



Rencontre professionnelle : Exemple

Intervenant : Jérôme Mayer
Exemple : Ville de Fribourg
Webinair – 18 mai 2026

Invité

Jérôme Mayer

Collaborateur scientifique dans le
secteur de la transition écologique

Ville de Fribourg





Réseau de recharge public

18.05.2026 – RechargeAuPoint

Objectifs de la Ville

En matière de mobilité, l'objectif prioritaire de la Ville est de réduire les déplacements motorisés individuels en favorisant la mobilité douce et les transports publics.

La part résiduelle des déplacements motorisés individuels doit être électrifiée.

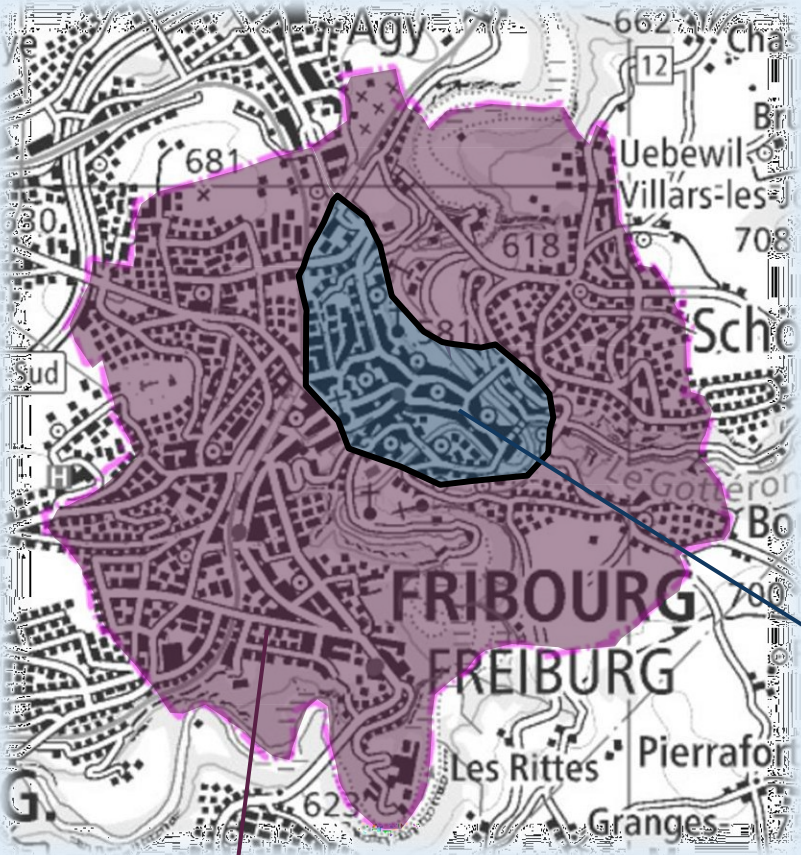
- ➔ Proposer des solutions de recharge aux habitants de la Ville
- ➔ Limiter le « tourisme de recharge »



Besoins de recharge



Source : RechargeAuPoint



Recharge à la maison

Recharge dans le quartier

Besoins de recharge



Recharge à la maison



Dans ce périmètre, le potentiel pour la mise en place de solutions de recharge privées est relativement important.

