



8 juillet 2013

Appel d'offres: Projets-modèles dans le domaine de l'électromobilité

1. Situation initiale

Avec 36,5%, les transports représentent la plus grande part de la consommation d'énergie finale en Suisse. Entre 1990 et 2011, la consommation finale d'énergie pour les transports a passé de 262,5 PJ à 311,1 PJ (Statistique globale de l'énergie 2011). En 2009, 66% de la consommation finale d'énergie pour les transports (personnes, marchandises, véhicules hors-route) étaient liés à la route. La même année, le trafic des personnes sur le rail n'a utilisé que 4% de la consommation finale d'énergie pour les transports (OFEN 2011). 66,4% des trajets quotidiens sont parcourus avec le trafic individuel motorisé (TIM) et 23,4% avec les transports en commun (TC) (OFS 2012).

Alors que l'objectif des émissions de CO₂ pour les combustibles est en passe d'être atteint, les émissions dans le secteur des carburants ont continué d'augmenter entre 1990 et 2011. Le principal responsable de l'échec des objectifs de Kyoto est donc le trafic (Communiqué de presse du DETEC du 10.6.2011, OFEV 2013).

Dans le secteur des transports, les mesures et approches efficaces visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ sont donc extrêmement urgentes.

L'électrification du TIM pourrait être une possibilité de réduire la consommation d'énergie dans les transports, d'autant plus qu'un moteur électrique est supérieur à un moteur à combustion en termes d'efficacité. Selon le type de courant utilisé (mix de production), cela peut contribuer à réduire la demande d'énergie primaire pour les transports ainsi que les émissions de CO₂.

Au cours des dernières années, la technologie disponible, notamment la technologie des batteries, a été optimisée. Actuellement, les batteries sont plus performantes et meilleur marché; la propulsion électrique se fabrique en grandes séries; les moteurs hybrides ou plug-in hybrides (PHEV) sont déjà établis sur le marché ou commercialisés.

En 2012, 1269 véhicules électriques à quatre roues et 1134 véhicules électriques à deux ou trois roues (sans les e-bikes) ont été mis en circulation pour la première fois. Les débouchés restent donc encore modestes. Dans le cadre du programme SuisseEnergie, l'OFEN lance pour la troisième fois un appel d'offres public en vue d'accroître la part de marché du trafic individuel motorisé électrique et efficace énergétiquement. Au cours des deux dernières années, sept projets ont été retenus. Lors de ce nouvel appel d'offres, 2 à 4 projets exceptionnels et convaincants devraient bénéficier d'un soutien financier. Pour la période budgétaire 2013 à 2015, SuisseEnergie met à disposition 600 000 francs suisses pour soutenir et promouvoir des projets présentant un potentiel commercial et novateur important.



2. Limite du système et point fort

Par le biais d'activités spécifiques aux groupes-cibles et d'une communication professionnelle, les projets-modèles doivent rendre les utilisateurs potentiels attentifs au nouveau produit ou à la nouvelle prestation et améliorer ainsi les conditions nécessaires à une hausse de la part de marché des véhicules électriques efficaces énergétiquement.

Le cofinancement concerne des projets novateurs et prometteurs devant débiter en Suisse en 2014 au plus tard. Il s'agit de projets pour les véhicules à deux voies et à voie unique (véhicules fonctionnant uniquement avec une batterie électrique, PHEV, voitures électriques équipées d'un range extender, e-bikes, e-scooters et e-motos). Sont particulièrement intéressants les projets qui, tout en améliorant l'efficacité énergétique, ont également des effets positifs sur une mobilité durable et respectueuse des ressources (p. ex. mobilité combinée ou partagée).

L'appel d'offres réalisé cette année définit pour la première fois un point-fort, en l'occurrence les **véhicules électriques à deux roues**. Ces derniers affichent une consommation d'énergie comparativement faible et demandent peu de place. En outre, ils peuvent être utilisés pour remplacer une voiture (p. ex. dans les centres-villes engorgés ou en combinaison avec les TC). Ils présentent donc des avantages de taille par rapport aux véhicules électriques à deux voies. L'accent est mis sur des activités devant permettre d'augmenter la part de marché des véhicules électriques à deux roues de manière significative. Les e-scooters et les e-motos sont visés en priorité, étant donné que les e-bikes sont déjà bien établis sur le marché. Les projets encourageant de manière très ciblée le remplacement des véhicules inefficaces par des e-bikes peuvent toutefois également être encouragés. Lors de l'attribution des aides financières, les projets s'inscrivant dans le point fort **véhicules électriques à deux roues** seront traités en priorité dans un cadre défini au préalable.

Voici quelques exemples de projets méritant d'être soutenus:

- Expérimentation et introduction de solutions novatrices permettant d'acquérir de nouvelles connaissances et de répondre à des questions en suspens;
- Mise en œuvre de projets contribuant efficacement à rendre les véhicules électriques visibles et à acquérir de l'expérience en la matière;
- Mise en œuvre de projets permettant, de par leur caractère novateur et une communication professionnelle de l'électromobilité, une présence dans les médias élevée et suscitant l'attention au niveau national;
- Intégration des véhicules électriques dans les parcs automobiles existants (entreprises, secteur public, etc.);
- Intégration des véhicules électriques dans les offres de covoiturage et les offres de mobilité multimodale;
- Coopérations d'un genre nouveau et intersectorielles (p. ex. tourisme) en vue de créer des possibilités d'expérimentation;
- Conquête de nouveaux segments de clientèle grâce à des concepts novateurs de véhicules et des modèles d'organisation innovants.



