



SuisseEnergie
pour les communes

Mobilité

Petit guide avec exemples d'actions concrètes

La mobilité électrique dans les communes



SuisseEnergie

Office fédéral de l'énergie OFEN
Section Mobilité
energieschweiz@bfe.admin.ch
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Groupe d'accompagnement

Stefan Walter, Office fédéral de l'énergie OFEN
Viviane Winter, Office fédéral de l'énergie OFEN
Charlotte Lienhard, Office fédéral de l'énergie OFEN
Luca Funk, Office fédéral de l'énergie OFEN
Silvan Rosser, EBP Schweiz AG
Lukas Lanz, EBP Schweiz AG
Gian Luca Gehwolf, EBP Schweiz AG
Julie Peyronne, EBP Schweiz AG

Date

Janvier 2022
Traduction: Office fédéral de l'énergie OFEN
Tous droits réservés

local-energy.swiss

La mobilité électrique – une pierre angulaire pour la réalisation de l'objectif de zéro émission nette

À l'heure actuelle en Suisse, près d'un quart de la consommation d'énergie et près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre est dû aux transports routiers, qui dépend presque entièrement des énergies fossiles. En 2019, le Conseil fédéral a adopté la Stratégie énergétique 2050, qui énonce le souhait de la Suisse d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. La mobilité électrique compte parmi les solutions visant à réduire la consommation d'énergie et à atteindre l'objectif de zéro émission nette dans le trafic routier grâce à l'utilisation d'électricité issue de sources renouvelables. Outre la Confédération et les cantons, les villes et les communes en particulier jouent également un rôle déterminant pour accompagner le passage à des transports routiers énergétiquement efficaces et respectueux du climat.

Le présent guide montre aux villes et aux communes comment elles peuvent saisir les opportunités offertes par la mobilité électrique. Il contient des propositions de mesures et des exemples pratiques et renvoie vers d'autres informations et des points de contact. Il s'adresse aux décideurs des villes et des communes ainsi qu'aux spécialistes de l'énergie, des transports, de l'environnement, de la construction et de l'aménagement du territoire internes à l'administration. Le guide aide les villes et les communes à apporter leur contribution à la réalisation des objectifs ambitieux de la Suisse en matière de politique énergétique et climatique. Élaborées sur mandat de l'Office fédéral de l'énergie, les Perspectives énergétiques 2050+ utilisent différents scénarios pour montrer comment l'objectif de zéro émission nette peut être atteint en Suisse. Les véhicules électriques à batterie domineront clairement le parc de voitures de tourisme, de véhicules utilitaires légers et de bus. Ils seront également présents dans le parc de véhicules utilitaires lourds. La Feuille de route pour la mobilité électrique 2022 de la Confédération prévoit de porter à 15% d'ici à 2022 la part des véhicules «rechargeables» (véhicules 100% électriques et véhicules hybrides rechargeables) dans les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme. Cet objectif a déjà été dépassé une année plus tôt. Mais pour arriver à zéro émission nette d'ici à 2050, la part des véhicules électriques doit encore augmenter considérablement pendant les années à venir. La nouvelle Feuille de route pour la mobilité électrique 2025 définit trois objectifs pour l'année en question: 50% de véhicules rechargeables parmi les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme, 20 000 bornes de recharge accessibles au public et l'objectif qualitatif d'une recharge qui soit conviviale et au service du réseau, que ce soit à domicile, sur le lieu de travail ou sur la route. C'est pour atteindre ces objectifs que les villes et les communes sont sollicitées en même temps que la Confédération et les cantons.

Le guide relatif à la mobilité électrique est largement utilisé par les représentants des communes depuis 2017. Cette deuxième édition contient des informations mises à jour qui feront d'elle un outil toujours aussi important pour les acteurs concernés.

Contenu

1	Mobilité électrique: quel intérêt pour les communes?	4
2	Quatre champs d'action pour les villes et les communes	6
3	Champ d'action «Planification»	8
3.1	Mesure P1: Se positionner	9
3.2	Mesure P2: Élaborer un concept de mobilité électrique	9
3.3	Mesure P3: Prendre en compte la mobilité électrique dans l'aménagement du territoire et la planification du trafic	11
4	Champ d'action «Exemplarité»	14
4.1	Mesure RE1: Concevoir la mobilité dans l'administration de manière durable	15
4.2	Mesure RE2: Électrifier la flotte de véhicules municipaux	16
4.3	Mesure RE3: Immeubles municipaux: concevoir la gestion de la mobilité et mettre à disposition l'infrastructure de recharge	17
5	Champ d'action «Information et conseil»	19
5.1	Mesure IC1: Développer le savoir-faire au sein de l'administration	20
5.2	Mesure IC2: Informer et conseiller la population et les entreprises	20
5.3	Mesure IC3: La mobilité électrique accessible à tous	22
6	Champ d'action «Infrastructure et services»	24
6.1	Mesure IS1: Analyser les futurs besoins en bornes de recharge	25
6.2	Mesure IS2: Ouvrir la voie au développement d'une infrastructure de recharge accessible au public	30
6.3	Mesure IS3: Soutenir les offres de covoiturage	32
6.4	Mesure IS4: Tester des projets innovants	33
7	Points de contact	35

1 Mobilité électrique: quel intérêt pour les communes?

Contribution à la politique climatique et énergétique

- La mobilité électrique est un pilier important de la décarbonisation des transports motorisés. Elle contribue donc dans une large mesure à la réalisation des objectifs en matière de politique climatique et énergétique.
- Les véhicules électriques propulsés par de l'électricité renouvelable présentent une efficacité énergétique, un bilan écologique global et un bilan d'émissions de gaz à effet de serre de meilleure qualité que ceux des véhicules comparables fonctionnant avec des énergies fossiles. Ces avantages ne cesseront de se consolider à l'avenir grâce au développement de la production d'électricité renouvelable. Les progrès techniques réalisés au niveau de la fabrication des batteries et l'amélioration de l'efficacité de leur recyclage joueront également un rôle important.
- La mobilité électrique intégrera de plus en plus l'énergie renouvelable produite localement et contribuera ainsi à la stabilité du réseau.

Élément d'une mobilité durable

- La mobilité électrique fait partie d'un système énergétique et de transport durable. Elle apporte une contribution essentielle à l'amélioration de l'efficacité énergétique du trafic global et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et diminue l'impact du trafic sur la population et sur l'environnement. La mobilité durable s'articule autour de divers aspects:
 - **Éviter:** les zones urbanisées respectueuses de l'environnement favorisent les trajets courts et offrent suffisamment d'espaces verts et de zones de verdure diversifiés et reliés les uns aux autres. L'orientation ciblée de la demande de transport de voyageurs dans le temps et dans l'espace permet d'éviter les déplacements et de lisser l'utilisation des réseaux tout au long de la journée.
 - **Transférer:** les transports publics sont un moyen de transport en masse et l'épine dorsale de la mobilité multimodale visée. Le trafic piéton et cycliste est déjà encouragé à plusieurs niveaux. Plus il sera étendu, plus il viendra compléter ou remplacer le trafic individuel motorisé et les transports publics.
 - **Améliorer:** la mobilité électrique améliore considérablement l'efficacité énergétique du trafic global. Mise en œuvre de manière conséquente, elle rend le trafic routier climatiquement neutre. Elle réduit, voire élimine complètement, les nuisances causées par le trafic (p. ex. bruit, polluants atmosphériques) à la population et à l'environnement.
 - **Mettre en réseau:** plus le potentiel offert par les nouvelles technologies (p. ex. véhicules autonomes) et les évolutions sociétales (p. ex. flexibilisation des modèles et des horaires de travail et d'enseignement) est exploité, plus l'efficacité s'accroît et plus les nuisances environnementales diminuent. Les interfaces multimodales permettent de passer efficacement d'un mode de

transport à un autre. La transition vers les modes et moyens de transport à faible émission et peu gourmands en surface doit intervenir le plus à la source possible. Le transport de marchandises devient également plus efficace et plus durable si les modes de transport sont combinés entre eux en accord avec leurs avantages respectifs.

- Une approche globale intégrant tous les éléments d'une mobilité durable permet d'éviter les conflits entre les objectifs de la politique des transports et de la politique environnementale.

