QUE LA VOITURE ÉLECTRIQUE – YES, WE CAN!!

Par voyageur-kilomètre



Source: Mobitool.ch (Daten: ecoinvent)



Merci de votre attention

Daniel Schaller

Efficacité énergétique des transports
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral de l'énergie OFEN

Mühlestrasse 4, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 84 24
daniel.schaller@bfe.admin.ch
www.bfe.admin.ch



Viviane Winter

Séction Mobilité, OFEN

Mobilité électrique et infrastructure de recharge – les offres concrètes de SuisseEnergie

Viviane Winter
Berne, 27 septembre 2022



Rencontres d'experts pour les cantons, villes, communes

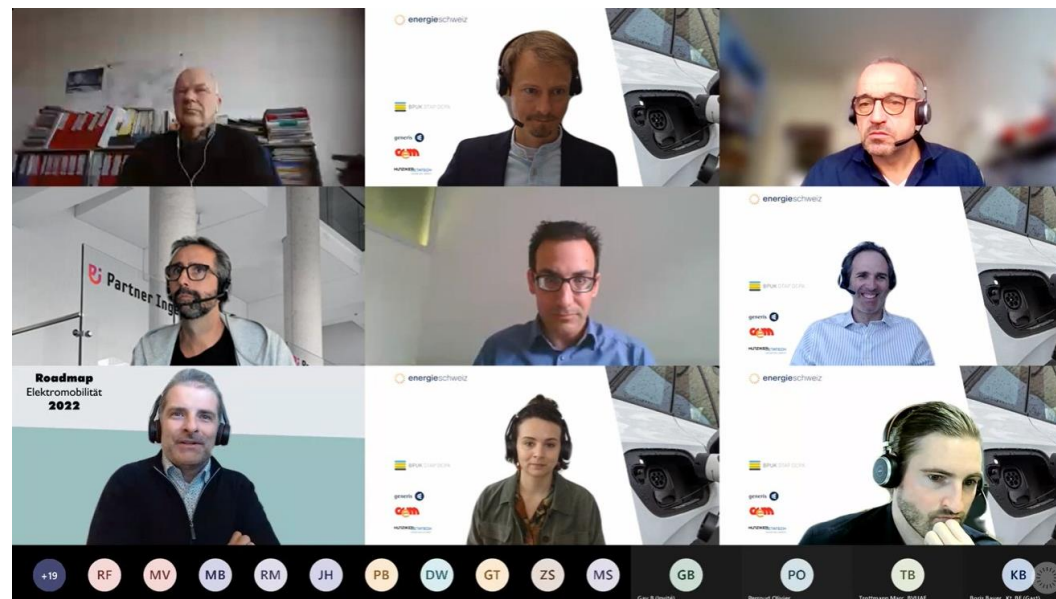
initiation en mars 2022

Les Séances d'information

- beaucoup d'informations
- développements au niveau fédéral
- plusieurs inputs thématiques
- peu d'espace pour la discussion

Les Ateliers

- interactifs
- échanger, se mettre en réseau, nouer des contacts
- peu d'inputs thématiques
- beaucoup d'espace pour les discussions en petits groupes

