

in charge

# Webinaire – Programme de subventions pour les infrastructures de recharge pour camions électriques

21 avril 2026

# Présentation



Alessio Mina  
Directeur adjoint du programme  
EBP Suisse SA



Laura Salamin  
Responsable Durabilité  
ASTAG

# Sommaire

- Aperçu du programme
- Situation actuelle
- Dépôt de la demande: erreurs fréquentes et conseils
- Questions et réponses
- Enseignements tirés des projets

# Aperçu du programme

# Aperçu

Le programme soutient l'infrastructure de recharge pour camions électriques à hauteur de 20 millions de francs suisses au total.

Le programme s'adresse aux PME actives dans le transport routier et la logistique.

Le demandeur doit remplir les conditions suivantes:



- Moins de 250 employés
- Consommation annuelle d'électricité inférieure ou égale à 500 MWh (facture d'électricité d'environ 130 000 CHF)
- Consommation annuelle de chaleur inférieure ou égale à 5 GWh (500 000 litres de fioul ou 480 000 m<sup>3</sup> de gaz naturel)
- La subvention doit permettre le remplacement de camions diesel par des camions électriques

# Principe des coûts imputables

Les coûts engagés pour la mise en place économique et appropriée de l'infrastructure de recharge et qui sont directement nécessaires et raisonnables.

## Subvention

max. 40 % des coûts imputables (jusqu'à 50 % avec le bonus d'innovation) ou jusqu'au montant maximal par point de recharge

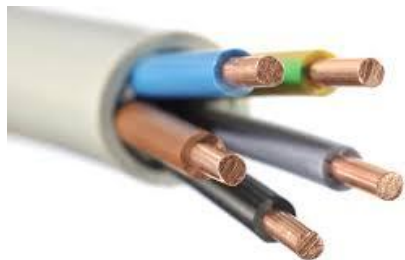
# Quels sont les projets éligibles ?