Développement durable sur le marché

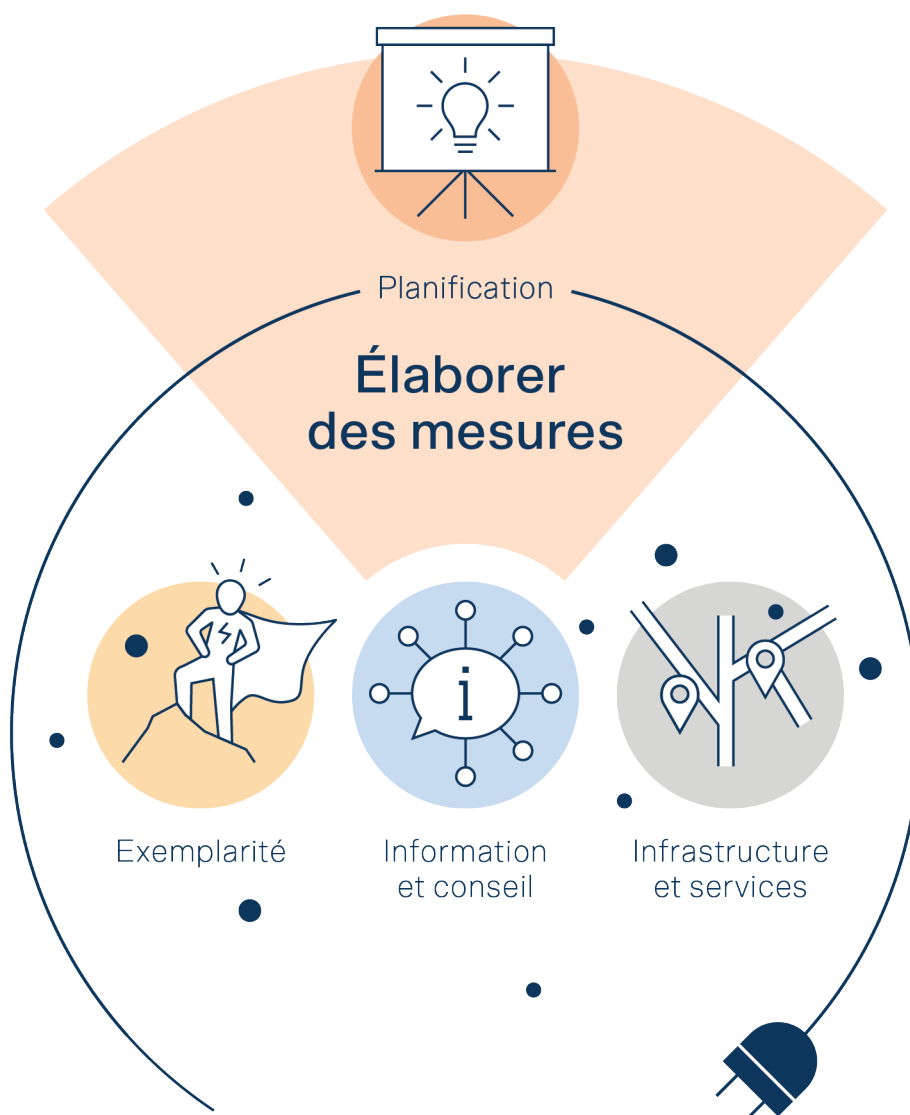
- Le Feuille de route pour la mobilité électrique 2025 prévoit de porter à 50% d'ici à 2025 la part de véhicules «rechargeables» (véhicules 100% électriques et véhicules hybrides rechargeables) dans les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme et d'augmenter à 20 000 le nombre de bornes de recharge accessibles au public pour la même échéance et se fixe comme objectif qualitatif de rendre la recharge conviviale et utile au réseau, que ce soit à domicile, sur le lieu de travail ou sur la route.
- Les villes et les communes se préparent au développement rapide de la mobilité électrique en se positionnant de façon claire et en assumant leurs rôles en matière de planification, de prestations, de promotion, de conseil et d'exemple.
- Grâce à une infrastructure de mobilité orientée vers l'avenir, les villes et les communes se dotent d'un atout local, avec notamment des infrastructures de recharge accessibles au public, des offres de covoiturage électrique et des services de vélos-cargos électriques.

Coûts d'exploitation avantageux

- Grâce à une efficacité accrue et à des coûts énergétiques moindres, les véhicules électriques affichent des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des véhicules propulsés par des énergies fossiles.
- Les coûts d'entretien des véhicules électriques sont eux aussi nettement inférieurs, car ces véhicules contiennent moins de composants nécessitant un entretien intensif, tels que le moteur à combustion, l'embrayage ou la transmission.
- Du point de vue du coût total, les voitures de tourisme propulsées par batterie électrique sont donc aujourd'hui déjà beaucoup plus avantageuses que les véhicules conventionnels équipés d'un moteur à combustion.
- Les villes et les communes ont elles aussi tout intérêt à convertir leur flotte de véhicules en véhicules électriques.

2 Quatre champs d'action pour les villes et les communes

Les villes et les communes disposent de diverses options pour soutenir et promouvoir la mobilité électrique. Elles peuvent s'engager dans les quatre champs d'action suivants: «planification», «exemplarité», «infrastructure et services», «information et conseil». Les mesures et les exemples concrets relatifs à ces champs d'action sont décrits à titre d'inspiration et ne sont pas exhaustifs. L'ordre dans lequel les mesures sont citées ne correspond pas à un calendrier précis: les villes et les communes s'engagent dans les domaines qui leur semblent les plus judicieux.



Planification

- Comment réussir à adopter une position et une attitude positives et ouvertes vis-à-vis de la mobilité électrique?
- D'après la ville ou la commune, dans quels domaines faut-il agir en priorité pour ce qui est de la mobilité électrique? Dans quels domaines dispose-t-elle des meilleures compétences pour agir?
- Comment une ville ou une commune peut-elle inclure la mobilité électrique dans la politique menée en matière d'énergie, de climat et de transports? Comment éviter les conflits d'intérêts entre la politique des transports et la politique environnementale?

Exemplarité

- Comment l'administration de la ville ou de la commune peut-elle montrer l'exemple?
- Comment électrifier la flotte de véhicules communaux?

Infrastructure et services

- Combien de véhicules électriques la ville ou la commune comptera-t-elle à l'avenir? Quel sera le besoin correspondant en électricité? Où ces véhicules seront-ils rechargés? À la maison, sur le lieu de travail, à des bornes de recharge publiques ou à des bornes de recharge rapides?
- De quelle infrastructure la ville ou la commune aura-t-elle besoin au cours des prochaines années pour répondre aux besoins des conducteurs de véhicules électriques en matière de recharge?
- Quel pourrait être le rôle de la ville ou de la commune dans la mise en place de l'infrastructure de recharge publique et des offres de covoiturage électrique?
- Comment la ville ou la commune peut-elle influencer les projets de construction privés et assurer l'infrastructure et l'approvisionnement nécessaires à la mobilité électrique?

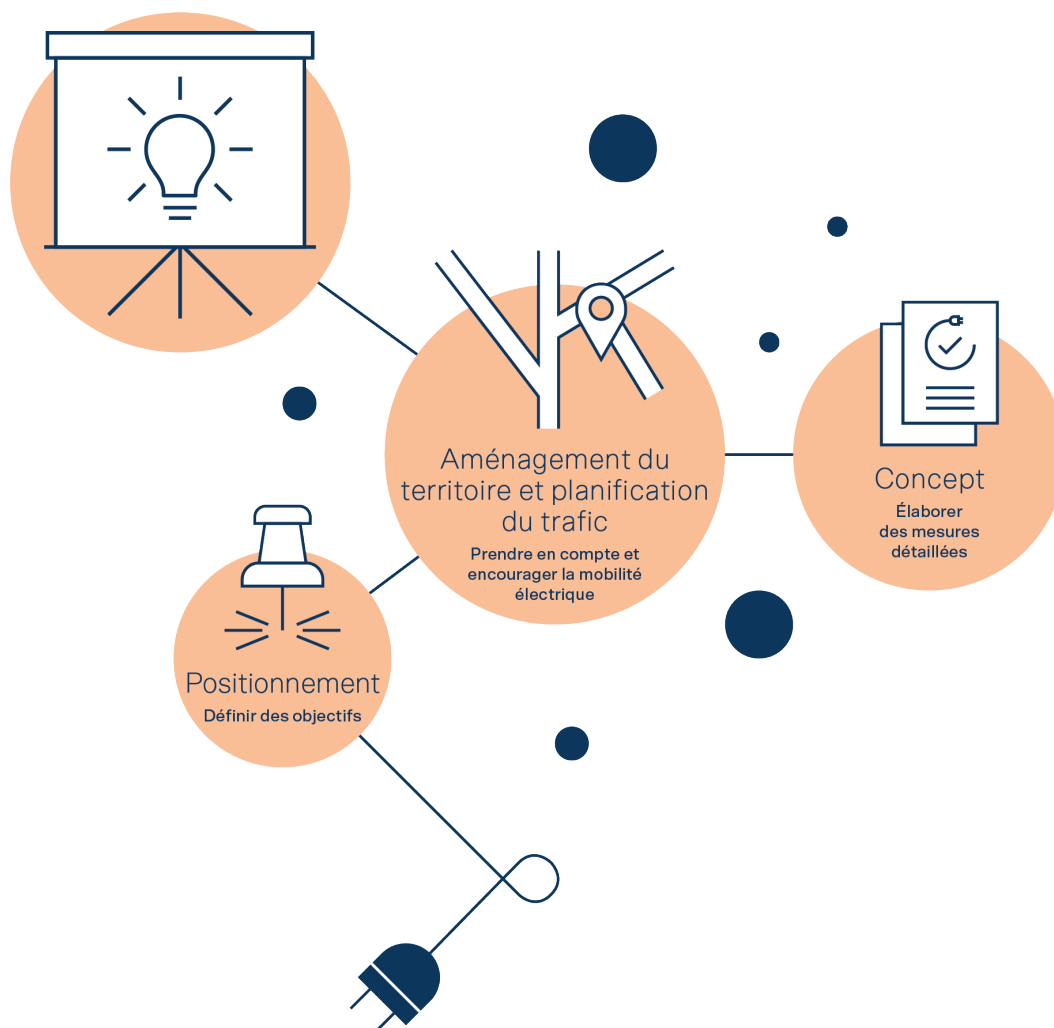
Information et conseil

- Par quelles actions et au moyen de quels canaux de communication la ville ou la commune peut-elle informer, sensibiliser et conseiller la population et certains groupes cibles au sujet de la mobilité électrique?



3 Champ d'action «Planification»

Les villes et les communes développent une stratégie dans laquelle elles définissent leur approche commune et leur positionnement en matière de mobilité électrique et fixent des objectifs clairs. Un concept de mobilité électrique communal ou régional précisent les domaines où le besoin d'agir est le plus urgent ainsi que la manière d'y répondre.





3.1 Mesure P1: Se positionner

Objectif

Les villes et les communes élaborent une stratégie en matière de mobilité électrique dans laquelle elles définissent des axes prioritaires et des objectifs, jetant ainsi les bases d'un engagement communal dans ce domaine.

Description

Les villes et les communes développent une approche commune et se positionnent dans le domaine de la mobilité électrique. Elles définissent des objectifs mesurables dans le cadre de leur stratégie. En outre, elles connaissent les compétences correspondant au rôle qu'elles assument sur les plans de la planification, des prestations, de la promotion et du conseil ainsi qu'à leur rôle d'exemple. La stratégie définit les axes prioritaires qui seront au cœur des activités de la ville ou de la commune au cours des années suivantes.