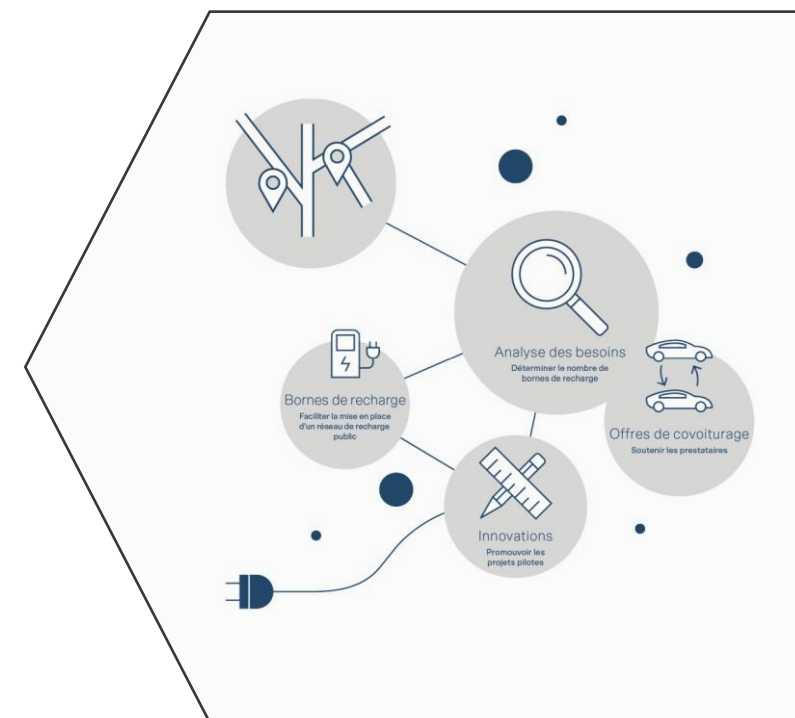
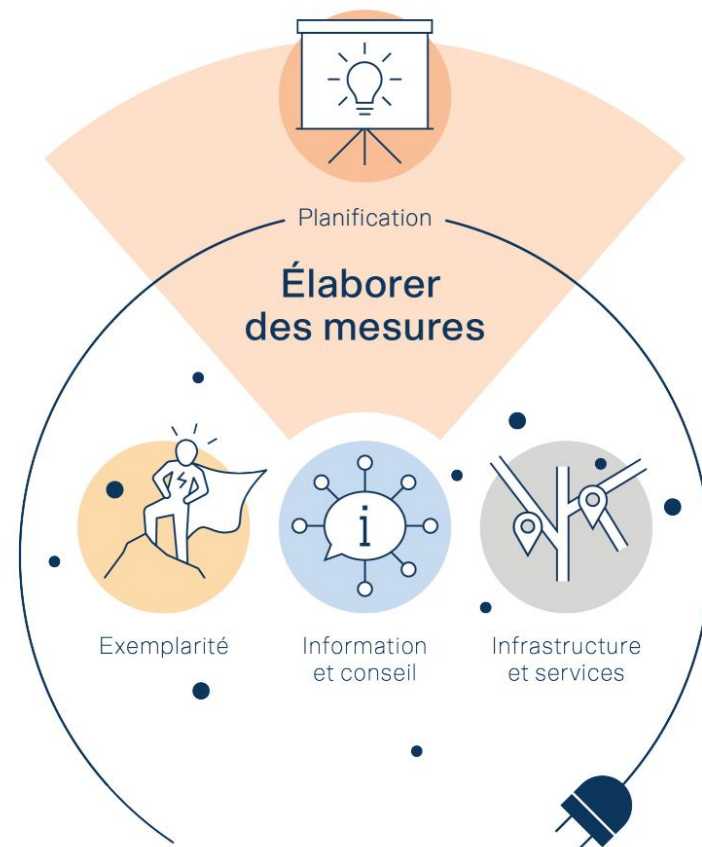
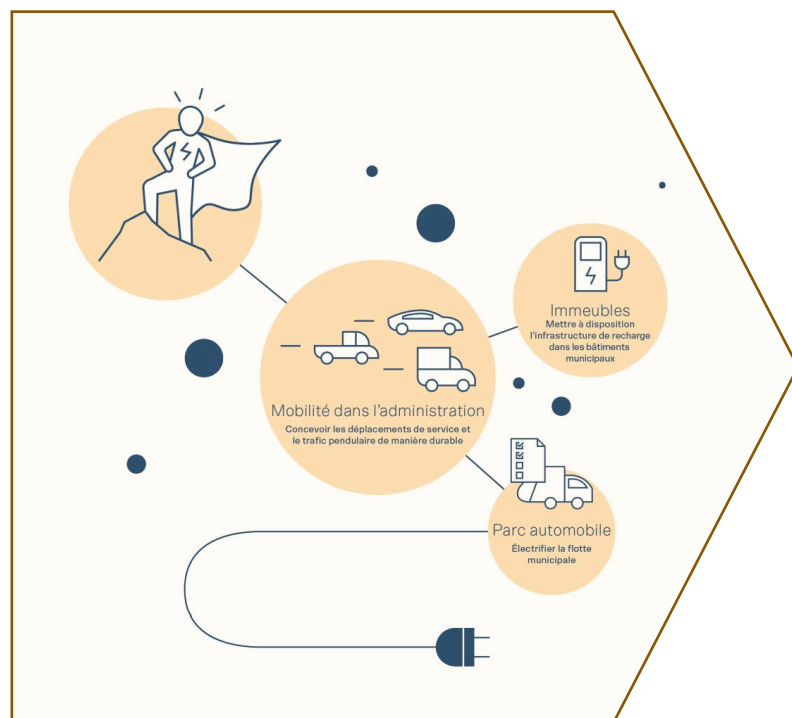


