



**Direction générale
de l'environnement (DGE)**

Direction de l'énergie

Avenue de Valmont 30b
1014 Lausanne

***Subvention des études municipales visant la
promotion de la mobilité électrique***

Conditions générales

Décembre 2018

Mise à jour février 2022

1. But du document

Le présent document s'adresse aux communes qui souhaitent réaliser des études préalables à la mise en place d'actions visant à développer la mobilité électrique. Il a vocation de guide et a pour but de fournir aux communes les éléments du cahier des charges leur permettant de demander des offres de prestations. Le contenu des études peut être adapté pour mieux intégrer les spécificités communales et/ou intercommunales et correspondre aux politiques qu'elles poursuivent.

2. Description du programme de subvention

Une subvention cantonale est allouée aux communes ou groupement de communes dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie ou de mesures pour la promotion de l'acquisition et l'usage de véhicules électriques (100% électriques et hybrides rechargeables) ainsi que pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge au niveau régional ou communal. Les études subventionnées doivent couvrir l'un ou plusieurs des domaines suivants : stratégie régionale ou communale de mobilité électrique, plan d'actions et accompagnement opérationnel.

3. Cadre et objectifs du programme

3.1. Périmètre

Les études soutenues par le Direction de l'énergie (DGE-DIREN) doivent permettre de dégager une vision cohérente et réfléchie à l'échelle régionale ou communale s'agissant du développement de la mobilité électrique ou valider des plans d'actions ou des engagements financiers régionaux ou communaux. Grâce à ces études, les actions et les engagements régionaux ou communaux dans le domaine de la mobilité seront plus pertinents et mieux intégrés à leurs environnements. Elles doivent, par ailleurs, permettre de poser le cadre permettant d'accompagner l'accélération de la transition vers une mobilité électrique durable et intégrée à l'environnement et la politique menée par le Canton de Vaud en la matière.

Les études doivent être axées principalement sur l'usage des voitures individuelles électriques (VE : 100% électriques et VHR : hybrides rechargeables) et/ou le déploiement d'infrastructures privées et publiques pour la recharge de voitures électriques. Les études peuvent intégrer des éléments relatifs à la mobilité électrique 2-roues ainsi qu'à la mobilité électrique d'utilitaires, de véhicules techniques et de véhicules de transports (personnes ou marchandises).

Les études de dimensionnement d'infrastructures pour les habitations individuelles, les immeubles existants ou neufs et les parkings semi-publics ou publics ne sont pas subventionnées.

3.2. Public-cible

La subvention proposée s'adresse aux communes, groupements de communes et associations intercommunales de droit public. **Les petites communes sont particulièrement encouragées par la DGE-DIREN à participer au programme.**

Les institutions et entreprises (y compris sociétés de transports publics) ne peuvent pas bénéficier des aides financières.

3.3. Montant des subventions

Le nombre d'études subventionnées est limité à deux par entité. Le montant de la subvention est plafonné à 50% des coûts (TTC), mais au maximum à CHF 10'000.- par étude. Lors de regroupement de communes le montant plafond de 10'000.- peut être augmenté en fonction du bassin de population.

Les études, dont le montant total est inférieur à CHF 5'000.-, ne sont pas subventionnées.

Les soutiens financiers incluant d'autres parties (ex. programme Cité de l'Energie) ne peuvent pas dépasser le montant de l'étude.

4. Conditions d'éligibilité

- i. Seules les demandes qui respectent les critères ci-dessous sont éligibles :

- ii. La subvention est limitée aux études régionales ou communales axées sur l'une des trois actions énumérées au paragraphe 5
- iii. Toutes les obligations définies dans les législations fédérales et cantonales doivent être respectées, en particulier celles mentionnées dans le formulaire de demande d'aide financière
- iv. Toutes les études doivent porter sur la période allant jusqu'à 2025
- v. Il ne peut pas y avoir d'acquisitions d'études avant notre accord écrit. Des études en cours de réalisation ou déjà achevées ne sont plus subventionnées. La date d'envoi de l'accord écrit fait office de référence pour vérifier la rétroactivité de la demande par rapport à l'acquisition d'études

5. Etudes subventionnées

Les trois types d'étude suivants sont éligibles et peuvent être combinés.