Informations complémentaires:

- Ville de Schaffhouse (2021): [La mobilité électrique dans la ville de Schaffhouse: principes et mesures \(en allemand uniquement\)](#)
- Ville de Winterthur (2016): [Principes de la mobilité électrique \(en allemand uniquement\)](#)
- Genève (2017): [Stratégie de l'électromobilité 2030](#)
- Conférence des villes pour la mobilité (2017): [Mobilité électrique: positions de la CVM](#)

3.2 Mesure P2: Élaborer un concept de mobilité électrique

Objectif

Dans le concept de mobilité électrique, les villes et les communes définissent des mesures détaillées qui permettent de définir les axes prioritaires stratégiques et d'atteindre les objectifs. Elles clarifient les rôles au sein de l'administration et évaluent les coûts de la mise en œuvre des mesures.

Description

Le concept communal de mobilité électrique indique les actions les plus urgentes: par exemple, développer le réseau de recharge privé et public ou informer et conseiller les maîtres d'œuvre afin de les sensibiliser à la prise en compte de la mobilité électrique lors de nouvelles constructions ou de rénovations. Les villes et les communes élaborent des mesures détaillées, clarifient les rôles au sein de l'administration et calculent les coûts escomptés.



L'information et la coordination ciblées des acteurs privés, en particulier les employeurs, les communautés de copropriétaires d'étage et les gérances immobilières permettent d'accélérer le développement du réseau de recharge privé. Le concept de mobilité électrique identifie également les principaux facteurs démultiplicateurs de visibilité et de promotion de la mobilité électrique: équipements de loisirs, garagistes, taxis, covoiturage.

L'analyse des besoins en matière d'infrastructure de recharge constitue un élément important du concept communal de mobilité électrique (cf. également la [Mesure IS1](#) dans le champ d'action «Infrastructure et services»).

Informations complémentaires:

- Ville d'Ilnau-Effretikon (2020): [Concept de mobilité électrique et systèmes de propulsion alternatifs \(en allemand uniquement\)](#)
- [Concept de mobilité électrique de l'association Birsstadt \(en allemand uniquement\)](#)

Exemple concret

Concept de mobilité électrique de Münsingen

En 2020, la ville de Münsingen a fait établir un concept de mobilité électrique en tant que partie intégrante de son plan directeur «Mobilité». Elle y a défini des conditions-cadres efficaces pour promouvoir la mobilité électrique et apporter une contribution positive à la transition énergétique. Les bénéfices du train de mesures dépassent les limites de la commune et profitent à toute la région: la charge en particules fines et les nuisances sonores ont diminué au niveau local et la qualité de vie dans l'espace public s'est améliorée. En outre, Münsingen contribue à la protection du climat en exploitant son énorme potentiel de production d'énergie renouvelable.

Informations complémentaires:

- [Concept de mobilité électrique de Münsingen \(en allemand uniquement\)](#)



3.3 Mesure P3: Prendre en compte la mobilité électrique dans l'aménagement du territoire et la planification du trafic

Objectif

Les villes et les communes planifient leur aménagement du territoire et leur trafic de manière à prendre en compte les besoins liés à la mobilité électrique et à encourager ce type de mobilité.

Description

Les villes et les communes adaptent leurs règlements sur les constructions et sur l'aménagement du territoire de manière à ce que la mobilité électrique soit prise en compte suffisamment tôt dans les projets et les planifications et évitent ainsi des coûts élevés liés à la modernisation. Dans les projets de parkings, de nouvelles constructions ou de rénovations, les maîtres d'œuvre et les propriétaires fonciers sont également tenus, dès le début, de prendre en considération les besoins de la mobilité électrique. Ils réunissent ainsi les conditions techniques dès l'étape de construction pour faciliter la mise à disposition des bornes de recharge nécessaires en cas de hausse de la demande de voitures électriques. En outre, les villes et les communes peuvent augmenter l'attrait des véhicules électriques par la mise en place d'une gestion spécifique des places de parc et éventuellement par la création de zones interdites aux véhicules propulsés par des carburants fossiles.

Informations complémentaires:

- Ville d'Ilno-Effretikon (2021): [Révision générale du règlement sur les constructions et l'aménagement \(p. 49 et 125\) \(en allemand uniquement\)](#)
- Electrosuisse (2019): [Créer le contact. Mobilité électrique et infrastructure](#)
- Cahier technique SIA 2060: [Infrastructure pour véhicules électriques dans les bâtiments](#)
- APF Suisse (2019): [Notice relative à la mise en place de bornes de recharge destinées à des copropriétaires \(en allemand uniquement\)](#)

Exemple concret

Interdiction des véhicules propulsés par des carburants fossiles à Lausanne dès 2030

La ville de Lausanne prévoit d'interdire la mobilité fossile sur son sol d'ici à 2030. Pour ce faire, elle met en œuvre les mesures suivantes: premièrement, elle élargit les pistes cyclables, étend les zones piétonnes et développe les lignes de bus et



de métro afin de limiter les transports individuels motorisés (TIM). Parallèlement, elle réduit le nombre de places de parc sur le domaine public et projette la réaffectation des parkings privés et publics. Deuxièmement, la ville prévoit de passer aux véhicules électriques et encourage l'installation de bornes de recharge publiques sur le domaine public et privé.

Informations complémentaires:

- [Ville de Lausanne: Catalogue des axes d'action du Plan climat et mesures proposées – chapitre 2](#)
- Association Birsstadt (2020): [Guide de l'expertise en matière de mobilité \(en allemand uniquement\)](#)

Note relative aux critères d'obtention des autorisations pour des infrastructures de recharge sur le domaine public

Avant d'installer une infrastructure de recharge sur le domaine public, le maître d'œuvre détermine les autorisations requises. Dans la plupart des cas, la procédure normale d'autorisation de construire s'applique. Celle-ci varie certes d'une commune ou d'une ville à l'autre, mais elle reste globalement similaire dans tous les cas. Elle inclut la délivrance d'une autorisation du propriétaire de la route lorsque le projet affecte des routes communales, rurales ou privées. S'agissant des bornes de recharge, il est également nécessaire d'obtenir une autorisation de construire auprès de l'autorité compétente. Si le maître d'œuvre prévoit de construire une nouvelle station transformatrice ou de modifier une station transformatrice existante, il doit demander une autorisation auprès de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI). En outre, [l'ordonnance sur la signalisation routière \(OSR\)](#) doit être impérativement respectée sur le domaine public (de même que sur les aires de circulation du domaine privé accessibles au public). Elle régit la signalisation (signalétique et marquage) des parkings et s'applique donc également à la signalisation et à la réservation des emplacements de recharge pour véhicules électriques. À cet égard, la ville ou la commune respecte les dispositions suivantes: art. 48 (signalisation des parkings), art. 65, al. 13 et 14 (plaques complémentaires pour certains signaux), art. 79, al. 4 (marques régissant les parkings), art. 79a, al. 1 (marquage des interdictions de parquer et de s'arrêter) et annexe 2 (représentation des signaux et des marques). En outre, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ajouté la «peinture en vert de places de recharge pour véhicules électriques» aux marques particu-

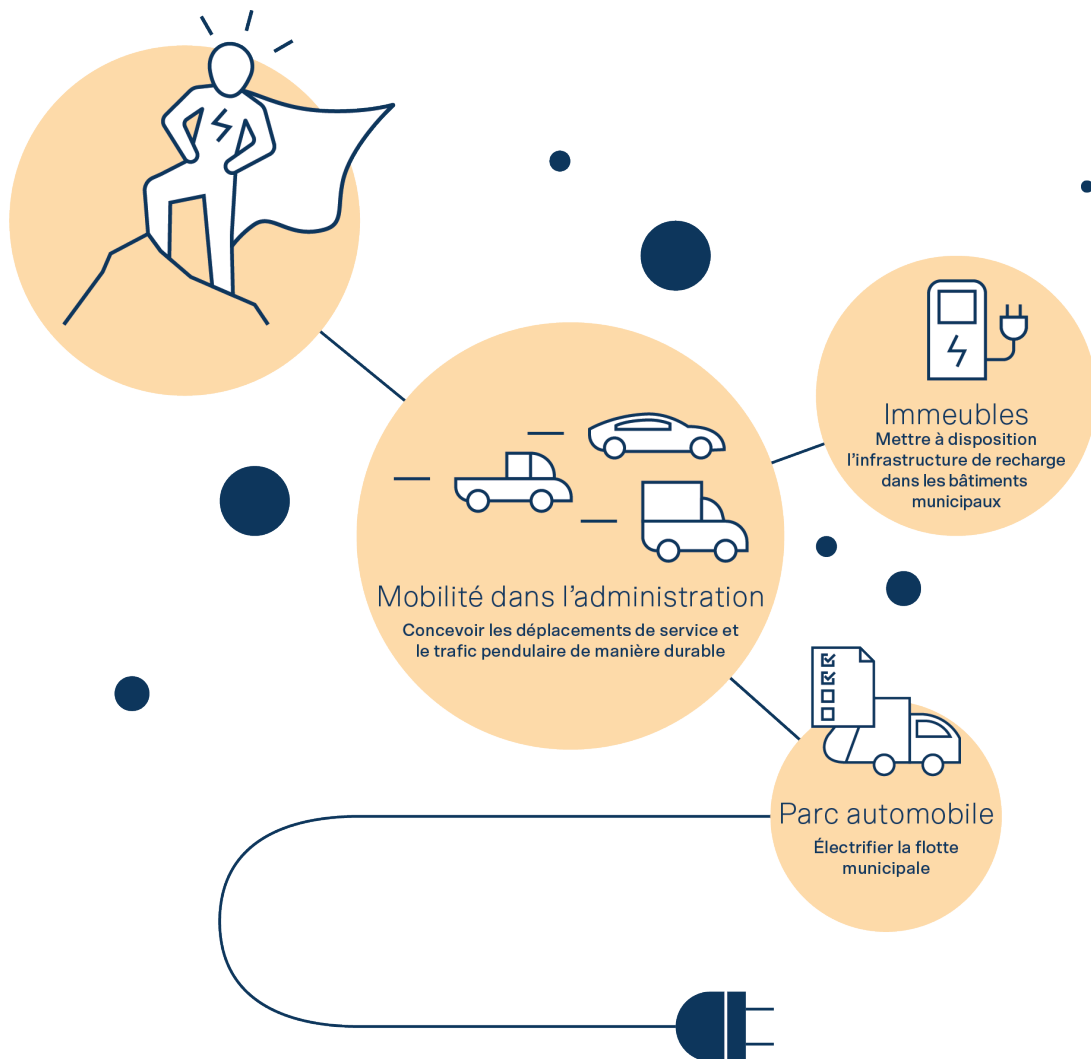


lières définies dans ses [Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée](#) (ch. 10). La ville ou la commune peut ainsi signaler par cette couleur les cases de stationnement et les cases interdites au parcage qui sont réservées à la recharge des véhicules électriques. Les nouvelles [Instructions concernant la signalisation des aires de repos et les indications complémentaires sur les indicateurs de direction pour les aires de ravitaillement sur les autoroutes et les semi-autoroutes](#), quant à elles, s'appliquent aux places de recharge situées sur les aires de repos des autoroutes et des semi-autoroutes et aux indicateurs correspondants.