**Planification**



**Raccordement au réseau**

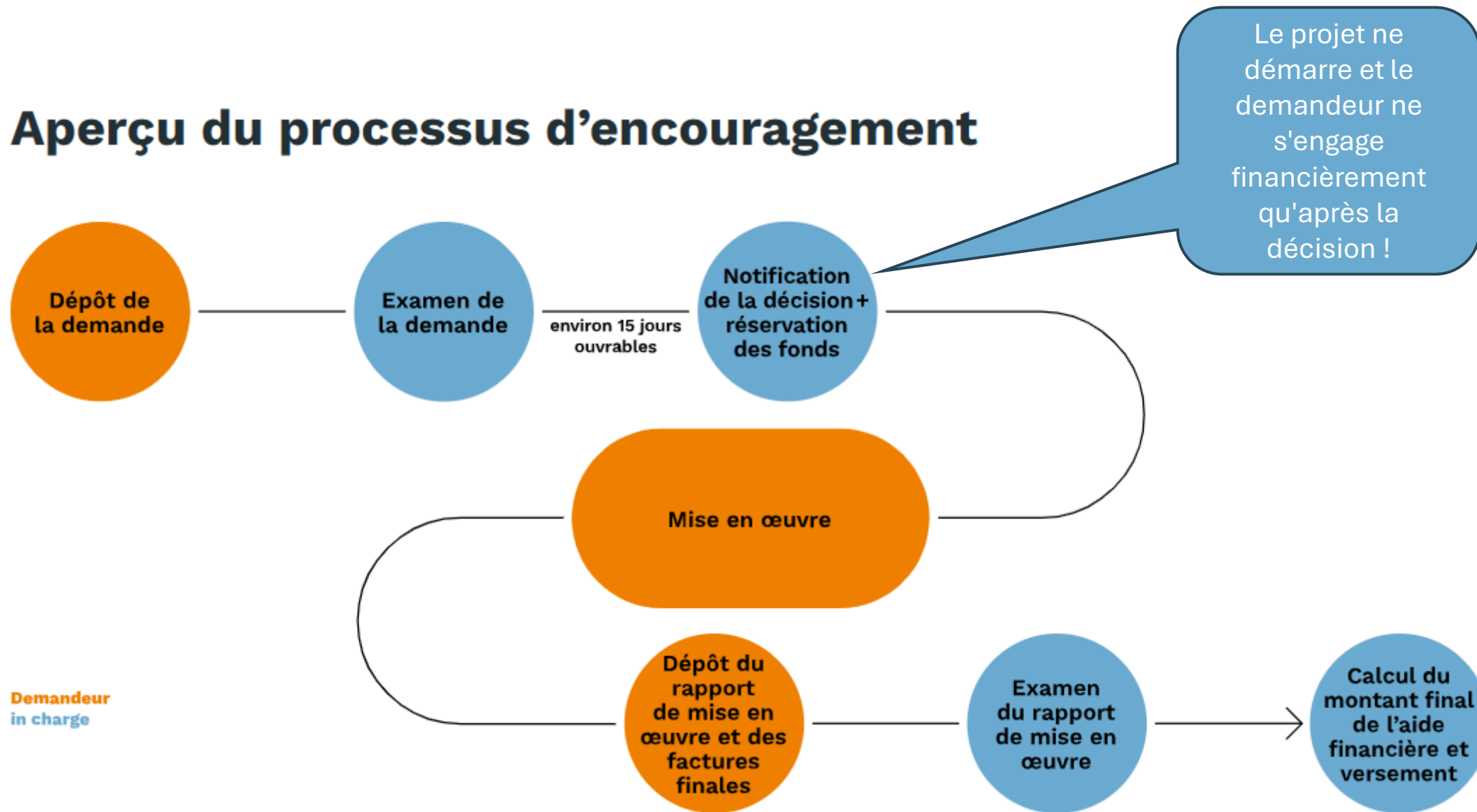


**Amenée du courant**



**Dispositif de recharge**

# Aperçu du processus d'encouragement



# Ressources disponibles sur le site in-charge.ch

- Instructions en ligne ou au format PDF
- FAQ
- Calculateur de subvention
- Modèles de demande
- Dépôt de la demande et du rapport de mise en œuvre
- État du programme
- Enregistrements des webinaires
- Liste de bureaux d'études
- Lignes directrices pour la facture finale

Programme d'encouragement relatif à l'infrastructure de recharge pour camions électriques **ASTAG+** FR ▾

in charge

Instructions

FAQ

Déposer une demande

Soumettre le rapport de mise en œuvre

## Calculateur de l'aide financière

Le calculateur vous permet d'obtenir une estimation indicative et sans engagement du montant auquel vous pouvez prétendre.

Le résultat est mis à jour automatiquement dès que toutes les valeurs ont été saisies ou modifiées.

Étude de faisabilité

Réalisation

### Coûts d'investissement pour l'étude de faisabilité

L'aide financière ne s'applique qu'à l'étude de faisabilité (conformément à la phase 21 SIA) ; l'étude de projet et l'appel d'offres ne sont pas éligibles.

en CHF, hors TVA

## Trois étapes pour demander une aide financière et en profiter

Voici comment obtenir une aide financière: commencez par réunir tous les documents nécessaires, puis déposez votre demande. Une fois celle-ci acceptée, vous pourrez lancer votre projet. Enfin, vous rédigez le rapport de mise en œuvre; après son examen, les aides financières vous seront versées.

## Aides financières encore disponibles

46%

68 demandes approuvées 26'146 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins 9'979 litres de diesel économisés

## Demander un bonus d'innovation

Les solutions particulièrement innovantes peuvent bénéficier d'une aide allant jusqu'à 50% des coûts d'investissement. Sont pris en compte les domaines du développement durable et de la circularité, de la recharge adaptée au réseau, de l'extension des limites du système et des solutions techniques novatrices et reproductibles. Vous trouverez ci-dessous une liste des approches possibles.

