Un réseau grandissant

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): **- (2016)**

Heft 5

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-681932

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

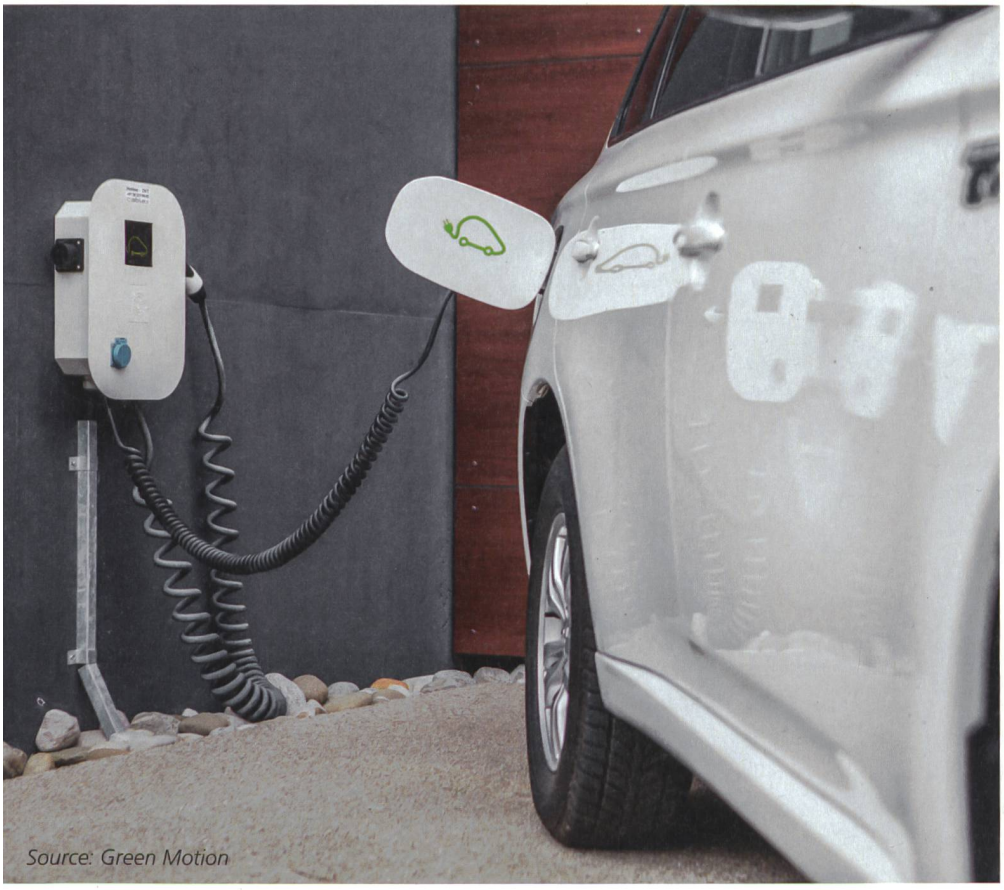
http://www.e-periodica.ch

UN RÉSEAU GRANDISSANT

Le nombre de véhicules électriques est en constante augmentation dans notre pays. En parallèle, le réseau de stations de recharge est aussi en pleine expansion. Fin 2015, la Suisse comptait 1260 stations disponibles pour le public.

En Suisse, les conducteurs de voitures électriques font encore principalement la charge de leur véhicule à la maison ou au bureau selon une étude de la société spécialisée e-mobile. Dans les centres urbains, il est toujours plus facile de trouver des bornes de recharge que lorsque l'on s'en éloigne. E'mobile entretient pour la Suisse la carte interactive LEMnet.org qui donne sur chaque station de nombreuses informations aux propriétaires de voitures électriques, comme les types de prise disponible ou encore les options de paiement.

Le réseau comptait à la fin de l'année dernière selon e'mobile 1260 bornes de recharge disponibles pour le public. Le nombre de bornes est en constante augmentation, ce qui contribue au succès des voitures électriques, comme l'explique Philipp Walser, responsable de e'mobile: «L'expansion du réseau va permettre d'augmenter la confiance envers cette technologie. Il sera toujours plus facile de trouver des stations, ce qui devrait diminuer la peur de finir avec les batteries vides.» Mais avant de voir fleurir des bornes sur les places de parc, il faudra encore une évolution au niveau économique. «Il n'existe pas encore de modèle économique clair dans le domaine, des entreprises se lancent dans des proportions plus ou moins grandes dans l'expansion. Il faudra encore attendre un peu avant de voir un marché important se développer autour des bornes de recharge», souligne Philipp Walser.