4 Champ d'action «Exemplarité»

Les administrations des villes et des communes génèrent du trafic urbain par le simple fait qu'elles exécutent leurs tâches municipales. En aménageant ce trafic de manière aussi efficace et respectueuse de l'environnement que possible, elles endossent un rôle d'exemple.





4.1 Mesure RE1: Concevoir la mobilité dans l'administration de manière durable

Objectif

La ville ou la commune s'attache à rendre les déplacements professionnels et le trafic pendulaire de ses collaborateurs aussi durables que possible.

Description

Dans un premier temps, les villes et les communes analysent la situation actuelle en matière de trafic pendulaire et de voyages de service. Quelle est la part des transports individuels motorisés, des transports publics et du trafic piéton et cycliste? Quels sont les types de véhicules utilisés? Quelles sont les solutions de mobilité alternatives répondant aux différents besoins? Quels sont les principes à appliquer et les objectifs à atteindre et au moyen de quelles mesures? L'objectif consiste à transférer le trafic individuel motorisé vers les transports publics et le trafic cycliste, d'introduire des offres de covoiturage et d'utiliser les offres existantes dans ce domaine. En outre, les conditions-cadres régissant l'acquisition de véhicules sont revues et redéfinies selon des critères d'efficacité énergétique. Une gestion ciblée des places de stationnement permet en outre d'attribuer les places en priorité aux pendulaires qui utilisent le covoiturage ou des véhicules électriques. La ville ou la commune doit ensuite évaluer les besoins de recharge liés au trafic pendulaire et aux déplacements de service et élaborer un concept approprié en la matière. Ce concept définit le nombre de bornes de recharge à installer pour les véhicules municipaux et éventuellement pour les véhicules des pendulaires.

Informations complémentaires:

- www.mobilservice.ch
- www.mms-gms.ch

Exemple concret

Concept de mobilité dans l'administration, Mendrisio

La «Stratégie Mendrisio 2030» de la commune de Mendrisio prévoit des mesures concernant la flotte de véhicules. Actuellement, les services techniques de la commune disposent de neuf véhicules électriques (cinq camionnettes électriques et quatre voitures électriques) et de vingt vélos électriques. La commune propose de renouveler la flotte pendant les années 2022 à 2025 et de la compléter par d'autres fourgonnettes, camions et balayeuses électriques. Des tests sont effectués pour déterminer quelles sont les possibilités de reconversion des véhicules existants et



quels modèles devront être achetés. D'autres départements de l'administration de Mendrisio prévoient également de profiter du renouvellement de leur flotte pour passer progressivement à des véhicules à propulsion électrique.

Informations complémentaires:

- [Stratégie Mendrisio 2030 \(en italien uniquement\)](#)
- Personne de contact: Nicola Di Ludovico, Ufficio tecnico comunale di Mendrisio, nicola.diludovico@mendrisio.ch

4.2 Mesure RE2: Électrifier la flotte de véhicules municipaux

Objectif

Les villes et les communes acquièrent et exploitent des véhicules munis de systèmes de propulsion alternatifs.

Description

Les villes et les communes veillent à ce que l'acquisition, l'entretien et l'utilisation de la flotte de véhicules municipaux soient économiques, efficaces sur le plan énergétique et compatibles avec les critères sociaux et environnementaux. Les véhicules électriques à batterie constituent une alternative particulièrement intéressante, car ils obtiennent de loin les meilleurs résultats en ce qui concerne l'impact environnemental global. Selon l'application, ils affichent déjà aujourd'hui des coûts totaux inférieurs à ceux des véhicules conventionnels. Quant aux véhicules spéciaux et aux véhicules utilitaires lourds des communes, leurs coûts totaux restent toutefois encore nettement plus élevés que ceux des véhicules classiques, et ce malgré des coûts d'exploitation plus faibles.

Les villes et les communes sont en mesure d'exercer une influence directe sur la flotte municipale en n'autorisant que des véhicules qui répondent aux prescriptions les plus strictes de l'UE concernant les émissions de polluants atmosphériques (émissions de CO₂ et de NO_x, particules fines). Dans la mesure où cela reste raisonnable d'un point de vue opérationnel, la ville ou la commune acquiert uniquement des véhicules à faibles émissions sonores. À cet égard, les véhicules à propulsion électrique surclassent presque toujours les véhicules à propulsion conventionnelle et sont souvent avantageux du point de vue de l'exploitation et de l'entretien.

La ville ou la commune acquiert des véhicules électriques. Ensuite, elle planifie et réalise l'infrastructure de recharge nécessaire dans les bâtiments administratifs, les



ateliers et d'autres emplacements municipaux. Pour des raisons de coûts, il est préférable de concentrer l'infrastructure de recharge autour d'un pôle. La ville ou la commune identifient les emplacements appropriés.

Informations complémentaires:

- Ville de Zurich (2020): [Adoption de la politique municipale en matière de véhicules \(en allemand uniquement\)](#)
- Commune de Losone (2020): [Nouveaux véhicules électriques pour la commune de Losone \(en italien uniquement\)](#)
- [Normes d'acquisition Cité de l'énergie \(2021\): Guide relatif aux acquisitions dans les communes](#)

Exemple concret

Véhicule électrique pour le déneigement au Chenit

Située au nord du canton de Vaud, la commune du Chenit possède quatre véhicules électriques pour ses services. Après avoir procédé aux tests nécessaires, le conseil communal a décidé d'élargir sa flotte et d'acquérir un nouveau véhicule spécial pour le déneigement. Malgré les coûts d'acquisition élevés, la commune est convaincue du caractère durable de son investissement. Sur le long terme, elle profitera en outre des faibles coûts d'exploitation.

Informations complémentaires:

- Personne de contact: Emanuele Franchini, travaux@chenit.ch

4.3 Mesure RE3: Immeubles municipaux: concevoir la gestion de la mobilité et mettre à disposition l'infrastructure de recharge

Objectifs

Les locataires des immeubles municipaux se déplacent de manière durable. Les villes et les communes mettent à leur disposition des offres de covoiturage ainsi que l'infrastructure de recharge répondant à leurs besoins.

Description

Dans les immeubles municipaux, les villes et les communes mettent à disposition de leurs locataires des offres de partage de véhicules et de vélos électriques (y compris



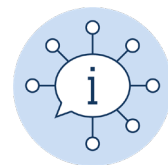
vélos-cargos électriques). Ces offres sont également accessibles aux personnes qui n'habitent pas dans les immeubles.

En leur qualité de propriétaires immobiliers, les villes et les communes analysent les besoins actuels et futurs de leurs locataires en matière de recharge. Elles optent ensuite pour un concept de recharge relatif à leurs places de parc et assurent à leurs locataires la possibilité de recharger leurs véhicules.

La gestion des places de parc dans les immeubles municipaux joue également un rôle important. Au lieu de louer ces places, les villes et les communes peuvent en utiliser certaines pour des offres de partage (covoiturage, vélos-cargos électriques). Quant aux autres places, elles peuvent être réservées en priorité aux véhicules électriques.