Développement durable et circularité ▾

Recharge adaptée au réseau ▾

Extension des limites du système ▾

Solutions techniques novatrices et reproductibles ▾

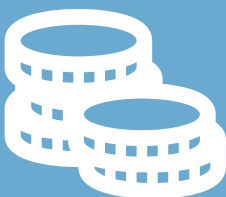
**Situation actuelle**



366 camions électriques



27.3 MW de puissance de recharge



10,4 millions de CHF réservés

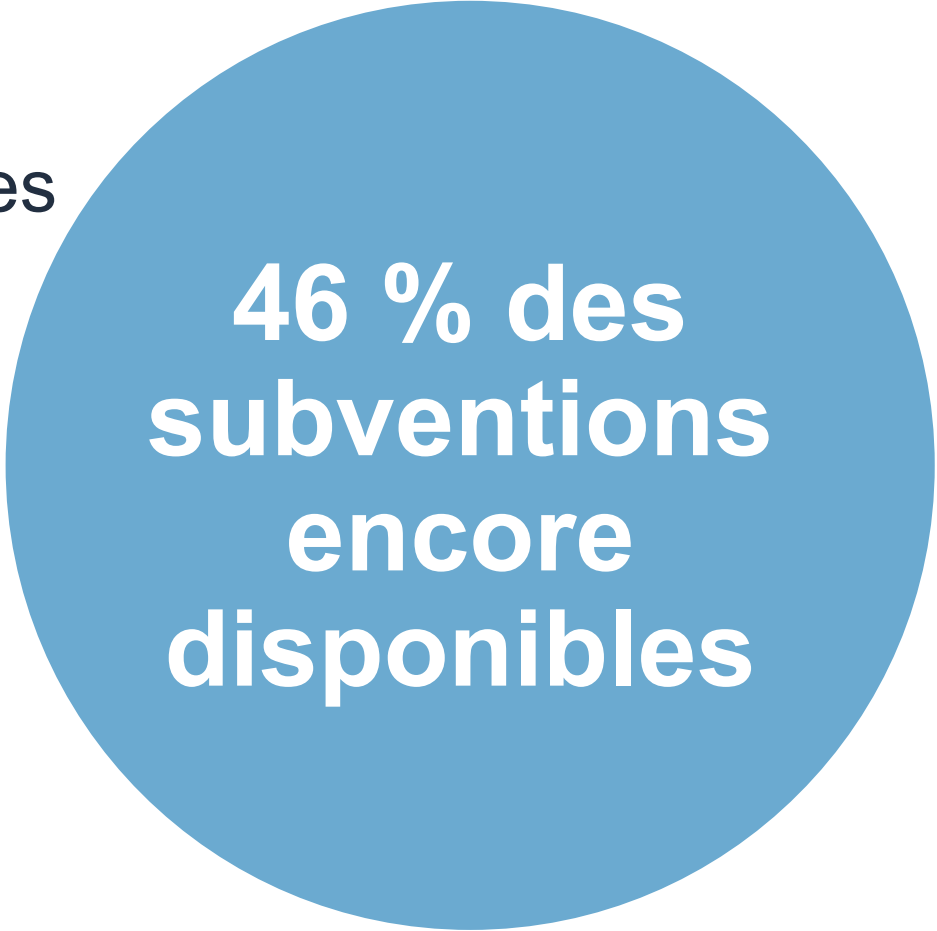


26 000 tonnes de CO<sub>2</sub> et 10 millions de litres de diesel économisés par an