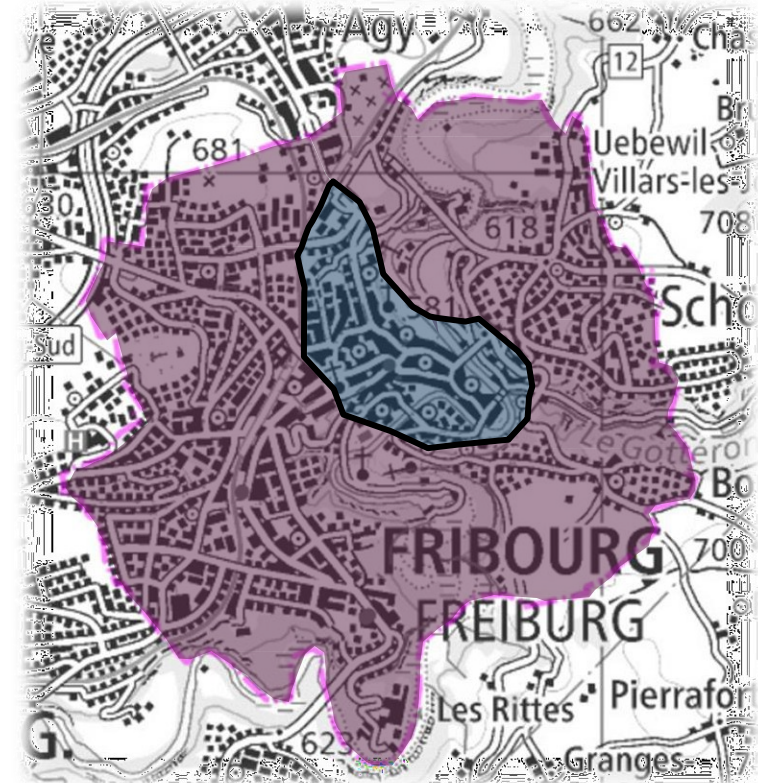
- La Ville ne souhaite pas intervenir directement dans la mise à disposition des infrastructures de recharge
- La Ville a mis en place des mesures de subventionnement pour les infrastructures de base dans les parkings collectifs des immeubles résidentiels



Recharge dans le quartier

Dans ce périmètre, le potentiel pour la mise en place de solutions de recharge privées est très limité, le stationnement des riverains se faisant principalement sur voirie.

- La Ville souhaite développer des infrastructures de recharge dans l'espace public



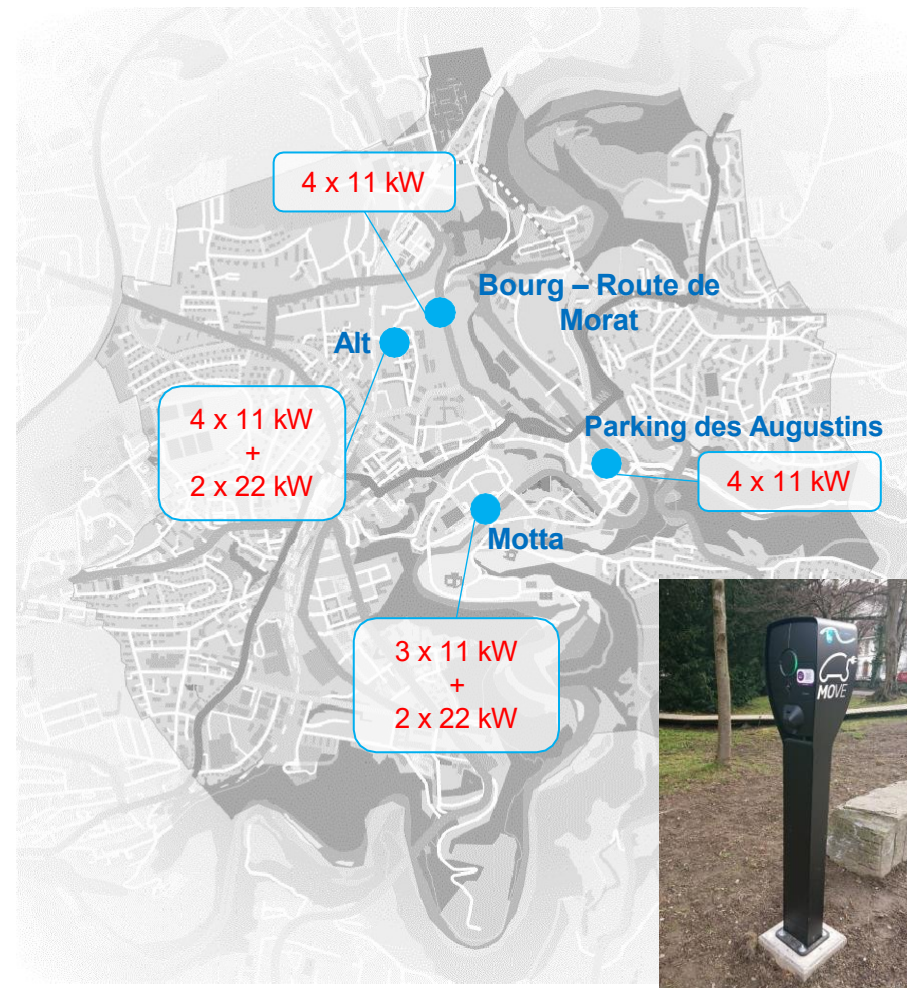
Développement de l'offre de recharge

Recherche des sites – Critères retenus :