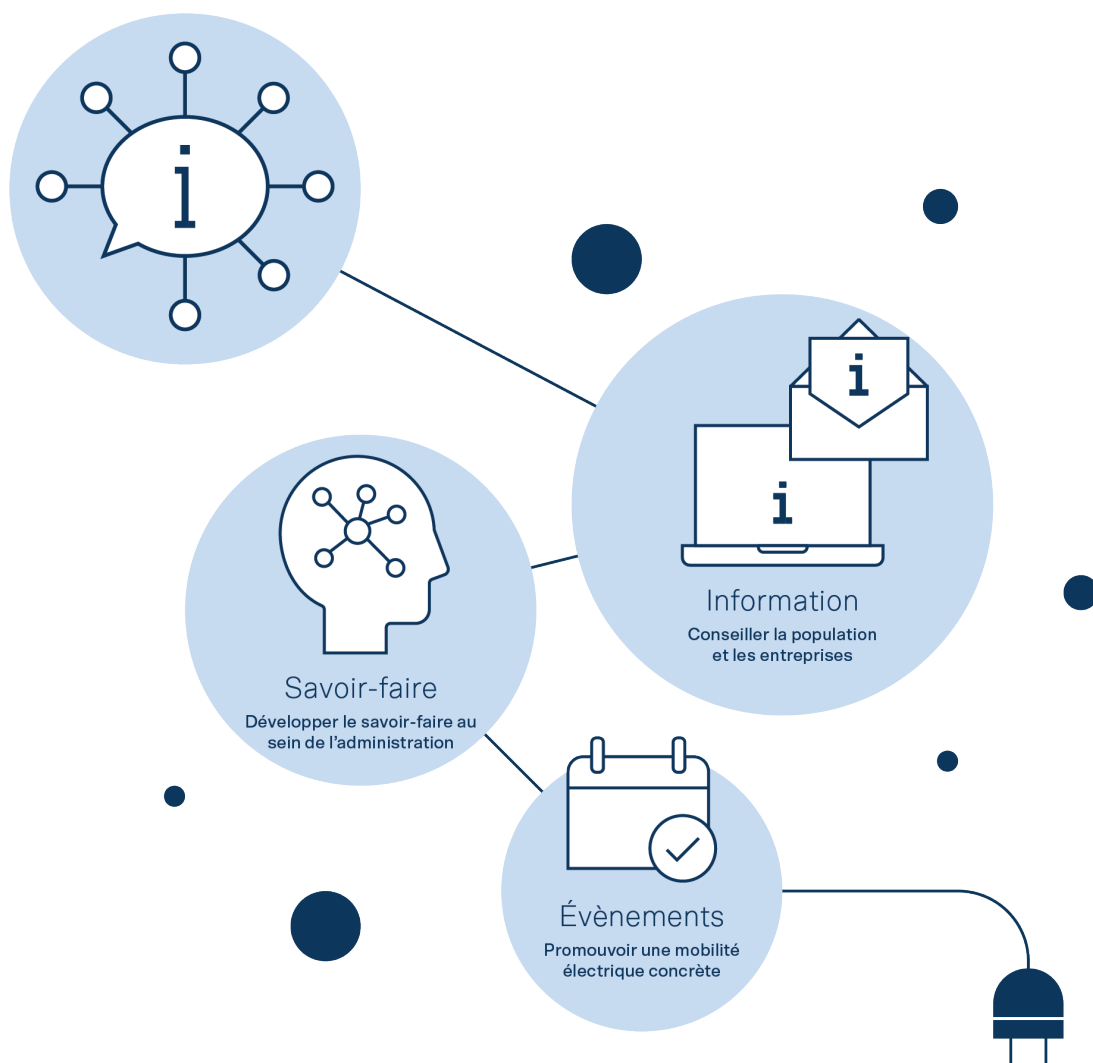
Informations complémentaires:

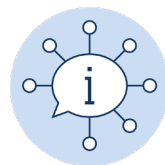
- Ville de Zurich (2021): [Gestion de la mobilité dans le lotissement Riedtli \(en allemand uniquement\)](#)



5 Champ d'action «Information et conseil»

Grâce à une information et à un conseil ciblés, les villes et les communes peuvent mieux faire connaître la mobilité électrique à la population et aux entreprises locales et ainsi activer des multiplicateurs majeurs. Pour ce faire, leurs responsables acquièrent le savoir-faire nécessaire.





5.1 Mesure IC1: Développer le savoir-faire au sein de l'administration

Objectif

Les administrations acquièrent le savoir-faire nécessaire dans le domaine de la mobilité électrique afin d'informer et de conseiller les différents groupes cibles de manière compétente.

Description

Les villes et les communes acquièrent un savoir-faire dans le domaine de la mobilité électrique en intégrant des véhicules électriques dans leur flotte. En outre, les collaborateurs municipaux accumulent des connaissances approfondies en la matière en participant à des réseaux, à des échanges avec d'autres villes et communes et à des congrès spécialisés. L'association spécialisée e-mobile fournit des informations sur les voitures électriques et les bornes de recharge et apporte son soutien aux villes et aux communes dans l'organisation de séances d'information. L'association Swiss eMobility organise régulièrement des manifestations autour de la mobilité électrique. Quant à l'association NewRide, elle diffuse des informations spécialisées sur les deux-roues électriques (vélos électriques, scooters électriques et motos électriques) en collaboration avec un réseau de communes, de concessionnaires, de fabricants et d'importateurs.

Informations complémentaires:

- [e-mobile](#)
- [Swiss eMobility](#)
- [NewRide](#)

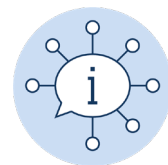
5.2 Mesure IC2: Informé et conseiller la population et les entreprises

Objectif

La population, les entreprises locales, les grandes entreprises et le secteur de la construction accèdent facilement aux informations et aux offres de conseil dans le domaine de la mobilité électrique.

Description

Les villes et les communes désignent un point de contact pour la mobilité électrique auquel les parties intéressées peuvent s'adresser pour obtenir des réponses à des questions précises. Le site internet de la ville, de la commune ou du fournisseur d'énergie local constitue le meilleur canal pour diffuser un récapitulatif des informations et des offres de conseil. Dans l'idéal, il aborde les sujets suivants: informations et conseil sur le réseau de bornes de recharge accessibles au public, sur la planifi-



cation, l'installation et la mise en service de bornes de recharge dans les zones résidentielles et dans les entreprises, sur le soutien financier du secteur public (ville/commune/canton) et sur les modèles de véhicules électriques. Des liens supplémentaires vers des associations professionnelles, des manifestations ou des actions soutenues au niveau national ou cantonal dans le domaine de la mobilité électrique viennent compléter l'offre d'information.

Informations complémentaires:

- Ville de Pully: pully.ch/ecowatt
- Ville de Saint-Gall: [Conseil en matière de mobilité \(en allemand uniquement\)](#)
- Ville de Lucerne: [Solution de recharge pour voitures électriques \(en allemand uniquement\)](#)
- Ville de Zurich: [Contributions d'encouragement aux objectifs 2000 watts \(en allemand uniquement\)](#)
- Swiss eMobility: [Service de conseil pour la mobilité électrique dans l'exploitation](#)
- SuisseEnergie: [Voitures de tourisme énergétiquement efficaces & Les voitures électriques au service de l'efficacité énergétique \(suisseenergie.ch\)](#)
- Institut Paul-Scherrer: [Calculator](#)
- TCS: [Catalogue consommation](#)
- Union professionnelle suisse de l'automobile: [CheckEnergieAuto](#)
- OFROU, OFEN: [Feuille de route mobilité électrique 2022](#)

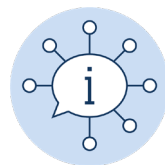
Exemple concret

Yverdon Énergies

La ville d'Yverdon-les-Bains gère un site internet entièrement consacré au thème de l'énergie («Yverdon-Énergies»). Ce site ainsi que la présence active sur les réseaux sociaux lui permettent de diffuser des informations sur les subventions destinées aux véhicules électriques, aux vélos électriques et à l'infrastructure de recharge. La ville propose également des informations et des conseils en matière de planification de l'installation de bornes de recharge. Les utilisateurs peuvent poser leurs questions relatives aux demandes de subvention ou à la mobilité électrique en général tout simplement via un formulaire en ligne. Sur demande, les particuliers et les entreprises reçoivent en ligne une offre individuelle pour une solution de recharge.

Informations complémentaires:

- yverdon-energies.ch



5.3 Mesure IC3: La mobilité électrique accessible à tous

Objectif

La population et les entreprises locales se familiarisent avec le thème de la mobilité électrique grâce à des manifestations et à des campagnes de sensibilisation.

Description

À l'occasion de journées de la mobilité, de salons professionnels ou d'événements, la population et les entreprises locales ont la possibilité de tester différents véhicules électriques ainsi que des bornes de recharge. Les villes et les communes font intervenir des fournisseurs d'énergie et des fournisseurs de véhicules électriques en tant que partenaires: e-mobile apporte ainsi son soutien à l'organisation d'événements. Les entreprises proposent des semaines d'essai sur des véhicules électriques dans le cadre de campagnes de sensibilisation. Pour l'organisation, la médiation et, le cas échéant, le soutien financier, la collaboration avec des tiers (p. ex. des garages ou des magasins de vélos) représente une option intéressante.

Informations complémentaires:

- [Marché de la mobilité Saint-Gall \(en allemand uniquement\)](#)
- [Journée nationale de la mobilité électrique 2021](#)
- [Salon de l'e-mobilité du Seeland 2020 \(en allemand uniquement\)](#)
- TCS Suisse: [E-Garden au Glattzentrum \(en allemand uniquement\)](#)
- Electrosuisse: [e-mobile Driving Experience](#)
- Rheinfelden: [Salon de la mobilité électrique 2021 \(en allemand uniquement\)](#)

Exemple concret

«Spiel Energie» et MOMODU, Wil

Avec «Spiel Energie», la ville de Wil (SG) encourage la population de manière ludique et intergénérationnelle à viser l'efficacité énergétique et à adopter un comportement respectueux de l'environnement. Les événements sensibilisent le public à divers thèmes en lien avec l'énergie. La ville souhaite inciter la population plus âgée à s'interroger sur ses habitudes de consommateur et aider les plus jeunes à ancrer des comportements écologiques. En outre, en lançant le projet MOMODU (modèles de mobilité durable dans les communes), la ville de Wil a lancé une approche innovante pour une mobilité durable et orientée vers l'avenir. Dans ce contexte, elle a présenté diverses solutions de consommateur lors de sa journée dédiée



à la voiture électrique en 2021. La solution destinée aux immeubles locatifs combine une installation photovoltaïque avec batterie de stockage et des offres de co-voiturage électrique. Les participants ont pu tester gratuitement différents véhicules électriques pendant deux à trois jours d'affilée.