# Statistiques des demandes

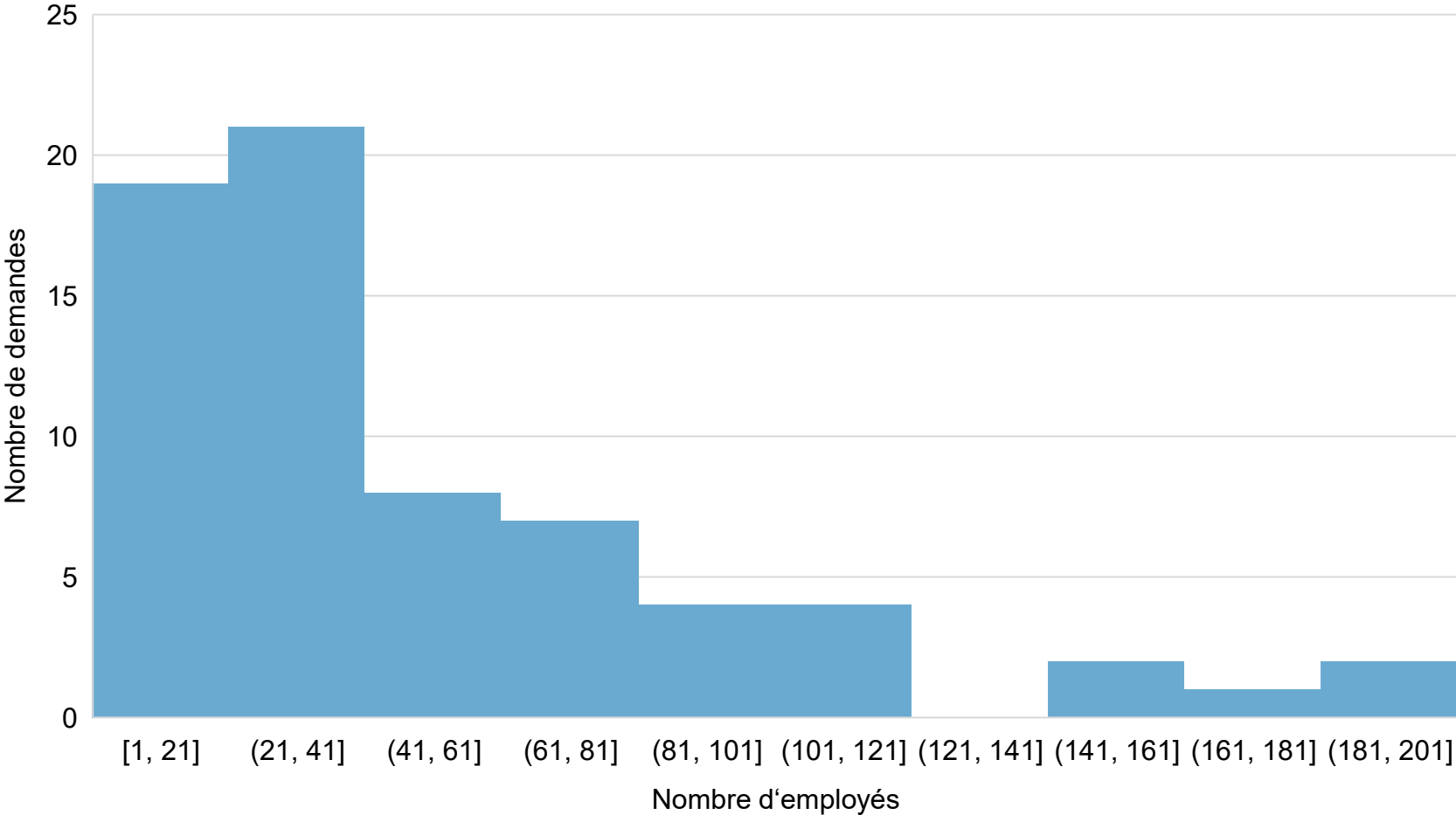
132 demandes déposées :

- 71 approuvées, dont 18 pour des études de faisabilité
- 15 en cours de traitement
- 39 rejetées
- 7 retirées et déposées à nouveau



**46 % des  
subventions  
encore  
disponibles**

# Nombre de demandes par taille d'entreprise



# Dépôt de la demande: erreurs fréquentes et conseils

# Conseils pour le dépôt d'une demande - Conditions de participation



**Le demandeur n'est pas une entreprise du secteur des transports et de la logistique**  
La plupart des demandes rejetées l'ont été pour « absence d'appartenance au secteur ».