Atelier pour
les communes
romandes:
12 octobre

Poursuite en 2023 dans le
cadre du programme
infrastructure de recharge.

Mobilité électrique dans les communes

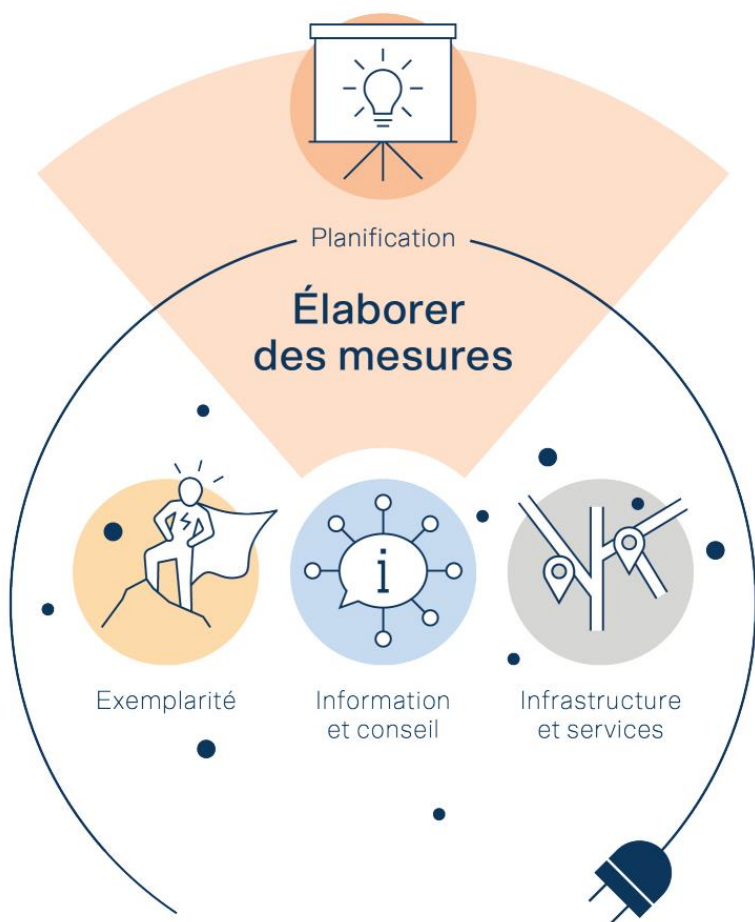
Petit guide avec exemples d'actions concrètes



[Petit guide chez local-energy.swiss](http://local-energy.swiss)
site web mobilité électrique chez local-energy.swiss

Soutien aux villes et communes

Action spéciale 2022



Etude de planification et/ou de faisabilité pour développer la mobilité électrique au sein des services communaux et/ou sur leur territoire communal

- **Soumission du projet: 01.05.2022 – 28.02.2023**
- Réalisation du projet: 1.05.2022 – 31.10.2023

Contribution financière à hauteur de **40% du coût total** de l'étude de faisabilité, mais au **maximum CHF 30'000.**

Lien: [Action spéciale Etudes de faisabilité – Mobilité électrique \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss)

