



Projet Infra de recharge D/A

Concept sur les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques du Groupement

Défense : installation, formation et utilisation

| Contrôle | |
|-----------------|-------------------------|
| Projet | Infra de recharge D/A |
| Date | État le 27 octobre 2022 |
| Version | 1.0 |
| Statut | En cours |
| Auteur | Beat JUFER, BLA/UEWE |
| Nombre de pages | |

Validité

(dès le signature du C BLA)

Modifications

| Version | Date | Auteur(s) | Remarques et modifications |
|---------|----------|-----------|---|
| | 27.10.22 | B. JUFER | Projet de directives, soumis pour signature au CdA |
| | 25.11.22 | B. JUFER | Sur demande du CdA, document présenté et approuvé en tant que directives lors du rap planif D |

Informations complémentaires

| | |
|------------------|--|
| Équipe de projet | Groupe de travail composé de représentantes et représentants des organes suivants : ar/Immo, Immo D, OFCL, BLA et, en partie, Planif A |
| Mandant | C BLA |
| Fichier | 221027 UEWE Konzept zur Errichtung Ausb Nutzung Ladeinfra für E_Fz.docx |

Approuvé le 28 novembre 2022 :

Divisionnaire Rolf SIEGENTHALER



CHEF DE LA BASE LOGISTIQUE DE L'ARMÉE

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1 | Bases | 3 |
| 2 | But et champ d'application | 3 |
| 3 | Définitions | 3 |
| 4 | Objectifs | 3 |
| 5 | Formulation des besoins et planification | 4 |
| 6 | Responsabilités | 5 |
| 7 | Financement | 5 |
| 8 | Droit d'utilisation | 6 |
| 9 | Procédure d'utilisation | 6 |
| 10 | Formation | 7 |
| 11 | Recharge dans d'autres infrastructures que celles du DDPS | 7 |
| 12 | Coopérations | 8 |
| 13 | Coûts | 8 |
| 14 | Exécution | 8 |

1 Bases

- Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant l'administration de l'armée (OAdma ; RS 510.30)
- Ordonnance concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs (OVCC ; RS 514.31)
- Règlement d'administration (RA ; règl. 51.003)

2 But et champ d'application

Les présentes directives :

- a. énoncent les bases relatives à l'installation et au financement du réseau d'infrastructures de recharge pour la mobilité électrique,
- b. règlent l'utilisation de ces infrastructures ainsi que la formation y relative,
- c. formulent les possibilités de coopération avec divers partenaires,
- d. définissent les responsabilités.

Elles portent sur les infrastructures de recharge pour les motocycles, les véhicules de tourisme, les véhicules de tourisme lourds, les minibus, les véhicules de livraison, les poids lourds ainsi que les autocars privés ou appartenant à la Confédération (véhicules de la Confédération) qui sont utilisés au Groupement Défense et à l'armée.

Par analogie, elles s'appliquent aux infrastructures de recharge pour les véhicules de la Confédération destinés à la mobilité douce (vélos et trottinettes électriques) et aux outils de travail fixes (chariots élévateurs, tracteurs pour aéronefs, petits véhicules).

3 Définitions

1. Véhicules de la Confédération : véhicules de l'administration fédérale et véhicules militaires selon l'art. 3 OVCC.
2. Véhicules de service personnels : véhicules de la Confédération attribués à titre personnel.
3. Véhicules de service non personnels : véhicules de la Confédération utilisés par l'administration fédérale, les entreprises fédérales ou la troupe.

4 Objectifs

Les infrastructures de recharge visent à :

- a. permettre une utilisation efficace des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables du Groupement Défense et de l'armée ainsi que d'autres véhicules de la Confédération dans toute la Suisse,
- b. promouvoir l'acceptation de la mobilité électrique chez les personnes qui utilisent ces infrastructures,
- c. répondre en situation normale aux besoins liés à la formation et à l'administration, selon des critères économiques,
- d. promouvoir la coopération avec des partenaires externes à la Confédération, dans la mesure où les exigences relatives à la cybersécurité de l'armée le permettent,

- e. favoriser une collaboration avec les autres services administratifs de l'administration fédérale, pour que les personnes qui utilisent des véhicules appartenant à la Confédération puissent accéder aux infrastructures de recharge, à condition que les exigences en matière de sécurité soient remplies,
- f. ménager autant que possible une ouverture à d'autres développements technologiques.

5 Formulation des besoins et planification

Il s'agit de mettre en place un réseau national d'infrastructures de recharge (performance modérée) sur tous les sites où sont stationnés et où circulent régulièrement des véhicules électriques autorisés, tout en veillant à ce que l'exploitation repose sur un besoin avéré et réponde à des critères économiques.

Sur certains sites, il est également possible de mettre en place des stations de recharge rapide, si cela présente un avantage sur le plan économique en raison du nombre et du type de véhicules électriques utilisés. Les infrastructures de recharge performantes pour des véhicules lourds doivent être aménagées de manière à ce qu'elles puissent, accessoirement et selon des critères prédéfinis, être employées en tant que stations de recharge rapide pour des véhicules légers.