5.1. Stratégie régionale ou communale de développement de la mobilité électrique

a. Objectifs

Cette étude doit permettre de dégager une vision à court et moyen terme de l'évolution de la mobilité électrique au niveau de la commune (ou de la région) avec à la clé des objectifs chiffrés en la matière.

b. Contenu de l'étude

Les études stratégiques sont articulées autour de 6 rubriques:

i. Enjeux et évolution de la mobilité électrique

- + enjeux et évolution de la mobilité électrique de manière générale
- + enjeux et évolution de la mobilité à l'échelle régionale ou communale
- + scénarios (min. 2) de projection (avec explications)

ii. État de la situation actuelle et potentiel de développement de la mobilité électrique à l'échelle régionale ou communale

- + profil géographique et topographique (rural, urbain,...)
- + profil socio-économique (habitants, emploi, types d'habitation et secteurs économiques,...)
- + état de la situation de la mobilité (axes routiers, trafic pendulaire, transports publics,...)
- + politique de promotion de production et/ou de consommation d'électricité renouvelable
- + plan d'actions ou mesures actuelles pour la mobilité durable
- + plan d'actions ou mesures actuelles l'achat ou d'usage de véhicules électriques
- + nombre actuel de véhicules électriques
- + nombre actuel d'infrastructures de recharge publiques
- + investissements à disposition pour des projets de mobilité durable
- + parc de véhicules communaux (par motorisation VER, VHR, hybride, gaz et thermique)

iii. Objectifs régionaux ou communaux en matière de développement de la mobilité électrique à court et moyen termes

- + description de la stratégie de la mobilité électrique à l'échelle régionale ou communale
- + pourcentage des véhicules électriques (au minimum des voitures de tourisme)
- + nombre d'infrastructures publiques de recharge
- + impact énergétique des véhicules électriques

iv. Projections à l'horizon 2025

- + nombre de véhicules électriques (au minimum des voitures de tourisme)
- + nombre d'infrastructures publiques de recharge selon une segmentation appropriée

v. Impacts énergétiques

- + consommation énergétique des véhicules électriques d'aujourd'hui à 2025
- + production et/ou distribution d'électricité renouvelable supportant cette consommation
- + réduction des émissions de CO₂, consommation de carburants, impacts sur les réseaux...etc.
- + descriptions des hypothèses concernant les paramètres supportant les projections

vi. recommandations succinctes pour un plan d'actions et de mesures supportant le développement de l'usage des véhicules électriques à l'échelle régionale ou communale

Pour supporter les régions et les communes dans la définition des projections de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge publiques, ainsi que la consommation énergétique envisagée de ces véhicules, la DGE-DIREN fourni, en annexe, à titre indicatif, ses propres projections cantonales pour la période allant de 2018 à 2030. Ces projections peuvent servir de référence pour définir les projections régionales et communales.

c. Livrables attendus

Les livrables ci-dessous doivent être établis et remis à la DGE-DIREN sous la forme de PDF et de fichiers Excel :

i. un rapport comprenant :

- + synthèse de la stratégie, de l'état des lieux de la situation actuelle, des objectifs chiffrés, du nombre de véhicules et d'infrastructures publiques ainsi que les impacts énergétiques.
- + Listing des mesures possible pour soutenir l'acquisition/usage de véhicules électriques

ii. des fichiers annexes reprenant les données principales et comprenant notamment :

- + projection de véhicules électriques sur le territoire à l'horizon 2025
- + projection d'infrastructures de recharge publiques sur le territoire à l'horizon 2025
- + implantation géographique
- + impact énergétique (consommation d'énergie électrique) à l'horizon 2025

5.2. Plan d'actions et de mesures

a. Objectifs

L'élaboration d'un plan d'actions et de mesures en mobilité électrique supportant l'acquisition et/ou l'usage de véhicules électriques à l'échelle régionale ou communale a pour buts principaux de :

- + définir un certain nombre de mesures adaptées à l'environnement régional et communal
- + définir chaque mesure envisagée
- + proposer un plan d'actions pour la mise en œuvre des mesures envisagées

Les mesures proposées peuvent être :