## **Demandeur**

Assurez-vous que tous les documents fournis (par exemple, auto-déclaration, offres) correspondent au **nom et à l'adresse de l'entreprise requérante**. Les documents émanant de sociétés sœurs, mères ou filiales doivent être soumis séparément et ne peuvent pas être regroupés ou mélangés.

# Conseils pour le dépôt d'une demande - Conditions de participation



## Remplacement des camions diesel par des camions électriques

Aucune aide financière n'est accordée pour les véhicules supplémentaires qui ne remplacent pas un camion diesel existant. Cela vaut également si des camions diesel (d'occasion) sont achetés dans le but de les remplacer afin de bénéficier du programme.

## Factures d'électricité

Fournir les factures d'électricité **de tous les sites de l'entreprise ayant le même IDE** (pas seulement les sites du projet). Le fait qu'il n'y ait pas de facture d'électricité pour un site (par exemple, si l'électricité est comprise dans le loyer) ne signifie pas que la consommation d'électricité est nulle. La **facture d'électricité du bailleur** peut par exemple être fournie comme justificatif. Déclarer les sites sans consommation d'électricité (par exemple, les lieux de stationnement).

La **consommation d'électricité en kWh** doit être clairement identifiable dans les documents.

# Conseils pour le dépôt d'une demande - Projet



## Joindre le schéma électrique

Pour que le projet soit compréhensible et que les coûts soient correctement classés, un **schéma électrique bien lisible** est nécessaire. Le schéma doit être assez grand et doit présenter le projet de manière claire.

Nous devons savoir quelle puissance peut être chargée simultanément → indiquer la capacité et le raccordement des différents composants.

## Des estimations approximatives ne suffisent pas

Nous avons besoin d'une base de coûts fiable, le projet doit être abouti et **des offres concrètes doivent être disponibles**. Le raccordement au réseau avec le fournisseur d'électricité doit être clarifié.

Motifs :

- a) La décision de subvention est solide (tous les coûts sont pris en compte et elle offre une sécurité de planification aux entreprises de transport).
- b) Nous procédons à une réservation de fonds fiable. Ce faisant, nous évitons de réserver des fonds inutiles qui pourraient servir à soutenir d'autres entreprises de transport.

# Conseils pour le dépôt d'une demande - Coûts



## **Pas de frais d'étude du projet**

Les frais d'étude du projet (y compris la direction des travaux, l'assistance au maître d'ouvrage, l'appel d'offres, la coordination, le permis de construire, la demande ESTI, etc.) ne sont pas imputables.

## **Les coûts jusqu'à et y compris le tableau principal sont pris en compte dans le cadre du raccordement au réseau**

Le tableau de distribution principal constitue généralement l'interface entre le réseau électrique du fournisseur d'électricité (ligne de raccordement) et l'installation électrique du bâtiment.

À partir de ce point, y compris les sous-tableaux de distribution, les coûts relèvent de la catégorie «Ligne principale d'amenée du courant».

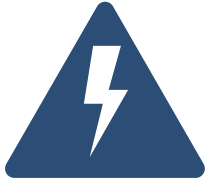
## **Pour bénéficier du bonus d'innovation, le projet doit aller bien au-delà des pratiques courantes du marché**

Ne suffisent pas pour le bonus d'innovation (voir les instructions sur [in-charge.ch](http://in-charge.ch)) : batterie destinée à l'optimisation de l'autoconsommation et à la réduction des pics de charge, intégration d'une installation photovoltaïque, raccordement à un système de gestion de l'énergie, raccordement à un système de gestion du site d'exploitation.

Les prestations de réserve de réglage ne donnent pas droit à un bonus d'innovation supplémentaire.


# Questions et réponses

# Foire aux questions



**Nous avons reçu une décision positive concernant le financement, mais nous souhaitons modifier considérablement le projet ou le mettre en œuvre différemment. Comment devons-nous procéder ?**

Veillez nous informer sans délai de toute modification prévue du projet après une décision positive de subvention. Une concertation précoce permet d'éviter des réservations inutiles de fonds et garantit une adaptation sans heurts de votre demande.