- Proximité des habitations
- Possibilité de créer des hubs de recharge (min. 6 points de charge par site)
- Proximité du réseau électrique
- Sites appartenant à la Ville ou du canton (convention)

Developpement des sites :

- 4 premiers sites équipés
 - Travaux GC réalisés pour 100% du potentiel du site
 - Mise en place de bornes pour 50% du potentiel du site
- ➔ Sites évolutifs permettant une extension selon l'évolution de la demande



A

Le marché comme moteur

- + Aucun investissement pour la commune
- + Ces sites présentent un intérêt économique
- + Mise en place rapide des sites
- Seuls les sites très attractifs sur le plan économique sont retenus
- Une extension est peu probable
- Des tarifs de recharge plus élevés pour les utilisateurs
- Eventuels conflits en matière de politique des transports

B

La commune collabore avec les particuliers

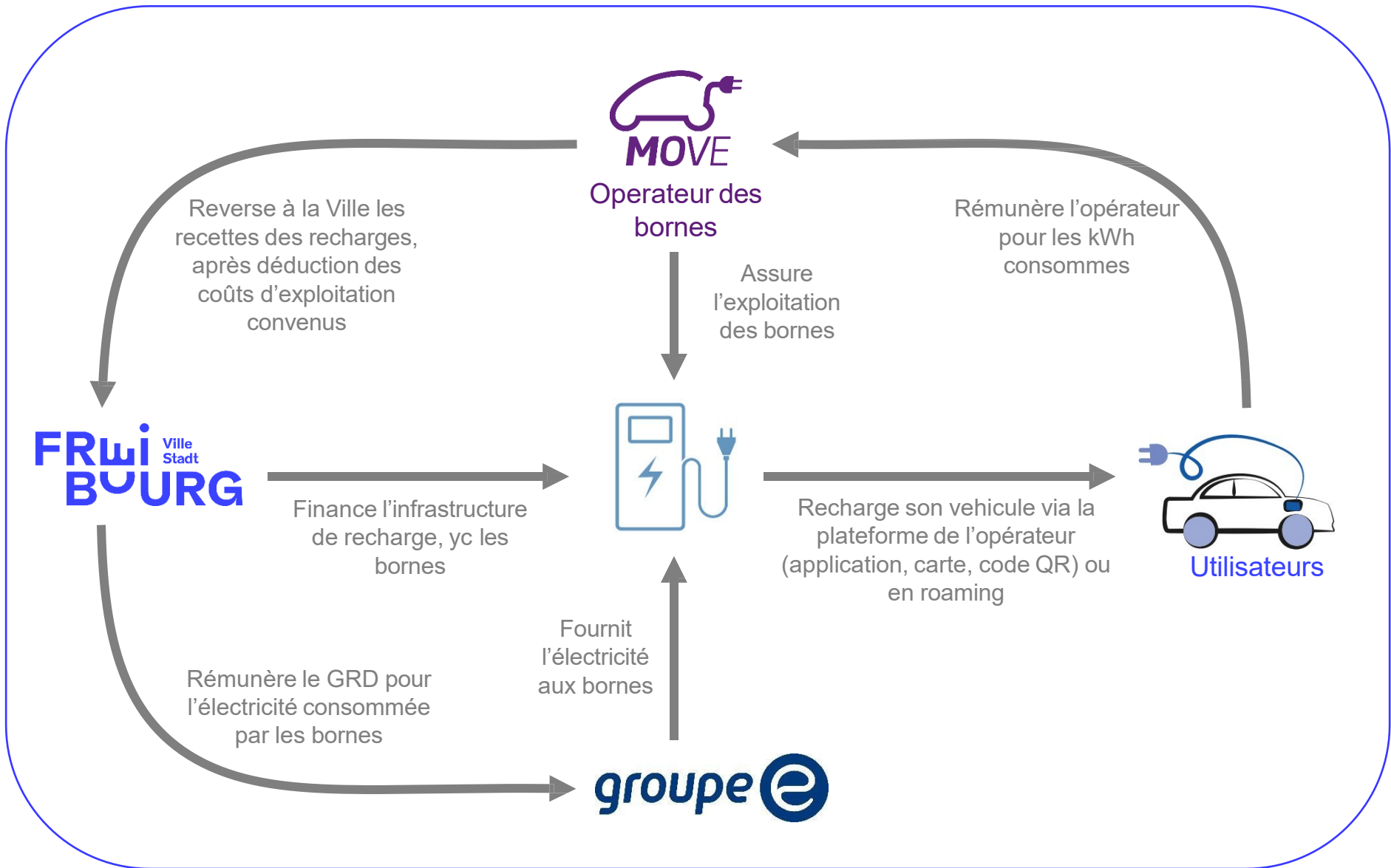
- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Des tarifs de recharge attractifs pour les utilisateurs
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Investissements à long terme de la part de la commune
- Risque prévisible de pertes en cas de refinancement insuffisant
- Les recettes générées par les activités de recharge reviennent principalement aux opérateurs privés