- + financières (subventions ou exonérations de taxes/frais)
- + incitatives ou réglementaires
- + de communication

b. Contenu de l'étude

Le plan d'actions et de mesures devrait être articulé autour des 3 rubriques ci-dessous. Ces rubriques contiennent les éléments suivants qui doivent être abordés, évalués, analysés et rapportés :

i. Sélection d'un certain nombre de mesures

- + liste des mesures envisagées
- + justification/documentation des mesures sélectionnées

ii. Définition de chaque mesure envisagée

- + description de la mesure (objectifs, publics cibles, critères et conditions,...)
- + impacts attendus à court/moyen terme
- + indicateurs permettant de définir le succès de la mesure
- + ressources financières et humaines (internes et externes)(source de financement)
- + démarches pour leur mise en œuvre (méthodologie, partenaires, communication,...)
- + risques de déviation par rapport aux projections initiales

iii. Plan d'actions et échéancier regroupant les différentes mesures envisagées

Pour supporter les régions et les communes dans la définition des mesures en mobilité électrique supportant l'acquisition et/ou l'usage de véhicules électriques, la DGE-DIREN fourni, en annexe, à titre indicatif, une brève description d'une sélection de mesures envisageables. Ces informations peuvent servir de base pour définir les mesures régionales et communales.

c. Livrable attendu

Le rendu se fait sous la forme de rapport écrit contenant notamment :

- + Une synthèse du plan d'actions et de mesures supportant l'achat/usage de véhicules électriques
- + Une description de chaque mesure envisagée

5.3. Déploiement d'infrastructures de recharge publiques

a. Objectifs

L'élaboration d'une étude pour le déploiement régionale ou communale d'infrastructures de recharge publiques a pour buts principaux de :

- + établir une stratégie cohérente et réfléchie de déploiement d'infrastructures de recharge publiques
- + établir une projection des besoins en infrastructures de recharge publiques
- + proposer des recommandations pour les choix technologiques, de fournisseurs/partenaires, de monétisation et d'emplacements pour les infrastructures de recharge publiques

b. Contenu de l'étude

L'étude pour le déploiement régionale ou communale d'infrastructures de recharge publiques devrait être articulée autour des 5 rubriques ci-dessous. Ces rubriques contiennent les éléments suivants qui doivent être abordés, évalués, analysés et rapportés :

- i. Stratégie régionale ou communale en termes d'infrastructures de recharge publiques**
 - + objectifs régionaux ou communaux en termes de mobilité électrique à court/moyen terme
 - + objectif régional ou communal en termes d'infrastructures de recharge publiques
 - + nombre actuel d'infrastructures de recharge publiques
- ii. Projections pour la période allant d'aujourd'hui à 2025 (maximum)(reprise de la stratégie)**
 - + infrastructures publiques de recharge envisagées selon une segmentation appropriée
 - + définition des hypothèses concernant les paramètres supportant les projections
- iii. Recommandations technologiques et opérationnelles**
 - + choix technologiques (borne, interopérabilité, accessibilité, monétisation, services,...)
 - + choix de partenaires et/ou de fournisseurs
 - + définition des grilles tarifaires pour la recharge
 - + description des paramètres et/ou hypothèses supportant les recommandations
- iv. Recommandations pour les emplacements d'infrastructures de recharge publiques**
 - + définition des emplacements génériques ou spécifiques appropriés
 - + description des impacts potentiels sur le réseau de distribution électrique
 - + description des paramètres et/ou hypothèses supportant les recommandations
- v. Recommandations pour un échéancier de déploiement d'infrastructures de recharge publiques à l'échelle régionale ou communale**

Cette étude peut être complétée par une analyse des ressources (y compris financières) nécessaires et d'un plan d'actions pour le déploiement régionale ou communale d'infrastructures de recharge publiques.

Pour supporter les régions et les communes dans l'élaboration du déploiement régional ou communal d'infrastructures de recharge publiques, la DGE-DIREN fourni, en annexe, à titre indicatif, une suggestion de la segmentation des infrastructures. Ces informations peuvent servir de base pour définir les projections dans l'étude de déploiement d'infrastructures de recharge régionales et communales.

c. Livrables attendus

Les livrables ci-dessous doivent être établis et remis à la DGE-DIREN sous la forme de PDF et de fichiers Excel :

i. un rapport comprenant :

- + synthèse de la stratégie, des objectifs, du nombre d'infrastructures publiques envisagées ainsi que les recommandations technologiques, opérationnelles et d'emplacement
- + échéancier de déploiement d'infrastructures de recharge publiques

ii. des fichiers annexes reprenant les données principales et comprenant notamment :