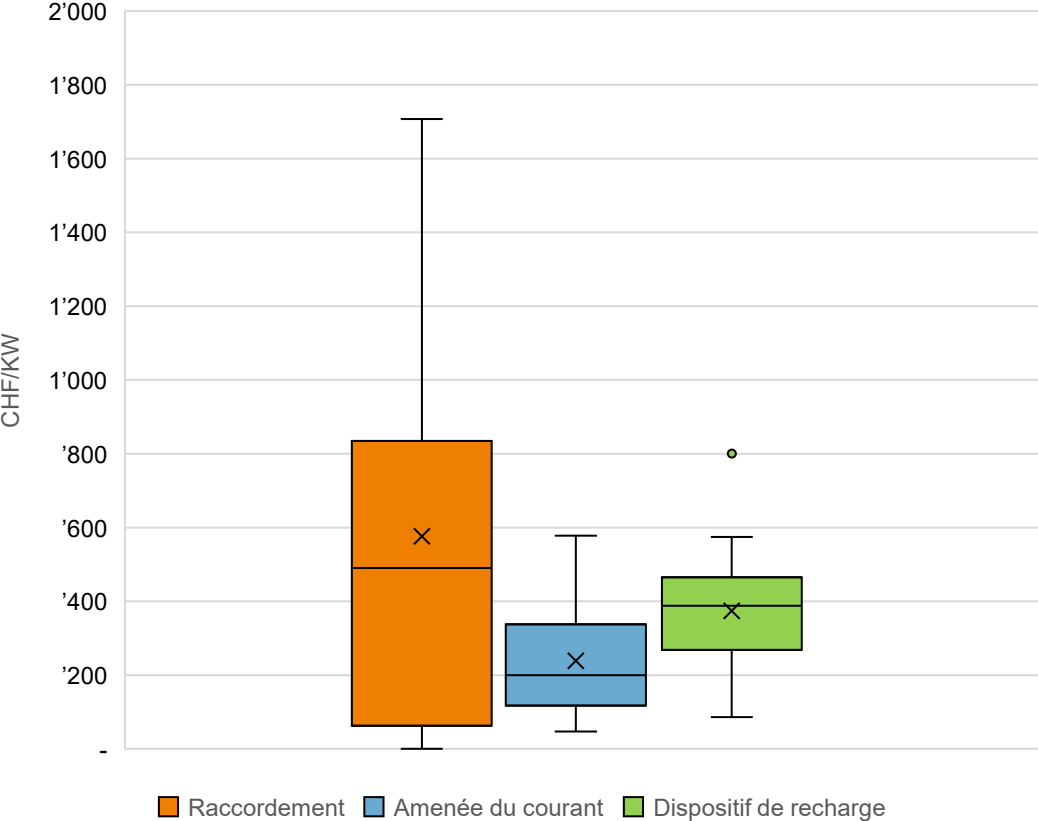
**Questions et  
réponses sur le  
programme**