C

La commune en tant que prestataire

- + Un développement à grande échelle et adapté aux besoins
- + Les recettes reviennent intégralement à la commune
- + Choix de l'emplacement par la commune
- + Risque moindre de conflits en matière de politique des transports
- Des investissements plus importants et des coûts de fonctionnement plus élevés pour la commune
- Eventuelles lacunes en matière de compétences
- Risque de mauvais investissements et de frein à l'engagement privé

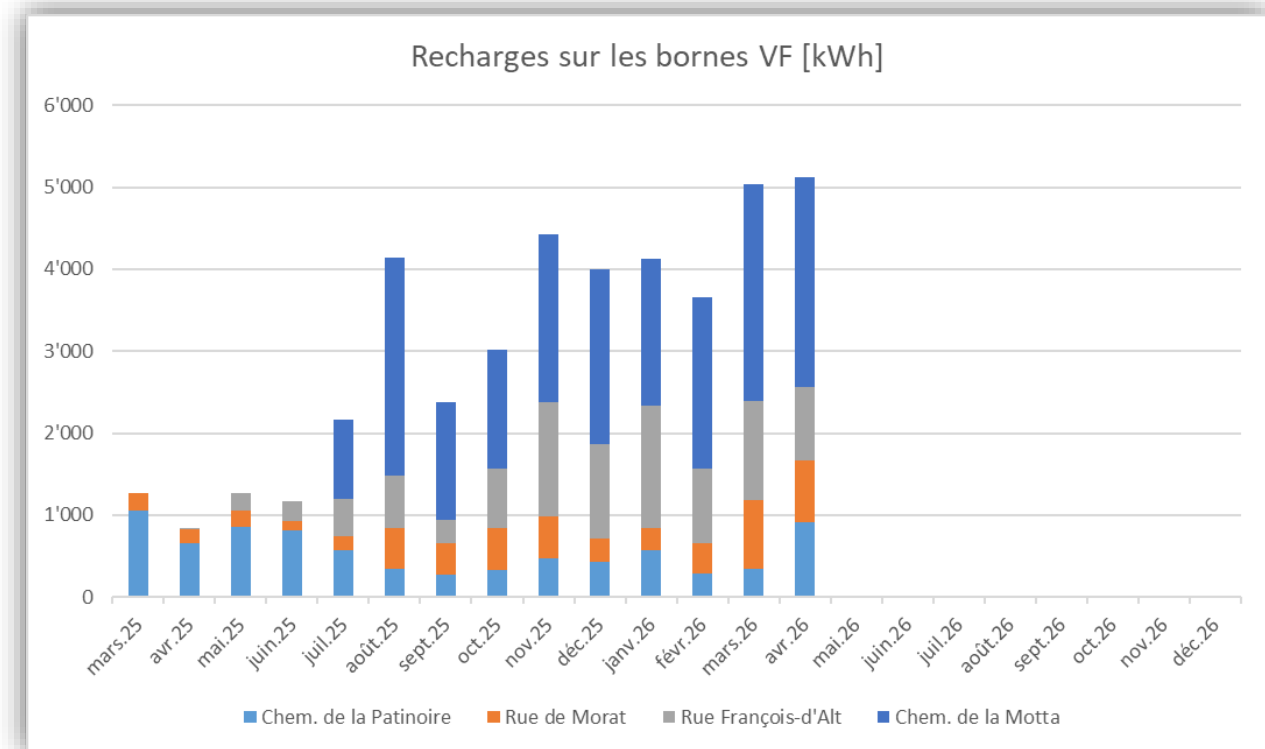
Modèle d'exploitation



- Avantages du modèle retenu
- Tarification maîtrisée par la Ville
 - Choix des emplacements pilote par la Ville
 - Possibilité de développer des infrastructures également dans des zones considérées

Retour d'expérience

- Tendence haussière de la consommation
- 3 utilisateurs sur 4 privilégient les bornes équipées de câbles fixes
- 50% de la consommation est réalisée sur les bornes DC 22 kW
- Consommation annuelle actuelle : 50 % de l'objectif à terme
- Seuil de rentabilité pas encore atteint
- Mobilisation des ressources RH de la Ville très limitée



Questions/réponses

Dans un sens, la ville vise aussi que le marché complète l'offre sur les sites rentables ?	La ville va aussi faire les sites rentables si ils le peuvent. Ce sera fait en fonction des besoins. Le but est d'abord sur l'espace public, ensuite ce sera aux privés. Sur l'espace public, pas de volonté que des privés viennent installer des infrastructures de recharge, car ils ne veulent pas de recharge rapide !
Le taux d'utilisation des bornes est-il en ligne avec les hypothèses préalables à leur installation?	50%-60% par rapport à ce qui a été estimé à terme, en prenant en compte que les gens doivent s'habituer à les utiliser etc... . Les chiffres permettaient d'être rentables, donc ça va dans la bonne direction.
Le choix de la puissance de 11kW est-elle, avec le recul, satisfaisant?	Recommandation de 11kW à 22kW par RechargeAuPoint. Les retours sont bons, et disent que c'est suffisant. Un véhicule en Suisse roule en moyenne 1h par jour et donc principalement stationnés. Les 22kW sont utilisés pour les touristes surtout, donc peut-être pas forcément aussi satisfaits. Retour d'expérience d'Yverdon qui était aussi très satisfait. Encore peu de recul depuis une année, cela reste encore à déterminer.