Soutien aux villes et communes

information et sensibilisation



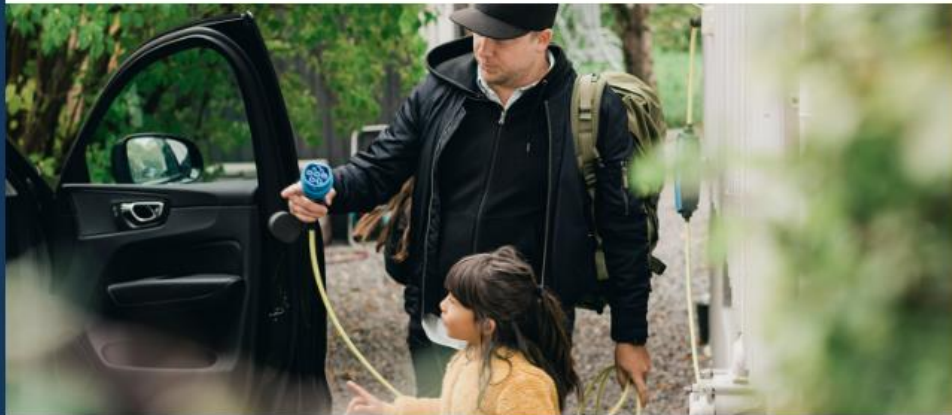
- Événements informatifs et journées publiques de sensibilisation à la mobilité électrique
- Essais sur route, informations sur les voitures électriques, thèmes concernant les maisons, les installations solaires et l'infrastructure de recharge
- Organisé par Electrosuisse

L'offre existe jusqu'à fin 2022.

Lien: [appel d'offre Driving Experience \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss)

SuisseEnergie pour les communes

Newsletter mobilité



Soyez au courant!

Apporter davantage de mobilité durable dans votre commune

SuisseEnergie pour les communes publie une newsletter sur le thème de la mobilité. Deux fois par an vous recevrez des informations sur les encouragements, les conseils d'experts, les meilleures pratiques des communes et les rencontres à venir. Transmettez ce mail à votre responsable de la mobilité et des transports.

www.local-energy.swiss/newsletter

SOYEZ *au* **COURANT**

Merci!



Programme

Première partie : exemples pratiques | 9.30 – 10.20 heures

Entrée en matière

Jakob Rager, modération

Les défis de la planification et du développement de l'infrastructure de recharge dans les communes

Fabien Kuchler, OIKEN

Les défis de la mise en place d'une infrastructure de recharge communale du point de vue d'un opérateur

Stéphane Rosset, MOVE Mobility

Deuxième partie : Objectifs et informations sur le programme | 10.20 – 10.45 heures (incl. 5' pause)

Mobilité électrique + infrastructure de recharge : développements actuels au niveau fédéral

Daniel Schaller, Spécialiste Efficacité énergétique des transports, OFEN

Les offres concrètes du programme SuisseEnergie

Viviane Winter, Section Mobilité, OFEN

Troisième partie : questions & réponses, table ronde finale | 10.45 – 11.30 heures

Discussion et réponse à vos questions

Plénum

Aperçu et conclusion

Jakob Rager

Discussion Questions?



Vos commentaires sont les bienvenus - vous contribuez au développement futur!

français (France) ▼

energieschweiz

Feedback sur la séance d'information pour les communes du 15 septembre 2022

Nous vous remercions de votre présence à la réunion d'experts sur l'infrastructure de recharge!

Votre avis nous intéresse.
Prenez quelques instants pour nous donner votre avis sur la réunion d'aujourd'hui.

Nous nous réjouissons de votre participation.

...

* Obligatoire

1

Évaluez la séance d'information! *

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Pas d'accord	Pas du tout d'accord
La séance d'information était instructive et utile.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai bien apprécié la forme de la réunion d'information.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les réponses aux questions ont été satisfaisantes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

→ Lien au formulaire!

français (France) ▼

energieschweiz

Feedback sur la séance d'information pour les communes du 15 septembre 2022

Nous vous remercions de votre présence à la réunion d'experts sur l'infrastructure de recharge!