- + projection d'infrastructures de recharge publiques sur le territoire d'aujourd'hui à 2025

6. Marche à suivre

- i. Prenez connaissance des conditions d'éligibilité et rédiger le cahier des charges
- ii. Demandez une offre (descriptif détaillé, coût par élément et tarif horaire des intervenants) à un ou des prestataires pour une étude de mobilité électrique sur la base du présent document
- iii. Vérifiez que l'offre pour votre étude satisfasse les conditions d'éligibilité énumérées ci-dessous
- iv. Déposez votre demande en envoyant le formulaire d'annonce et l'offre à la Direction de l'Energie (DGE-DIREN). Seules les demandes papier, datées, signées et accompagnées des annexes requises sont prises en considération
- v. Attendez la décision d'octroi de la subvention par la DGE-DIREN avant d'engager les commandes (études). La DGE-DIREN examine la demande et vérifie sa conformité aux critères d'octroi. En cas de besoin, des documents complémentaires peuvent être demandés. La DGE-DIREN communique sa décision par écrit au requérant.
- vi. Suivez l'exécution de l'étude. Après réception de la décision, l'entreprise mandatée pour l'étude de mobilité électrique peut exécuter l'étude, jusqu'à vous livrer le document final. L'étude doit être finalisée et le rapport final fourni dans les 12 mois suivants l'octroi de la subvention.
- vii. Vérifiez la qualité du document final en lien avec vos attentes et les conditions d'éligibilité.
- viii. Annoncez l'exécution de l'étude et transmettez les pièces demandées, à savoir le formulaire d'avis de restitution dûment complété, signé, daté et accompagné des annexes à la DGE-DIREN (facture, copie du document final) au plus tard un mois après la livraison du document final de l'étude. Une copie du document final et de toutes ces annexes sera transmise à la DGE-DIREN.
- ix. Le paiement de la subvention est effectué après contrôle du formulaire, de la réception du document final de l'étude subventionnée et des annexes, pour autant que les ressources de l'Etat le permettent dans le cadre des budgets annuels. Si l'un de ceux-ci s'avère non conforme, le versement est suspendu jusqu'à la confirmation de la correction des défauts constatés.

Si vous avez encore besoin d'aide, nous répondons à vos appels téléphoniques et à vos courriels.

ANNEXE 1 : PROJECTIONS CANTONALES

Projection des voitures de tourisme										
Scénario de base										
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Nouvelles immatriculations (taux de pénétration)										
VTE (voitures de tourisme 100% électriques)	1.1%	1.1%	1.4%	1.8%	2.2%	2.6%	3.0%	3.3%	3.6%	
VHR (voitures de tourisme hybrides rechargeables)	1.2%	1.4%	1.7%	2.6%	3.6%	4.6%	5.7%	6.9%	7.9%	
Evolution des g CO2/km émis par toutes les catégories		134	130	127	123	119	115	111	107	
Parc automobile										
VTE (voitures de tourisme 100% électriques)	0.24%	0.32%	0.42%	0.54%	0.70%	0.88%	1.08%	1.31%	1.55%	
VHR (voitures de tourisme hybrides rechargeables)	0.21%	0.31%	0.43%	0.61%	0.85%	1.17%	1.56%	2.03%	2.56%	
Part VTE+VHR dans le parc	0.45%	0.63%	0.85%	1.15%	1.55%	2.04%	2.64%	3.33%	4.11%	
Evolution des g CO2/km émis par toutes les catégories de véhicules	181	179	177	174	171	169	166	162	159	
Scénario NPE-H - mise en œuvre en 2019 d'une série de mesures en faveur des VE										
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Nouvelles immatriculations (taux de pénétration)										
VTE (voitures de tourisme 100% électriques)				2.2%	3.5%	4.8%	6.7%	9.4%	11.7%	
VHR (voitures de tourisme hybrides rechargeables)				2.4%	3.3%	4.6%	6.5%	8.0%	9.6%	
Evolution des g CO2/km émis par toutes les catégories				125	119	113	106	99	90	
Parc automobile										
VTE (voitures de tourisme 100% électriques)				0.58%	0.81%	1.14%	1.59%	2.23%	3.03%	
VHR (voitures de tourisme hybrides rechargeables)				0.59%	0.81%	1.11%	1.53%	2.05%	2.67%	
Part VTE+VHR dans le parc				1.17%	1.62%	2.24%	3.12%	4.28%	5.70%	
Evolution des g CO2/km émis par toutes les catégories de véhicules				174	171	167	163	159	154	