Il faut veiller, lors de l'aménagement des infrastructures, à leur position par rapport au lieu de travail, aux places de stationnement pour les véhicules, à la conception du parking et aux coûts du raccordement au réseau électrique. Sur des sites plus vastes, il convient de regrouper les stations de recharge (clustering) pour garantir une utilisation optimale et un raccordement à moindre coût.

Les infrastructures de recharge doivent dans la mesure du possible être installées à des endroits facilement accessibles et protégés contre les intempéries (comme sous des avant-toits). Il n'est possible d'installer de telles infrastructures dans des halles que si les personnes autorisées y ont accès et que les prescriptions en matière de protection contre le feu peuvent être respectées.

Les stations de recharge doivent si possible être installées hors des zones protégées. Le concept correspondant précise quelles sont les possibilités en matière de transfert de données.

Lors de la planification des travaux de construction, il faut prendre en considération les préparatifs nécessaires (comme la pose de gaines et des socles) pour permettre ultérieurement une éventuelle extension (ajout d'infrastructures de recharge supplémentaires) aussi bon marché que possible.

Pour procéder à des adaptations répondant aux nouveaux besoins, il faut suivre les processus habituels du domaine de l'immobilier.

Afin de simplifier les travaux de construction, la maintenance et la mise en réseau électronique, il s'agit de veiller à ce que les infrastructures de recharges soient standardisées. Cependant, il convient d'éviter toute dépendance par rapport à un seul fournisseur, car cela pourrait entraver la liberté de manœuvre.

La mise en réseau électronique sert à identifier les personnes autorisées à utiliser les infrastructures de recharge ainsi qu'à surveiller et à évaluer la consommation d'énergie. Elle ne fait pas partie du processus du domaine de l'immobilier.

Lors de l'attribution de véhicules électriques, les unités administratives utilisatrices tiennent compte des infrastructures de recharge existantes. La Base logistique de l'armée (BLA) n'octroie de véhicules à propulsion purement électrique à la troupe que lorsqu'il est possible de les recharger sur les infrastructures de la Confédération ou sur les infrastructures mises à disposition de la Confédération par les cantons.

L'attribution de véhicules à propulsion purement électrique ne doit pas empêcher (ou nuire à) la disponibilité opérationnelle immédiate même en cas de coupure de courant. De plus, il faut concevoir les infrastructures afin que les véhicules puissent être rechargés même si les systèmes de communication ne fonctionnent plus.

6 Responsabilités

L'installation d'infrastructures de recharge à l'intérieur de biens immobiliers relevant de la responsabilité d'armasuisse est requise par les utilisatrices et utilisateurs ainsi que par les locataires (en tant que besoin de construction) et réalisée par armasuisse selon les processus habituels.

Les prescriptions relatives à la standardisation des infrastructures de recharge sont réglées par armasuisse dans l'instruction technique 70287 « Stations de recharge électrique pour véhicules de tourisme ».

L'Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée (OCRNA) édicte les prescriptions concernant la signalisation et le marquage.

La BLA (exploitant), l'État-major de l'armée (EM A) (locataire) et armasuisse ou l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL) (représentation du propriétaire) assurent ensemble la coordination liée à la planification des travaux, à leur réalisation et à l'utilisation subséquente des infrastructures de recharge.

Pour les biens immobiliers sous la responsabilité d'autres services de la Confédération qui sont utilisés par le Groupement Défense ou l'armée, les directives de l'organe fédéral concerné s'appliquent.

7 Financement

La planification financière est effectuée conformément aux processus habituels en matière de projets immobiliers ; dans ce contexte, les stations de recharge sont considérées comme faisant partie intégrante des biens immobiliers.

La formulation des besoins est établie par l'EM A, en collaboration avec la BLA.

Le financement est assuré par toutes les unités administratives utilisatrices. Cela doit figurer dans la planification financière.

8 Droit d'utilisation

Il est interdit de recharger dans ces infrastructures des véhicules qui n'appartiennent pas à la Confédération ou que cette dernière n'utilise pas. Le chef de la BLA peut émettre des dérogations, dans la mesure où une compensation est garantie.

Il est toutefois permis de recharger des vélos et des trottinettes électriques appartenant au personnel fédéral, aux militaires ou à des visites. Ces recharges ne sont pas facturées.

Les véhicules hybrides doivent dans la mesure du possible être rechargés afin d'éviter toute consommation de carburant fossile.

Le Groupement Défense peut également autoriser d'autres services de l'administration fédérale à utiliser les infrastructures de recharge, dans la mesure où les exigences en matière de sécurité sont remplies et où les dépenses supplémentaires restent proportionnées.

Un aperçu des infrastructures de recharge disponibles pour les véhicules du Groupement Défense et de l'armée est remis aux personnes qui les utilisent.