Votre avis nous intéresse.
Prenez quelques instants pour nous donner votre avis sur la réunion d'aujourd'hui.

Nous nous réjouissons de votre participation.

...



Prochains événements – quelle est la suite?

Hier noch das Programm anpassen

Cantons

Communes

Villes

2022 – Rencontres d'experts sur le thème infrastructure de recharge



21 mars

Workshop des cantons français

Domaine thématique
(selon feedbacks)



15. September 09.00 - 11.00

Infotreffen Gemeinden d



27 septembre 09.30 – 11.30

**Séance d'information des
communes f**



19. Oktober 13.30 - 15.30

Workshop für Städte d



8. Juni vormittags - Doodle kursiert

Workshop für Kantone deutsch 1/2

inkl. Tessin

Themenschwerpunkt 1

(aufgrund Input aus Feedbacks)



12 octobre 09.30 – 11.30

Atelier pour les communes f



10 novembre 09.30 – 11.30

Atelier pour les villes et communes f



20. Juni nachmittags - Doodle kursiert

Workshop für Kantone deutsch 2/2

inkl. Tessin

Themenschwerpunkt 2



10 novembre 09.30 – 11.30


Atelier pour les villes et communes f



August Workshop F

**Vous êtes cordialement invités!
Vos inputs sont les bienvenus!**

Programme suivant – atelier pour les communes

 **12 octobre 9.30 – 11.30**
Atelier pour les communes f

→ [Lien vers l'inscription](#)

 **10 novembre 9.30 – 11.30**
Atelier pour les communes et villes f

→ [Lien vers l'inscription](#)



Légende

-  Ce qui a été réalisé jusqu'à présent
-  Challenges
-  Facteurs de réussite

Enregistrement des besoins

Quelles sont les incertitudes concernant le thème "charger dans l'espace public" qui vous préoccupent ?

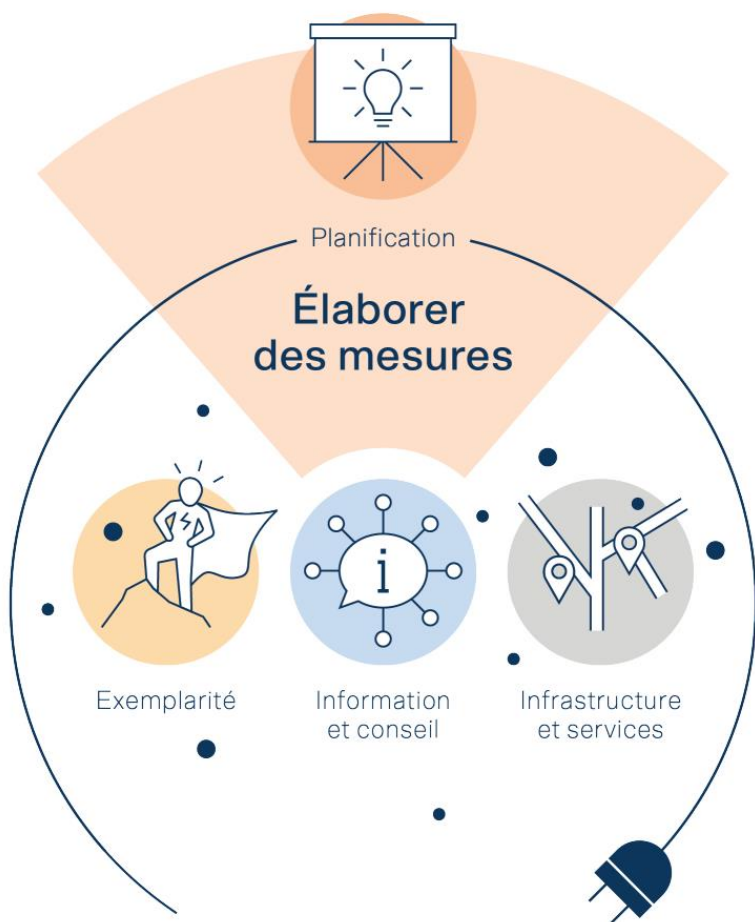
Par où souhaitez-vous commencer ?