Source: Green Motion

Plus de stations publiques

Fin juin, l'entreprise Green Motion, qui produit des bornes de recharge, a senti le bon coup et s'est lancée à l'eau. En vendant les plans de son produit à un partenaire pour le marché chinois, la start-up de Bussigny a obtenu les fonds nécessaires pour passer à l'étape suivante de son projet. La firme vaudoise a annoncé qu'elle allait installer, d'ici 2020, avec l'aide de partenaires comme McDonald's ou Aldi, 1600 nouvelles bornes de recharge publiques en Suisse. Après 2020, le réseau de bornes publiques qui porte le nom «evpass» devrait avoir couvert les frais d'investissement et devenir rentable selon le CEO.

Il viendra compléter le réseau actuel du groupe qui comprend déjà 800 bornes, dont 200 totalement publiques. Pour accélérer le processus, Green Motion a décidé de chercher des partenaires, communes, entreprises, commerces, qui mettent à disposition du terrain pour ses bornes produites en Suisse. L'entreprise s'occupe alors de l'installation de la borne et de son entretien. «Nous ne voulons pas nous limiter aux utilisateurs en milieu urbain. Nous cherchons à mettre des stations de recharge partout où cela est nécessaire», explique le CEO François Randin.

Expansion coordonnée

En Suisse, la Confédération observe l'implantation des bornes, mais l'expansion du réseau est à la charge du secteur privé. Philipp Walser représente la Suisse lors des rencontres internationales dans le domaine. Il observe ce qui se passe aussi dans les pays comme l'Allemagne, les

Pays-Bas ou encore la Norvège, où l'Etat s'implique de manière active dans la planification et la mise en place des réseaux de charge. «Je pense que la Suisse pourrait prendre de bons exemples à l'étranger pour proposer une vision nationale dans le domaine. Comme pour le marquage des places de parc où chacun fait ce qu'il veut, il n'existe pas d'uniformité», soulève le spécialiste de e'mobile.

Le Conseil fédéral a accepté en 2015 un rapport qui définit les bases de son travail dans le domaine de l'électromobilité pour les prochaines années. La conclusion: il n'est pas nécessaire d'avoir un plan directeur national en complément de la Stratégie énergétique 2050. «La Confédération a reçu alors pour mission de prendre un rôle de coordination dans le domaine des infrastructures de recharge et d'organiser entre autre des séances de travail avec des experts», explique Stephan Walter, spécialiste de l'électromobilité à l'OFEN. L'Office fédéral des routes par exemple veut promouvoir l'installation par des privés de bornes de recharge rapide sur les aires de service des autoroutes. «SuisseEnergie avec les acteurs de la branche recherche des solutions au niveau national pour les infrastructures de recharge. D'ici l'année prochaine, le but est de clarifier lors de discussions où des actions sont encore nécessaires.» La branche est intéressée par une approche coordonnée et vise à promouvoir le développement du réseau de recharge rapidement, car en 2015, 3200 véhicules électriques ont été nouvellement immatriculés. *(luf)*

Sébastien Buemi au volant de sa Formule E.
Source: FIA Formula E Championship

«La voiture électrique est idéale pour les centres-villes»

Début juillet à Londres, le pilote automobile vaudois Sébastien Buemi est devenu, à 27 ans, champion du monde de Formule E. Autant au volant de sa voiture de course électrique que dans le privé, il s'intéresse de près à la mobilité électrique.

Monsieur Buemi, est-ce que le plaisir est le même au volant d'une Formule E qu'à celui d'une Formule 1?
C'est différent, il est difficile de comparer pour être honnête, le plaisir dépend aussi du type de circuit que vous roulez, des adversaires, de l'environnement, plus que de la voiture en elle-même. Il est clair qu'en termes de pilotage, ce n'est pas facile. C'est peut-être même plus difficile de rouler une Formule E qu'une F1. Mais le niveau est élevé dans les deux catégories.

Vous qui êtes à la pointe de la technologie avec votre Formule E et qui rouler une voiture hybride, comment voyez-vous l'avenir de la mobilité électrique?
Il faut bien se rendre compte que l'évolution technique est énorme. Il est clair que les moteurs thermiques évoluent encore, mais ce n'est pas au même rythme que les batteries. Il y a de plus en plus de constructeurs en Formule E, ce qui fait qu'il y a plus d'argent investi dans le domaine du développement. Plus il y a d'argent plus la technique évolue vite. Je m'attends à voir de plus en plus de véhicules électriques. Je pense que l'hydrogène sera peut-être la finalité une fois que tout sera sous contrôle. Mais je pense vraiment que d'ici dix ans, dans les centres-villes, on trouvera un grand nombre de voitures électriques, où elles ont leur place.

Si vous deviez avoir une voiture électrique, qu'attendriez-vous au niveau du réseau de recharge?
Il est sûr que le réseau dans la région d'Aigle où j'habite n'est pas très évolué. Si j'avais une voiture électrique, je l'utiliserais essentiellement pour des petites distances et je la rechargerais chez moi. Avec un réseau plus dense, cela changerait certainement. *(luf)*

Retrouvez l'interview intégrale sur le blog de l'OFEN www.energeiaplus.com/category/energeia