9 Procédure d'utilisation

Pour des raisons de sécurité, il est interdit de recharger les motocycles et les cyclomoteurs directement à partir de prises de courant normales.

Sur chaque site disposant d'une infrastructure de recharge, une personne de contact responsable de l'utilisation doit être désignée. Sur les places d'armes, la responsabilité incombe au commandement de la place en question et sur les bases aériennes, au commandement de la base concernée (ou alors à la BLA si aucun commandement n'est présent sur la place/base). S'agissant des biens immobiliers où la BLA n'assume pas de permanence, la responsabilité revient à l'organisation qui en a l'usage principal.

En cas de besoin, la personne de contact compétente ou la BLA peut demander une réservation préalable pour l'utilisation de certaines ou de toutes les infrastructures de recharge. Cette réservation doit se faire par l'intermédiaire de la personne de contact susmentionnée ou, en fonction de l'avancée des travaux relatifs à l'installation, par voie électronique.

L'accès (mise à disposition de la station de recharge et de la place de stationnement correspondante) se déroule selon les priorités ci-dessous.

1. Véhicule de service personnel à propulsion purement électrique.
2. Véhicule de service personnel hybride rechargeable.
3. Véhicule de la Confédération (Groupement Défense) non personnel (recharge de nuit).
4. Véhicule de la Confédération non personnel d'autres organisations du DDPS.
5. Autre véhicule de la Confédération.

Concernant les véhicules qui doivent être disponibles pour des interventions imprévisibles et de courte durée, il s'agit de prévoir des infrastructures de recharge séparées accessibles en permanence.

Les stations de recharge et les places de stationnement correspondantes doivent, pendant les heures de travail habituelles, être libérées dans les 30 minutes suivant la recharge, notamment si d'autres véhicules ont besoin d'être rechargés et qu'aucune station n'est libre.

Concernant les infrastructures de recharge à l'intérieur des biens immobiliers qui ne sont pas de la responsabilité d'armasuisse, les principes énumérés plus haut s'appliquent par analogie, dans la mesure où aucune autre prescription n'a été émise par le service responsable du bien immobilier.

Des infrastructures de recharge mobiles peuvent également être mises à disposition pour les pics d'utilisation temporaires.

10 Formation

Seules les personnes qui ont été formées aux particularités des véhicules électriques et à l'utilisation des infrastructures de recharge sont autorisées à se voir attribuer de tels véhicules.

Le Centre de compétences pour l'instruction à la conduite au sein de l'armée définit les contenus de la formation et les moyens de la dispenser, tant pour les civils que pour les militaires ; il dirige leur mise en œuvre avec le domaine E-Learning du commandement de l'Instruction.

11 Recharge dans d'autres infrastructures que celles du DDPS

Les véhicules électriques de la Confédération doivent en principe s'approvisionner dans les stations de recharge de la Confédération ou dans des stations avec lesquelles elle a conclu un contrat. Recharger des véhicules appartenant à la Confédération (ou qu'elle utilise) dans d'autres stations doit rester exceptionnel.

Il est théoriquement possible d'envisager que les véhicules électriques soient, sur certains des sites de la Confédération, rechargés dans les infrastructures qui ne lui appartiennent pas, pour autant que de propres infrastructures ne soient pas rentables et qu'une offre adéquate existe.

Les coûts occasionnés sont remboursés au personnel via le décompte de frais et aux militaires (milice) via la comptabilité de la troupe selon le ch. 5205 du règlement administratif, et ce dans la mesure où il n'existe pas de contrat avec le prestataire impliquant un décompte direct. L'usage de la Travel Card de la Confédération pour payer la recharge d'un véhicule électrique n'est pas autorisé.

Concernant les véhicules de service personnels, il est également possible de recourir aux infrastructures de recharge privées (installées au domicile des personnes concernées). S'agissant de la recharge des véhicules de service personnels utilisés par le personnel militaire, la BLA règle les questions relatives aux frais et à leur remboursement.

12 Coopérations

L'installation et le financement d'infrastructures de recharge sur des sites (ou dans des biens immobiliers) mis à disposition par les cantons ou par des tiers doivent être réglés au cas par cas. Concernant la participation aux coûts, il faut tenir compte de la relation entre les frais d'investissement/d'exploitation et l'utilisation des infrastructures de recharge par les partenaires impliqués.

Il est possible d'employer des infrastructures de fournisseurs commerciaux pour recharger les véhicules électriques de tiers (personnel fédéral, militaires, visites), à condition que cela n'induisse aucun coût net pour la Confédération.

13 Coûts

Des mesures techniques doivent permettre de garantir que la consommation d'énergie pour la mobilité électrique puisse être comptabilisée séparément.

La BLA veille à financer la consommation d'énergie pour la mobilité électrique sur les sites dont la responsabilité incombe à armasuisse.

Aucuns frais ne sont facturés entre les services fédéraux.

14 Exécution

La BLA dirige la mise en œuvre.

Destinataires

- Tous les subord dir CdA
- Chef de l'armement
- SG DDPS
- Chancellerie fédérale