ANNEXE 2 : EXEMPLES DE MESURES ENVISAGEABLES

<p>Subvention à l'achat pour VE/VER</p> <p>Subvention à l'achat d'un montant conséquent et différenciée entre VE et VHR (avec deux paliers d'émissions CO2 et limite de valeur).</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: unique à l'achat</p> <p>Objectifs: augmentation de VE/VHR Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Subvention pour l'auto-partage de VE</p> <p>Subvention pour l'auto-partage de VE pour les complexes résidentiels, entreprises, SI et communes.</p> <p>Cibles: particuliers, entreprises, SI Temporalité: annuelle</p> <p>Objectifs: augmentation usage VE Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Subvention à l'achat de borne privée</p> <p>Subvention pour l'installation et l'achat d'une borne de recharge à domicile ou en entreprise</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: unique à l'achat</p> <p>Objectifs: augmentation de bornes Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Subvention pour bornes publiques</p> <p>Subvention (ou appel d'offres) pour l'installation de bornes de recharge publiques (bornes agréées, installation certifiée, électricité renouvelable)</p> <p>Cibles: communes Temporalité: unique à l'achat</p> <p>Objectifs: augmentation de bornes Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Abattement fiscal pour VE</p> <p>Abattement fiscal pour VE ou flotte de VE (potentiellement différencié en fonction du nombre de VE ou % de la flotte totale de l'entreprise)</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: annuellement</p> <p>Objectifs: augmentation de VE Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Abattement fiscal pour installation de borne privée</p> <p>Abattement fiscal pour l'achat et l'installation d'une borne privée (potentiellement différencié en fonction du nombre de bornes)</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: annuellement</p> <p>Objectifs: augmentation de VE Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Droit à la prise</p> <p>Réglementer les démarches des locataires pour installer une prise sécurisée/borne de recharge à leurs frais (borne agréée, installation certifiée, comptage individuel) dans un garage/place de parc dédié</p> <p>Cibles: bâtiments collectifs Temporalité: unique</p> <p>Objectifs: usage VE/VHR Rapidité: plus de 2 ans</p>	<p>Ratio de places équipées à la recharge</p> <p>Réglementer le ratio de places de parc devant être équipées (et/ou prééquipées) de bornes de recharge (borne agréée, installation certifiée, comptage individuel, évolution) dans un nouveau bâtiment</p> <p>Cibles: nouveaux bâtiments Temporalité: unique</p> <p>Objectifs: usage VE/VHR Rapidité: plus de 2 ans</p>
<p>Conférences et essais</p> <p>Conférences et essais de VE/VHR en collaboration avec les acteurs du marché (opérateur, SI, concessionnaire, consultants,...) afin d'informer la population et les entreprises</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: pluriannuel</p> <p>Objectifs: connaissance VE/VHR Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Plan de mobilité</p> <p>Encourager l'intégration de l'électromobilité dans les plans de mobilité pour les entreprises et les bâtiments/quartiers</p> <p>Cibles: entreprises et communes Temporalité: permanent</p> <p>Objectifs: connaissance VE/VHR Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Macaron de stationnement pour VE/VER</p> <p>Macaron supplémentaire autorisant l'exonération ou la réduction des coûts des macarons de stationnement pour les propriétaires de VE/VER</p> <p>Cibles: particuliers Temporalité: annuelle</p> <p>Objectifs: augmentation usage VE/VER Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Stationnement privilégié pour VE/VER</p> <p>Emplacement dédié pour la recharge de VE/VER dans les parkings municipaux/voirie (recharge gratuite ou facturée)</p> <p>Cibles: communes Temporalité: sans limite</p> <p>Objectifs: augmentation usage VE/VER Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Information aux décideurs politiques</p> <p>Information aux politiciens locaux concernant les enjeux, les tendances technologiques et économiques, les potentiels environnementaux et économiques de la mobilité électrique</p> <p>Cibles: politiciens locaux Temporalité: répétée</p> <p>Objectifs: connaissance VE/VHR Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Taux de VE/VER dans flottes municipales</p> <p>Introduction d'un taux minimum de véhicules à faibles niveaux d'émission de CO2 lors du renouvellement des flottes afin de démontrer l'exemplarité des autorités communales</p> <p>Cibles: communes Temporalité: permanent</p> <p>Objectifs: augmentation de VE/VER Rapidité: moins de 2 ans</p>