Il y a-t-il une différence importante de prix entre la recharge à 11kW et celle de 22 kW ?	Pas une grosse différence sur le tarif kWh, mais sur le tarif à la minute. Pour le 22kW tarif à la minute, pour pas qu'il y ait de voitures ventouses. Pas de limitation de temps sur les bornes de 11kW, pour que les habitants puissent laisser leur voiture pendant la nuit.
Quelles bornes avez-vous installées?	L'appel d'offre combinait la fourniture des bornes et l'exploitation des bornes, pour que l'exploitant puisse travailler avec des bornes avec lesquelles il a l'habitude de travailler. Un modèle n'a pas été défini (pas sûr que ce soit légal). Bornes Zaptec en 11kW ou Alpitronic HYC50 en 22kW
Qui est responsable de la réparation des pannes et de la gestion des appels clients dans votre modèle?	Pas encore de pannes actuellement. Move s'occupe des relations clients et s'il y a une panne software, -> Move sinon si c'est hardware-> Move si c'est petit sinon Move informe la commune sur le coût.

Echange d'experiences

Y a-t-il une reponse a la subvention de la ville pour les infrastructures collectives ?	Fribourg s'est inspire de Zurich, pour subventionner l'infrastructure de base, qui est souvent bloquante dans les projets. Il n'y a pas encore de retour, car la subvention a commence en mars 2026. Retour d'experience de St-Sulpice qui n'a pas eu beaucoup de retours depuis 1 annee.
Modèle d'exploitation à Lausanne	Lausanne a mis en place des 2019 sur quelques points, et de maniere massive depuis 2023. 60 points actuellement, 80 de plus encore a venir. Les services industriels sont dans l'administration communale et c'est probablement un avantage. La reparation des pannes est traitee en partie par un prestataire externe mais la ville gere les budgets. La ville remarque que c'est beaucoup de temps et souhaite peut-etre externaliser. La ville de Lausanne a installe des bornes Eaton, a 11kW ou 22kW. Plus de problemes sur les installations DC et elles ne seront plus installees. La ville va changer de marque, car les pannes sont trop frequentes.