Où en êtes-vous dans la mise en œuvre ?



Soutien aux villes et communes

Action spéciale 2022



Etude de planification et/ou de faisabilité pour développer la mobilité électrique au sein des services communaux et/ou sur leur territoire communal

- **Soumission du projet: 01.05.2022 – 28.02.2023**
- Réalisation du projet: 1.05.2022 – 31.10.2023

Contribution financière à hauteur de **40% du coût total** de l'étude de faisabilité, mais au **maximum CHF 30'000.**

Lien: [Action spéciale Etudes de faisabilité – Mobilité électrique \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss)

Contactez-nous! - Où trouver des informations?



Viviane Winter

Fachspezialistin Mobilität, BFE
+41 58 480 27 74
viviane.winter@bfe.admin.ch



Patrick Schenk

Moderation, Partner Generis AG
+41 52 674 06 02
patrick.schenk@generis.ch



Jakob Rager

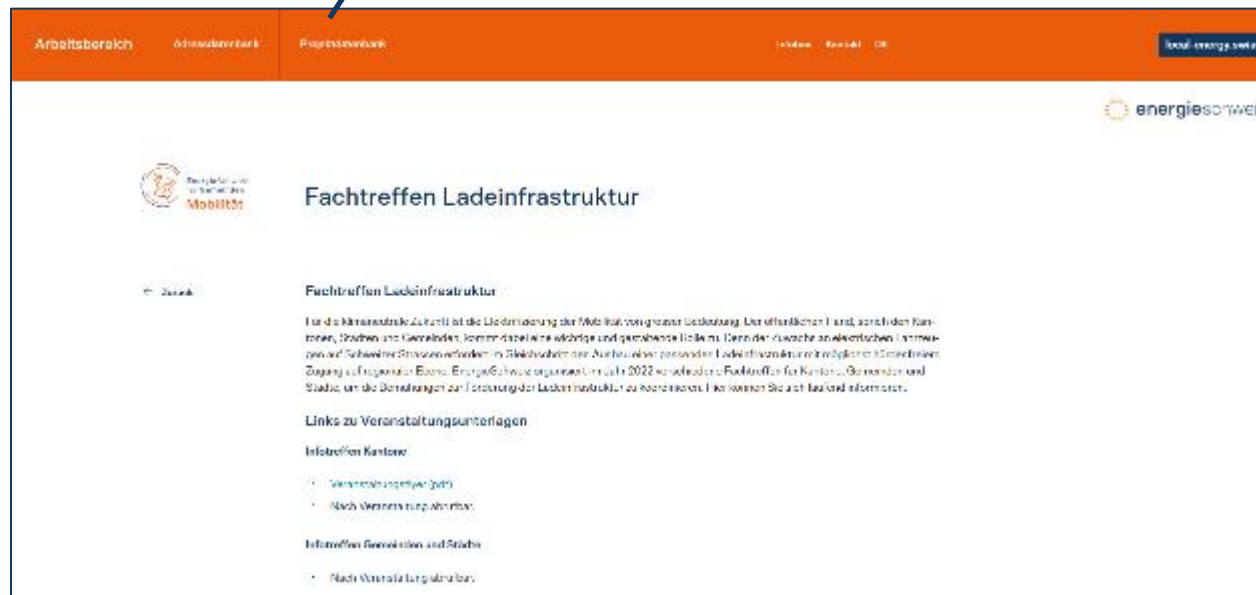
Moderation, Geschäftsführer CREM
+41 27 564 35 00
jakob.rager@crem.ch



Robin Becker

Stv. Projektleitung, Generis AG
+41 52 560 06 32
robin.becker@generis.ch

→ Lien d'espace de travail f



Créer une orientation



objectifs d'aujourd'hui

- Rendre visibles les développements actuels
- Sensibiliser au thème de l'infrastructure de recharge
- Transmettre des bases de planification et des exemples pratiques
- Donner un aperçu et stimuler la discussion

Merci beaucoup!