3. Critères de sélection

Il s'agit aussi bien de soutenir le développement d'un projet existant (le profit supplémentaire généré par la subvention de SuisseEnergie doit être prouvé) que les nouveaux projets. Le cofinancement concerne des projets prêts à être mis en œuvre, qui présentent un caractère novateur et livrent de nouvelles connaissances sur l'utilisation de véhicules électriques ainsi que sur les prestations et les infrastructures requises. Les modèles susceptibles d'être diffusés et de servir d'exemples à l'échelle nationale présentent un intérêt tout particulier. Pour les projets partiels dans le cadre de projets de grande envergure, il faut à la fois que leur objet et l'étape devant être soutenue soient clairement définis et que des perspectives de mise en œuvre réalistes soient avancées.

Les requérants doivent exposer les perspectives de succès en fonction des critères suivants:

- Potentiel d'innovation et de commercialisation;
- Potentiel d'efficacité énergétique et de réduction du CO₂ en Suisse;
- Garantie d'un modèle d'organisation durable et passage à une phase d'exploitation à la fin du projet;
- Mesures spécifiques aux groupes-cibles avec multiplicateur élevé et déploiement des effets au niveau national.

A quels critères un projet doit-il répondre?

- Les activités destinées aux groupes-cibles importants doivent toucher un nombre d'utilisateurs aussi élevé que possible; les applications particulières sans grand impact énergétique ont peu d'importance;
- Les véhicules électriques et/ou les prestations y relatives doivent être testés pour un fonctionnement au quotidien;
- Une évaluation des expériences et des résultats du projet doit être garantie et accessible au public;
- Les coûts totaux des projets soutenus s'élèvent au moins à 100 000 francs (exceptions possibles dans certains cas motivés);
- Les prestations propres et de tiers s'élèvent au moins à 60 % du coût total du projet (exceptions possibles dans certains cas motivés);
- Les moyens fédéraux déjà sollicités et dont l'attribution a été confirmée doivent être déclarés;



- Présentation de la situation financière et des perspectives de financement;
- Nécessité d'un soutien fédéral comme impulsion de départ;
- L'additionnalité du projet (nécessité de la subvention de SuisseEnergie et avantage supplémentaire généré par la subvention de SuisseEnergie) doit être prouvée;
- Solide assise du projet et recours à des partenaires qualifiés et professionnels pour la mise en œuvre;
- Gestion de projet transparente assortie d'une division en étapes et d'un contrôle des coûts et de l'efficacité;
- Orientation et effet à long terme;
- Potentiel d'effet, de multiplication ou de diffusion à l'échelle nationale;
- Aucun impact négatif significatif au niveau de l'environnement dans l'ensemble.

Quels sont les projets qui n'ont aucune chance d'obtenir des subventions?

- Projets dont les auteurs ne peuvent pas garantir la mise en œuvre;
- Recherche fondamentale, études, organisations de manifestations, de conférences ou de foires et subventions annuelles ou d'exploitation à des organisations;
- Projets visant principalement la construction et l'exploitation d'installations d'infrastructure;
- Projets purement technologiques;
- Projets axés uniquement sur la communication/l'information et non pas sur la mise en œuvre concrète, notamment colloques, congrès, campagnes, expositions, matériel didactique et publications (brochures, dépliants, etc.);
- Projets financés directement ou indirectement par un ou plusieurs offices fédéraux;
- Projets soutenus dans le cadre de mesures de compensation des émissions de CO₂ (p. ex. Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ KliK).

4. Organisation / Equipe de projet

Le soutien financier concerne les projets de l'économie privée et des pouvoirs publics (cantons, régions, communes, y compris en coopération avec d'autres partenaires). Le partenaire contractuel est une entité juridique (personne morale ou physique) avec administration en Suisse.



5. Calendrier

Dépôt des formulaires de demande en 5 exemplaires	9 septembre 2013
Décision concernant l'adjudication des projets	Fin septembre 2013
Démarrage des projets	À partir de octobre 2013
Rapport intermédiaire	Semestriel ou annuel selon les projets
Fin des projets avec rapport final	Début 2016 au plus tard
Exposés techniques	OFEN en cas de besoin

6. Coûts / Recours à des moyens tiers

L'OFEN (SuisseEnergie) met à disposition 600 000 francs suisses (TVA et frais inclus). Conformément à l'ordonnance sur les subventions et aux articles 12 et 14 de la loi sur l'énergie, les aides financières de l'OFEN **ne peuvent dépasser 40% des coûts totaux du projet** (exceptionnellement 60% dans certains cas motivés).

7. Informations supplémentaires et remise des demandes

Stephan Walter, section Mobilité, Office fédéral de l'énergie (OFEN), 3003 Berne,
tél. +41 31 325 50 44,

E-mail: stephan.walter@bfe.admin.ch



Bibliographie

Office fédéral de l'énergie 2012: *Statistique globale suisse de l'énergie 2011*, Berne. 62 p.

Office fédéral de l'énergie 2011: *Fondements pour la stratégie énergétique du Conseil fédéral (en allemand avec résumé en français); printemps 2011*, Berne. 125 p.

Office fédéral de la statistique (OFS) 2012: *La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement mobilité et trafic 2010*, Neuchâtel. 118 p.

Office fédéral de l'environnement (OFEV) 2013: *Emissions d'après la loi sur le CO₂ et d'après le Protocole de Kyoto*, Berne. 11 p.