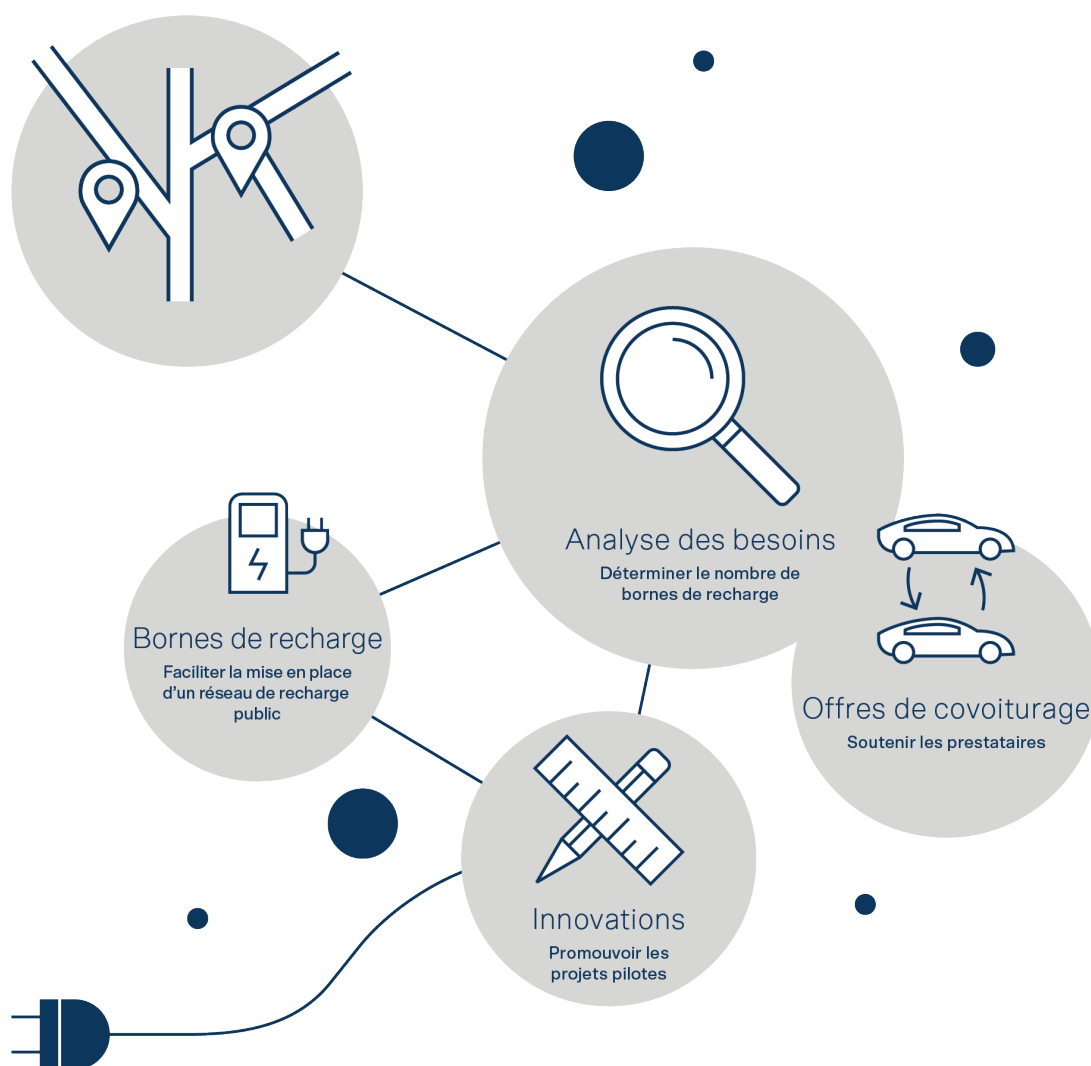
Informations complémentaires:

- [«Spiel Energie» Wil, MOMODU Wil \(en allemand uniquement\)](#)



6 Champ d'action «Infrastructure et services»

Les villes et les communes soutiennent le développement d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins de la mobilité électrique et en coordonnent la planification. En ce qui concerne l'infrastructure de recharge publique, elles clarifient la gestion des emplacements de recharge sur le domaine public. En outre, elles définissent leur rôle dans le développement de l'infrastructure de recharge et dans la mise en place des offres de covoiturage.





- Combien de véhicules électriques la ville ou la commune comptera-t-elle à l'avenir? Quel sera le besoin correspondant en électricité? Où ces véhicules seront-ils rechargés? À la maison, sur le lieu de travail, à des bornes de recharge publiques ou à des bornes de recharge rapides?
- De quelle infrastructure la ville ou la commune aura-t-elle besoin au cours des années à venir pour répondre aux besoins des conducteurs de véhicules électriques en matière de recharge?
- Quel pourrait être le rôle de la ville ou de la commune dans le développement de l'infrastructure de recharge publique et des offres de covoiturage?

6.1 Mesure IS1: Analyser les futurs besoins en bornes de recharge

Objectifs

Les villes et les communes analysent les futurs besoins en bornes de recharge. Ce faisant, elles tiennent compte des diverses demandes en la matière.

Elles déterminent si les principaux groupes d'utilisateurs sont en mesure de stationner et de charger leurs véhicules essentiellement sur le domaine public.

En outre, lors de la planification de l'infrastructure de recharge publique, elles prennent en considération les caractéristiques du réseau électrique local.

Description

L'analyse des futurs besoins en bornes de recharge constitue la base d'une infrastructure de recharge efficace dans la commune ou dans la ville. Les petites communes ont tout intérêt à procéder à cette analyse en s'associant avec les communes voisines, la région ou le canton. Les prévisions concernant les besoins de recharge et leur localisation constituent une base de décision importante pour la coordination avec les fournisseurs privés de bornes de recharge et les fournisseurs d'électricité municipaux. Elles permettent aux villes et aux communes d'éviter des investissements inopportuns et de réduire les coûts.

Les villes et les communes devraient mettre à disposition des bornes de recharge publiques dans la mesure où ces bornes ne sont pas présentes en nombre suffisant dans les espaces privés. Elles peuvent également installer des bornes de recharge sur des emplacements d'importance stratégique et essentiels du point de vue du trafic. Cela profite tout particulièrement aux groupes d'utilisateurs qui ne peuvent stationner que sur le domaine public (p. ex. les riverains sans place de parc privée qui stationnent dans les zones bleues des quartiers d'habitation avec un macaron pour résidents ou les touristes qui utilisent les places de parc publiques dans les régions touristiques). Lors de la planification du réseau de recharge public, la ville ou la commune tient compte des divers droits d'utilisation du domaine public et du réseau local. En ce qui concerne le réseau électrique, la proximité des stations transformatrices est déterminante pour les coûts de réalisation.

Au vu de l'utilisation croissante de vélos électriques, la ville ou la commune planifie des pistes cyclables rapides et des parkings à vélos correctement dimensionnés.



Contrairement aux voitures électriques, la question des points de recharge publics pour vélos électriques est moins prioritaire.

Informations complémentaires:

- Bâle (2019): [Conseils relatifs au concept global en matière de mobilité électrique \(en allemand uniquement\)](#)
- Ville de Schaffhouse (2021): [Recours à la mobilité électrique \(en allemand uniquement\)](#)
- EBP Schweiz AG (2021): [Les scénarios de la mobilité électrique en Suisse – mise à jour 2021 \(en allemand uniquement\)](#)
- Protoscar (2021): [Guide d'installation de systèmes de recharge pour véhicules électriques 2021](#)
- Je-recharge-mon-auto.ch

Exemple concret

Recharger son véhicule dans l'espace public à Berne

En mars 2019, Energie Wasser Bern (ewb) et la Direction des ponts et chaussées de la ville de Berne ont lancé un projet pilote visant à faciliter la recharge de véhicules dans l'espace public. Le projet consiste à mettre à disposition des utilisateurs de voitures électriques qui n'ont pas de place de parc privée deux points de recharge dans deux bornes de recharge classiques de Berne. Un autre projet pilote utilise l'infrastructure de l'éclairage public existant pour y intégrer des points de recharge, évitant ainsi les constructions supplémentaires dans l'espace public. Ce projet propose pour l'instant trois points de recharge de ce type.

Informations complémentaires:

- [Energie Wasser Bern \(en allemand uniquement\)](#)

Comment construire une infrastructure de recharge répondant aux besoins?

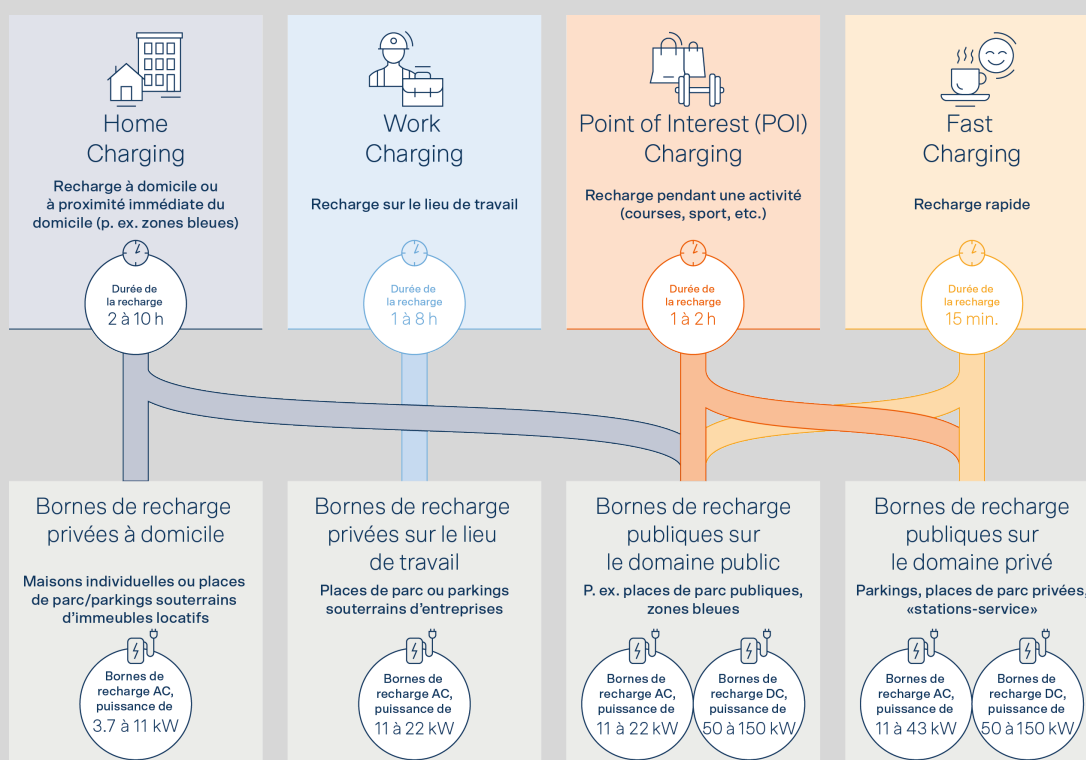
Les villes et les communes assument différents rôles dans le cadre du développement de leur infrastructure de recharge. En ce qui concerne l'infrastructure de recharge privée, elles peuvent adapter leurs règlements sur les zones et les constructions ou mettre en place des programmes d'encouragement afin d'aiguiller les projets. Quant à l'infrastructure de recharge publique, elles ont également plusieurs options:

- elles confient le développement complet du réseau de recharge à des prestataires privés;
- elles planifient, mettent en place et gèrent elles-mêmes un réseau de recharge public;
- elles mettent à disposition des emplacements sur le domaine public et octroient des concessions à des acteurs privés pour la mise en place et l'exploitation du réseau de recharge.