<p>Accès aux zones privilégiées</p> <p>Accès aux zones privilégiées (zone zéro émission ou période temps zéro émission) seulement pour les VE</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: sans limite</p> <p>Objectifs: usage VE/VER Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Projets emblématiques VE/VHR</p> <p>Sélection de projets emblématiques avec une visibilité accrue</p> <p>Subventions ou mandats aux coordinateurs/acteurs</p> <p>Cibles: particuliers, entreprises et communes Temporalité: variable</p> <p>Objectifs: augmentation usage VE Rapidité: moins de 2 ans</p>
<p>Electricité à prix réduit (ou subventionné)</p> <p>Electricité fournie à un tarif préférentiel pour alimenter les bornes de recharge publiques ou celles des entreprises les mettant à disposition du public (bornes agréées, installation certifiée, électricité renouvelable)</p> <p>Cibles: particuliers et entreprises Temporalité: d'année en année</p> <p>Objectifs: usage VE/VER Rapidité: moins de 2 ans</p>	<p>Etc.</p>

Le petit guide de la mobilité électrique dans les communes édité par SuisseEnergie fournit une approche complémentaire sur les actions possibles, ainsi que quelques exemples de bonnes pratiques.

<https://www.vd.ch/themes/environnement/energie/information-conseils/mobilite-electrique/>

ANNEXE 3 : SEGMENTATION DE L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

L'infrastructure de recharge est classifiée avant tout par le niveau de puissance électrique délivrée, donc implicitement sa vitesse de charge. On distingue par ailleurs les niveaux d'accessibilité physique de l'infrastructure de recharge.

Vitesse de charge

Charge domestique (AC < 2 kW) sur prise domestique (<10km autonomie par heure de recharge)

Charge lente ou normale (AC 3.7 à 7.4 kW) (25-50km autonomie par heure de recharge)

Charge semi-accélérée (AC 7.4 à 11 kW) (50-75km autonomie par heure de recharge)

Charge accélérée (AC 22 kW) (150km autonomie par heure de recharge)

Charge rapide (DC 50 kW) (150km autonomie par 30min de recharge)

Charge super-rapide (DC 120 à 350kW) (200-500km autonomie par 15min de recharge)

Accès à l'infrastructure de recharge

Accès privé : installation accessible à son propriétaire

Accès semi-privé : installation accessible à un nombre restreint d'utilisateurs

Accès semi-public : installation accessible à tout utilisateur avec autorisation de l'exploitant

Accès public : installation accessible à tous les utilisateurs

Les utilisations typiques de l'infrastructure de recharge de véhicules électriques peuvent être réparties en 6 catégories distinctes.

Sleep & Charge : temps de stationnement long (généralement à domicile)

Work & Charge : temps de stationnement dépassant 4 heures (généralement sur le lieu de travail)

Shop & Charge (ou à destination): temps de stationnement limité lors d'arrêts pour activités diverses

Coffee & Charge : temps de stationnement relativement court ne dépassant pas 2 heures

Espresso & Charge : temps de stationnement très court ne dépassant pas 30 minutes

Temps de stationnement	Borne de recharge recommandée		Vitesse de charge
Plus de 8 heures	< 2 kW	Pas de borne	dépannage
	3.7 à 22 kW	<i>Sleep & charge</i>	lente à accélérée
<i>Work & charge</i>			
<i>Shop & charge</i>			
Plus de 4 heures	22 kW	<i>Coffee & charge</i>	accélérée
2 à 4 heures			
Moins de 2 heures	50 à 350 kW DC	<i>Espresso & charge</i>	rapide ou super-rapide
Moins de 30 minutes			

Pour des informations plus complètes notamment à ce sujet, le rapport « Electromobilité en Suisse romande » (de E-CUBE, 2017) est disponible en lien suivant :

<https://www.vd.ch/themes/environnement/energie/information-conseils/mobilite-electrique/>