Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Association des entreprises électriques suisses
Associazione delle aziende elettriche svizzere

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Par voie électronique via l'outil en ligne «Consultations»

12 octobre 2026

Thomas Marti, ligne directe: +41 62 825 25 11, thomas.marti@strom.ch

Prise de position concernant la modification de la loi sur l'énergie: Obligation de mettre en place une installation de base pour la recharge de véhicules électriques (mise en œuvre motion 23.3936)

Mesdames et Messieurs,

L'Association des entreprises électriques suisses (AES) vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position sur la modification de la loi sur l'énergie (LEne) concernant l'obligation de mettre en place une installation de base pour la recharge des véhicules électriques. L'AES saisit volontiers cette occasion.

L'AES salue l'objectif du projet, qui vise à faciliter l'accès à l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques. La mobilité électrique est un levier important de la politique énergétique et climatique. Le projet élimine les obstacles qui empêchent de nombreux locataires et copropriétaires par étages d'utiliser des véhicules électriques. L'AES considère que la réglementation allégée proposée est, en principe, appropriée compte tenu de l'intervention limitée dans les droits de propriété et de sa contribution à la décarbonation du transport individuel. Dans le même temps, l'infrastructure de recharge supplémentaire doit toutefois, être conçue dès le départ de manière à être pilotable et pérenne. Il convient à cet égard de veiller à ce qu'elle puisse être planifiée et exploitée au service du réseau.

La recharge pilotable offre un potentiel de flexibilité considérable et peut contribuer à réduire les coûts d'infrastructure dans le réseau de distribution. Le rapport explicatif de la Confédération précise qu'une borne de recharge doit pouvoir communiquer avec un système de gestion de charge existant et être pilotable, ce que l'AES salue également. Du point de vue de l'AES, cet objectif devrait encore être précisé ponctuellement dans la loi.

L'AES souligne que la conception de l'infrastructure de recharge doit veiller à une répartition équitable des coûts. Comme il s'agit avant tout d'une question relevant du droit de la propriété, ce point ne sera pas abordé plus en détail dans la présente prise de position.

L'AES demande deux modifications.

1. Prévoir une gestion de l'énergie et de la charge adaptée aux besoins en cas de points de recharge multiples
Le projet prévoit une gestion de la charge lorsqu'une aire de stationnement peut accueillir plus de deux véhicules. L'AES considère ce seuil comme important. Le projet devrait toutefois se concentrer plus précisément sur le nombre de points de recharge, car le nombre de places de stationnement ne reflète qu'indirectement la charge électrique réelle. Sont également déterminants la puissance des bornes de recharge, la simultanéité de leur utilisation, les autres consommateurs et installations de production en aval du raccordement au réseau, ainsi que la puissance de raccordement autorisée.

Lorsqu'il y a plusieurs points de recharge derrière un raccordement au réseau commun, une gestion de l'énergie ou de la charge (EMS) est généralement nécessaire. Toutefois, lorsque les conditions techniques concrètes l'exigent, un EMS doit également être prévu pour les aires de stationnement plus petites. Alors que la gestion de la charge permet notamment d'éviter les surcharges, la gestion de l'énergie permet en outre d'optimiser la consommation propre et de tirer parti des tarifs dynamiques.

Un tel système permet non seulement d'éviter tout dépassement de la puissance connectée disponible, mais il permet aussi:

- le traitement des tarifs dynamiques liés à l'énergie et à l'utilisation du réseau;
- l'intégration de la production photovoltaïque locale;
- une recharge au service du réseau et la prévention de pics de charge;
- la mise en œuvre des signaux de commande autorisés par le gestionnaire de réseau de distribution;
- l'utilisation des véhicules comme source de flexibilité ainsi que, à l'avenir, des applications bidirectionnelles.

La gestion de l'énergie et de la charge constitue donc un élément central d'une infrastructure de recharge pérenne. Elle doit être prévue partout où cela est nécessaire pour garantir un fonctionnement sûr, efficace et au service du réseau. Nous demandons donc une précision en ce sens à l'art. 45c, al. 2 LEne (cf. ci-dessous). Des recommandations supplémentaires de la branche à ce sujet figurent dans le document de la branche «Infrastructure de recharge pour l'électromobilité» de l'AES.

2. Préciser la capacité de communication et la pilotabilité
L'article 45c, alinéa 3, exige simplement que la borne de recharge soit «compatible» avec l'installation de base: du point de vue de l'AES, cette disposition est trop vague. L'AES propose de préciser expressément que les bornes de recharge doivent être **capables de communiquer et pilotables**.

Seules ces bornes de recharge peuvent interagir avec un système de gestion de l'énergie ou de la charge et être adaptées aux tarifs dynamiques, aux signaux de production locaux ou aux signaux de commande et de flexibilité autorisés. Il convient à cet égard de distinguer clairement la capacité technique de pilotage de l'autorisation de pilotage: la capacité technique ne confère aucun droit d'accès supplémentaire au gestionnaire de réseau de distribution ou à des tiers. Elle garantit simplement que l'infrastructure pourra répondre aux futures exigences du secteur de l'énergie. L'infrastructure de recharge devrait donc également être conçue de manière à ce que les points de recharge puissent à l'avenir être utilisés pour différentes applications de flexibilité (agrégation, marchés de la flexibilité, réponse à la demande, etc.). Il convient à cet égard de veiller en permanence à ce que l'infrastructure de recharge soit planifiée, mise en place et

exploitée conformément aux conditions techniques de raccordement en vigueur et aux exigences d'une exploitation sûre du réseau.

L'AES demande notamment les précisions suivantes:

Loi sur l'énergie, art. 45c

Alinéa 2:
«L'installation de base comprend la ligne d'alimentation en électricité jusqu'à la place de stationnement concernée, un système permettant d'attribuer la consommation d'électricité aux différents utilisateurs et, si la surface de stationnement offre suffisamment de place pour ~~stationner plus de deux véhicules~~ deux points de recharge ou lorsque les conditions techniques l'exigent, un système de gestion de l'énergie et de la charge.»

Alinéa 3:
«[…] Cette borne de recharge doit être compatible avec l'installation de base, capable de communiquer et être pilotable.»

L'AES soutient le développement de l'infrastructure de recharge. Grâce à une gestion de l'énergie et de la charge adaptée aux besoins, ainsi qu'à des bornes de recharge communicantes et contrôlables, ce développement peut s'effectuer au service du réseau et pérenne. Il convient à cet égard de toujours respecter les conditions techniques de raccordement en vigueur et les exigences d'une exploitation sûre du réseau. Cela favorise la mobilité électrique et contribue à éviter des coûts d'extension et de transformation du réseau de distribution.

Nous vous remercions de tenir compte de notre prise de position et restons à votre disposition pour toute précision.

Cordiales salutations,

Michael Frank
Directeur

Thomas Marti
Responsable du département Réseaux