Les choix concernant le réseau de recharge public et les emplacements peuvent être motivés par des considérations stratégiques ou par la demande. Lors d'une première étape, les villes et les communes analysent les besoins auxquels leur infrastructure de recharge devra répondre. Il peut s'avérer judicieux de procéder à cette analyse en collaboration avec les communes voisines.

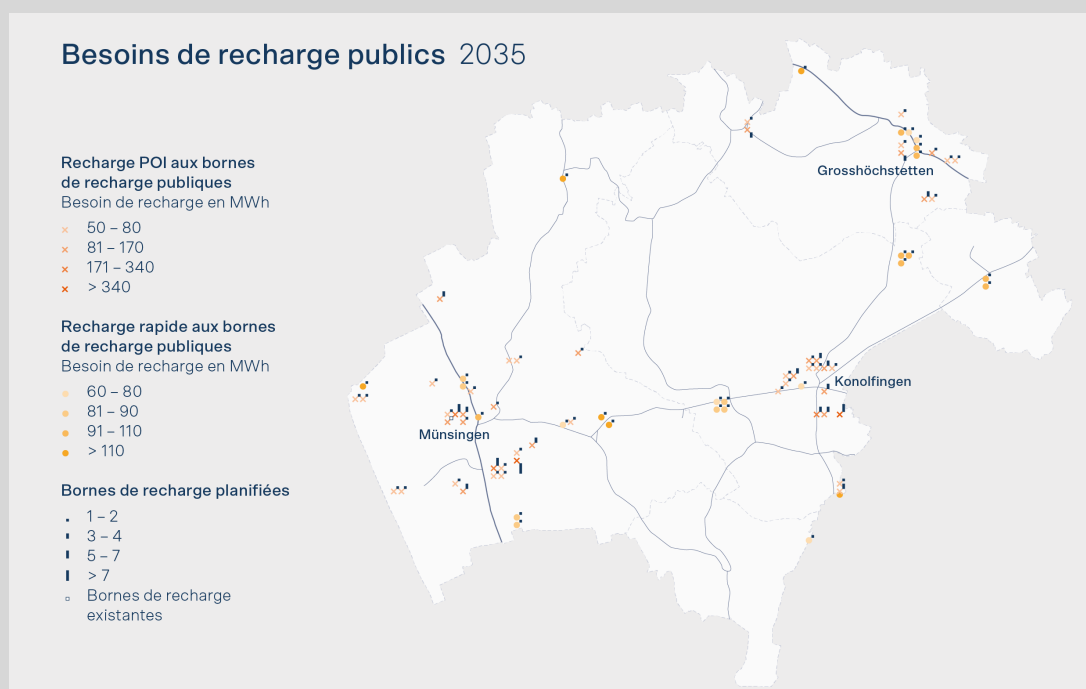
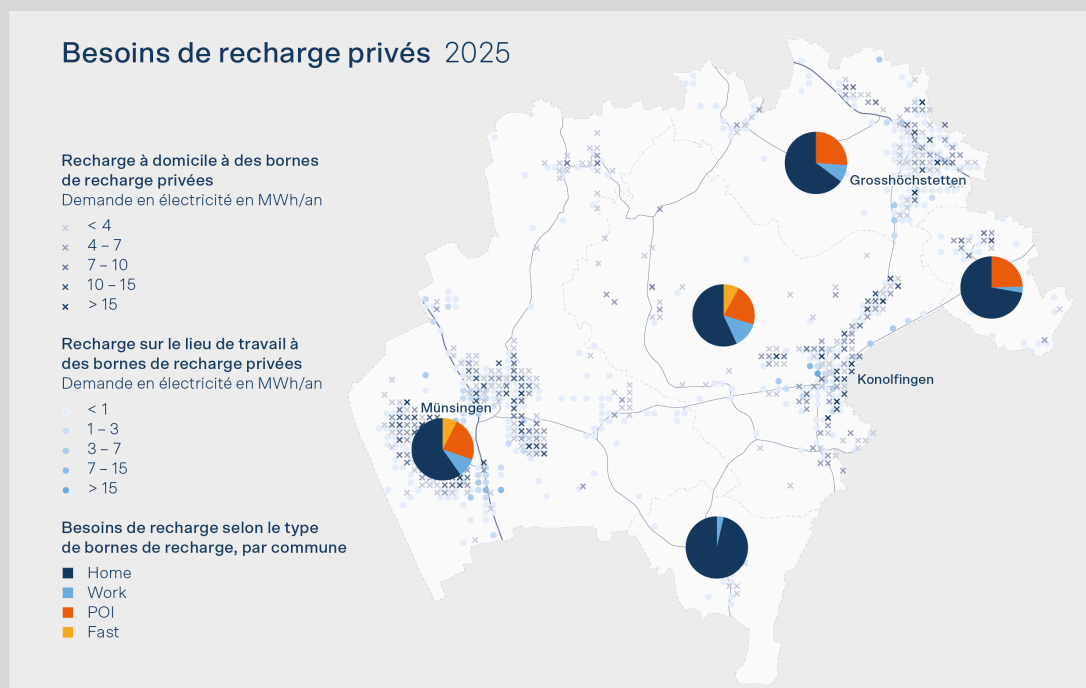
Besoins de recharge et stations de recharge

Les détenteurs de véhicules électriques ont quatre types de besoins en matière de recharge: la recharge à domicile (Home), la recharge sur le lieu de travail (Work), la recharge aux points d'intérêt (Point-of-Interest – POI) et la recharge rapide (Fast). Ils rechargent leurs véhicules à des bornes de recharge privées à domicile ou sur leur lieu de travail, à des bornes de recharge sur le domaine public ou encore à des bornes de recharge publiques situées sur le domaine privé.



Analyser les futurs besoins de recharge dans la commune

L'analyse montre les lieux et le volume des besoins en matière de recharge dans les communes. La recharge à domicile est demandée dans les quartiers résidentiels avec maisons individuelles et bâtiments multipartites disposant de parkings souterrains. Les besoins de recharge sur le lieu de travail concernent les employeurs dont de nombreux collaborateurs se rendent au travail en voiture ou les exploitants de flottes. Les besoins en bornes de recharge publiques se situent au niveau des parkings publics proches de points d'intérêt (POI) très animés et bien desservis. Enfin, la recharge rapide est nécessaire aux places de stationnement bordant les routes très fréquentées.



Mobilité électrique dans les communes en 2025 et en 2035

Nombre de véhicules électriques immatriculés (véhicules à batterie électrique et hybrides rechargeables) et nombre de bornes de recharge nécessaires selon le type de besoin.

Scénario	Véhicules électriques	Home	Work	POI	Fast
Münsingen					
2025	894	697	21	27	4
2035	3681	2649	92	59	14
Konolfingen					
2025	278	206	11	13	2
2035	1507	1071	49	30	9
Gross- hönchstetten					
2025	155	123	5	6	-
2035	927	625	24	15	6

Les données et les graphiques ont été établis à l'aide l'outil «Localizer», EBP



6.2 Mesure IS2: Ouvrir la voie au développement d'une infrastructure de recharge accessible au public

Objectif

Les villes et les communes informent, coordonnent, conseillent et soutiennent financièrement des acteurs privés afin qu'ils mettent à disposition des bornes de recharge accessibles au public.

Description

Souvent, les villes et les communes n'installent pas et n'exploitent pas elles-mêmes les bornes de recharge. Au lieu de cela, elles réunissent les conditions permettant à des privés de le faire. L'accent est mis sur les places de stationnement et les parkings publics, les zones de stationnement réservées aux résidents, les fournisseurs d'énergie, les prestataires d'offres de covoiturage, les taxis, les grands employeurs, les gestionnaires immobiliers, les centres commerciaux et les stations-service. Il n'est pas rare que les fournisseurs acceptent d'installer et d'exploiter l'infrastructure de recharge à leurs propres frais, surtout à des emplacements centraux. La ville ou la commune assume alors son rôle de coordination et de planification et réglemente l'utilisation des bornes de recharge sur le domaine public. En outre, elle définit l'exploitation des bornes par des tiers dans un concept ad hoc. Dans le cadre de la procédure d'octroi des concessions, elle publie des appels d'offres en vue de l'attribution de places de parc déterminées situées sur le domaine public à des exploitants de bornes de recharge privés.

Informations complémentaires:

- [Köniz \(2020\): Köniz met en service deux bornes de recharge pour voitures électriques \(en allemand uniquement\)](#)
- [Wädenswil \(2019\): Deux nouvelles bornes de recharge électrique publiques \(en allemand uniquement\)](#)
- [Bâle \(2021\): Installation de 200 bornes de recharge pour répondre aux besoins \(en allemand uniquement\)](#)
- [OFROU \(2020\): Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée](#)

Exemple concret

Infrastructure de recharge publique à Birsstadt

L'association Birsstadt rassemble dix communes (Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach). Son but est d'unir les forces, de défendre les intérêts communs et d'œuvrer à la



réalisation de projets conjoints. Dans le domaine de la mobilité électrique, l'association Birsstadt a fait élaborer un concept d'infrastructure de recharge en 2017, afin d'analyser les futurs besoins en bornes de recharge. Sur cette base, elle a identifié les places de stationnement publiques les plus adaptées dans les communes et défini des conditions-cadres uniformes en vue d'un appel d'offres public. L'infrastructure de recharge a ainsi pu être mise en place dès 2021.