Conclusion et perspectives

**Des mises a jour sur les
nouveaux outils, des
invitations a d'autres reunions
specialisees et d'autres
actualites ?**

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



Prochaine rencontre :

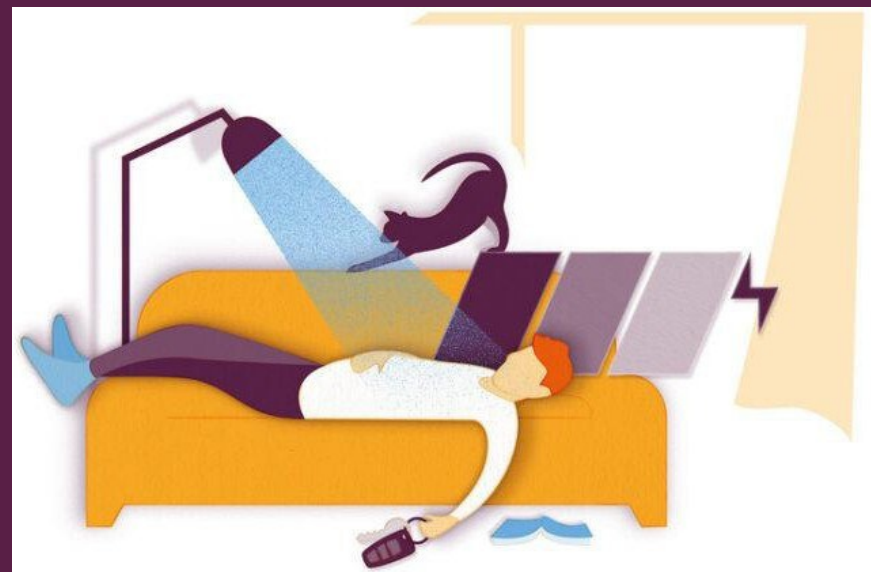
Realiser une infrastructure de recharge en entreprise

Le mardi 2 juin

En ligne, gratuit, de 10h a 12h

[Lien d'inscription](#)

- Bonnes pratiques et orientation concernant la planification, la réalisation et l'utilisation de l'infrastructure de recharge
- Exemples pratiques d'entreprises
- Echanges en petits groupes selon la region linguistique
- Temps dedie aux questions, a la discussion et au réseautage



Merci de votre attention !

Plus de SuisseEnergie?

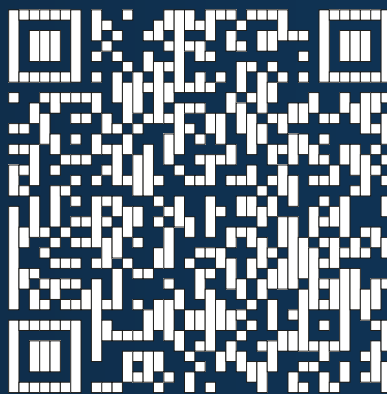
Oui, volontiers!



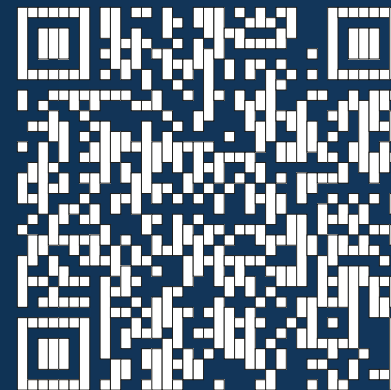
LinkedIn



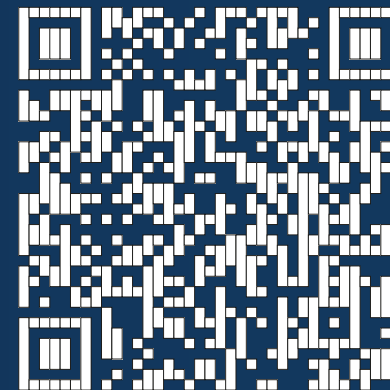
Podcasts



Tools



Programmes



Events