Informations complémentaires:

- [Concept de mobilité électrique de l'association Birsstadt \(en allemand uniquement\)](#)

Non-discrimination, systèmes d'accès et de décompte

Les bornes de recharge publiques sont adaptées à tous les véhicules électriques. Un seul endroit réunit donc toutes les normes pertinentes de systèmes de recharge et de types de connecteurs (pour la recharge pendant le parcage, au minimum le type 2; pour les bornes de recharge rapide [«stations-service électriques»], il s'agit des trois types de connecteurs suivants: type 2, mode 3, système de recharge combiné CCS type 2 et CHAdeMO).

La borne de recharge identifie l'utilisateur au moyen d'un système d'accès (p. ex. carte RFID, code QR via une application smartphone, NFC ou SMS). Une fois l'utilisateur clairement identifié, l'électricité prélevée peut être payée au kWh, en fonction de la durée de stationnement ou encore au forfait. L'exploitant de la borne veille à ce que les moyens de paiement courants soient acceptés (p. ex. cartes de débit/crédit, cartes rechargées ou application smartphone) et évite toute discrimination tarifaire systématique (p. ex. en fonction du type de connecteur). Idéalement, l'accès à la borne de recharge est garanti à tout moment (24 heures sur 24, 365 jours par an) et est indépendant de la conclusion antérieure d'un contrat de longue durée (ou d'une carte de client p. ex.). L'administration publique et les entreprises peuvent rendre accessibles des bornes de recharge situées dans leur périmètre pour des périodes définies (p. ex. les soirs, les week-ends ou les jours fériés). L'inscription d'une borne de recharge sur les listes disponibles (p. ex. [je-recharge-mon-auto.ch](#)) permet d'augmenter la visibilité et d'élargir le cercle d'utilisateurs potentiels. Afin d'éviter toute discrimination, les bornes de recharge sont accessibles de manière égale aux personnes en fauteuil roulant. Pour cela, l'exploitant détermine les dimensions des places de recharge en fonction de l'équipement installé (cf. fiche technique «Places de recharge adaptées aux fauteuils roulants»).

Informations complémentaires:

- [Je-recharge-mon-auto.ch](#)
- [Places de recharge adaptées aux fauteuils roulants](#)



6.3 Mesure IS3: Soutenir les offres de covoiturage

Objectif

Les villes et les communes soutiennent les offres de covoiturage. Elles mettent à disposition des emplacements situés sur le domaine public, aident les prestataires à trouver des emplacements privés, effectuent un travail de relations publiques ou apportent un soutien financier à des systèmes non rentables pendant la phase initiale.

Description

Avec les offres de covoiturage, les villes et les communes parviennent à une mobilité durable. De nombreux fournisseurs étoffent en permanence leurs flottes de véhicules électriques. Mais ces véhicules doivent être rechargés. Pour développer l'infrastructure correspondante, les prestataires d'offres de covoiturage ont besoin du soutien des communes ou des villes – notamment parce que les véhicules stationnent souvent sur le domaine public.

La plateforme de partage «carvelo2go» permet aux usagers de louer des vélos-cargos électriques dans plusieurs villes et communes. Alternativement ou à titre complémentaire, celles-ci peuvent aussi mettre à disposition leurs propres services de mobilité, par exemple une flotte de vélos électriques dans les communes touristiques. Le financement est alors assuré par la municipalité elle-même ou avec le concours de l'industrie hôtelière locale.

Informations complémentaires:

- Commune de Steinach: [Sponti-Car Steinach \(en allemand uniquement\)](#)
- [Coopérative énergétique Zimmerberg \(en allemand uniquement\)](#)
- TCS: [SMARGO: la combinaison de la mobilité partagée et de la logistique urbaine](#)
- [E-Cargovia](#)
- carvelo2go.ch
- Bike-sharing.ch
- [Trafik Guide](#)
- [Mobility: partage de voitures électriques pour les communes](#)
- [Ubeeqo](#)
- [edrive carsharing](#)



6.4 Mesure IS4: Tester des projets innovants

Objectif

Les villes et les communes soutiennent des projets pilotes innovants qui s'intègrent dans leurs stratégies et concepts de mobilité électrique.

Description

Les villes et les communes saisissent les occasions qui s'offrent à elles de participer financièrement à des projets pilotes innovants. À cet égard, elles ont la possibilité de solliciter des fonds auprès de SuisseEnergie dans le cadre du programme de financement de projets destiné aux villes et aux communes (cf. encadré: [Soutien de la Confédération](#)). Elles examinent en outre les possibilités de soutien financier avec les autorités compétentes du canton.

Les projets pilotes envisageables dans le domaine des transports publics incluent, par exemple, l'utilisation d'autobus électriques ou l'électrification de la logistique urbaine avec des véhicules utilitaires électriques et des scooters électriques légers (services de livraison, p. ex. livreurs de pizzas). Les services sociaux, tels que l'aide et soins à domicile, empruntent souvent des itinéraires facilement planifiables pour lesquelles ils peuvent recourir aux véhicules ou aux vélos électriques. Le cas échéant, l'électrification de la navigation est également envisageable.

Informations complémentaires:

- Ville de Lugano: [Premier bateau à batterie en Suisse \(en italien uniquement\)](#)

Exemple concret

Projet pilote visant à diminuer le transport de marchandises dans la ville de Lugano

Le conseil municipal de Lugano a décidé de lancer un projet pilote appelé «Zero Emission City Logistics» conjointement avec une entreprise de logistique locale. L'objectif consiste à débarrasser le centre-ville du transit de poids lourds de livraison et d'acheminer les marchandises par des moyens plus discrets et plus écologiques.

Le projet a débuté le 23 août 2021. Pendant six mois, les paquets sont transportés tous les jours de manière groupée au centre-ville de Lugano. Ils sont ensuite livrés aux destinataires par des véhicules électriques d'une capacité de 600 kg et d'une autonomie de 130 km, auxquels viennent s'ajouter des vélos et des vélos électriques du projet «Grüner Blitz».



Informations complémentaires:

- [Communiqué de presse de la ville de Lugano relatif au projet pilote \(en italien uniquement\)](#)

Soutien de la Confédération

Exploitée par EKZ-Energieberatung et soutenue par SuisseEnergie, la plateforme francs énergie donne aux villes et aux communes un aperçu de tous les programmes de subvention de la Confédération, des cantons, des villes et des communes dans le domaine de l'énergie et de la mobilité.

Informations complémentaires:

- [Francsenergie.ch](http://francsenergie.ch)

Le catalogue consommation en ligne de SuisseEnergie et du TCS propose un aperçu de l'offre de marché dans le domaine des voitures particulières (y compris des informations sur la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique des modèles proposés) ainsi que de l'actualité des tout derniers modèles de véhicules.

Informations complémentaires:

- verbrauchskatalog.ch

Au travers de son programme «SuisseEnergie pour les communes», SuisseEnergie soutient les villes et les communes en leur fournissant des outils, un soutien financier et des informations relatifs à la mobilité durable.

Informations complémentaires:

- local-energy.swiss

L'«appel à projets» est une des prestations de soutien proposées dans ce cadre. Il permet aux acteurs municipaux de demander des subventions de SuisseEnergie pour leurs projets de mobilité innovante.

Informations complémentaires:

- [Appel à projets de villes et de communes \(local-energy.swiss\)](http://Appel à projets de villes et de communes (local-energy.swiss))

7 Points de contact

Points de contact dans les cantons

AG	Abteilung Energie
----	-------------------

AI	Amt für Hochbau und Energie
----	--------------------------------

AR	Amt für Umwelt, Lärm und Energie
----	-------------------------------------

BE	Office des ponts et chaussées du Canton de Berne
----	--

BL	Stv. Ressort Ener- gie
----	---------------------------

BS	Amt für Umwelt und Energie
----	-------------------------------

FR	Service de l'éner- gie
----	---------------------------

GE	Service de l'air, du bruit et des rayon- nements non ioni- sants
----	---

GL	Energiefachstelle
----	-------------------

GR	Amt für Energie und Verkehr
----	--------------------------------

JU	Section de l'éner- gie
----	---------------------------

LU	Energie und Im- missionen
----	------------------------------

NE	Service de l'éner- gie et de l'environ- nement
----	--

NW	Amt für Mobilität
OW	Energiefachstelle
SG	Energieagentur St. Gallen GmbH
SH	Energiefachstelle
SO	Amt für Verkehr und Tiefbau
SZ	Energiefachstelle
TG	Abteilung Energie
TI	Associazione TicioEnergia
UR	Amt für Energie
VD	Direction de l'énergie
VS	Service de la mobilité
ZG	Energiefachstelle
ZH	Amt für Verkehr

Vue d'ensemble des points de contact (associations, brochures, plateformes et outils)

Carvelo2go ECargoBikeSharing für Gemeinden	www.carvelo2go.ch www.carvelo2go.ch/mitwirken
e-mobile, Electrosuisse Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge	www.emobile.ch
EnergieSchweiz für Gemeinden Programm des Bundesamts für Energie für die Gemeinden	www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet

Forum bikesharing Schweiz Infoplattform zum Thema Bikesharing	www.bikesharing.ch
Mobility Carsharing Elektroautos für Gemeinden	www.mobility.ch Geschäftskunden > MobilityFlex für Gemeinden
Mobilservice Wissens und Vernetzungsplattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement	www.mobilservice.ch
Organisation Kommunale Infrastruktur OKI Themenbereich Kommunalfahrzeuge	www.kommunaleinfrastruktur.ch
Städtekonferenz Mobilität Städtische und kommunale Mobilitäts und Elektromobilitätsstrategien und konzepte	www.skmcvm.ch
Verband Swiss eMobility Elektromobilitätsverband der Schweiz	www.swissemobility.ch
Verein NewRide Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder	www.newride.ch