**Ensuite (si le  
temps le permet),  
enseignements  
tirés des projets**

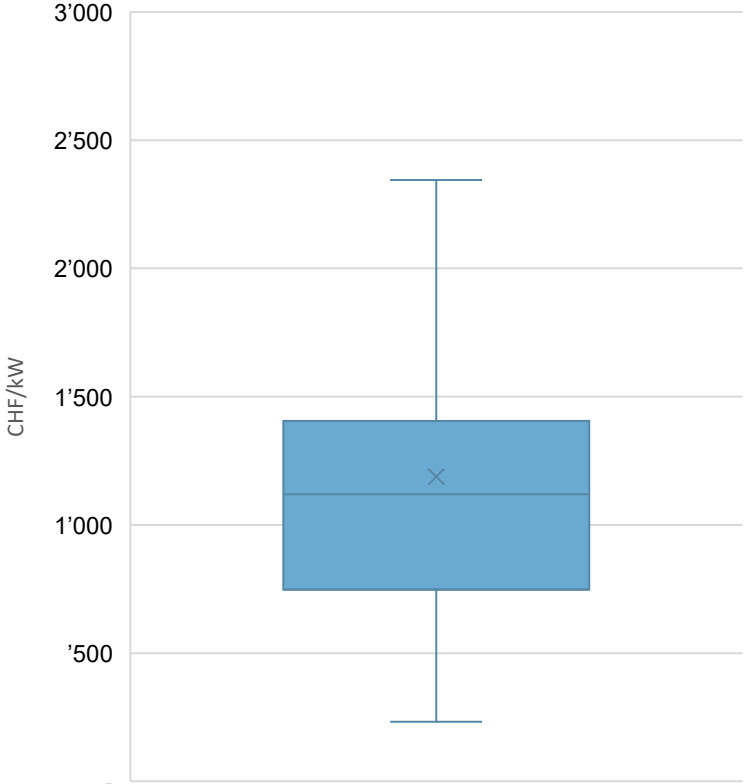
# Enseignements tirés des projets

# Coûts de réalisation

Coûts de réalisation par kW de puissance



Coûts de réalisation totaux par kW de puissance



Médiane :  
1'120 CHF/kW

84'000 CHF par  
véhicule

# Projet type

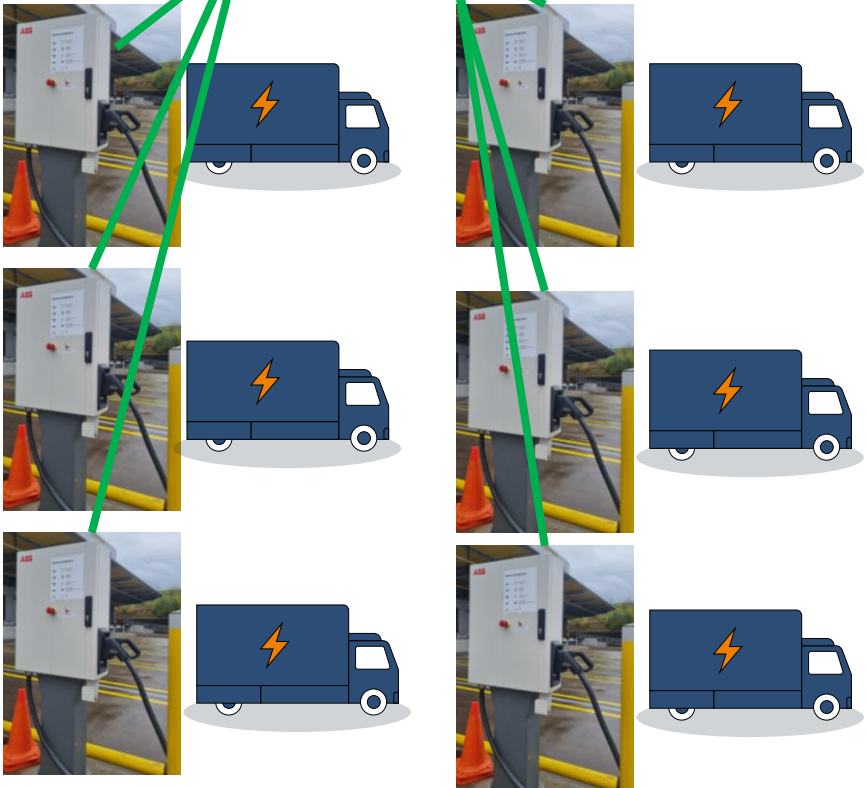
- Ce sont principalement les poids lourds (> 26 t) présentant une consommation ou un kilométrage élevés (RPLP) qui sont remplacés.
- 1 point de recharge par véhicule. Dans le cadre de grands projets, le concept de recharge est optimisé et nous observons en moyenne 10 points de recharge pour 12 véhicules.
- Puissance de recharge moyenne de 75 kW par véhicule.
- Souvent un redresseur central (par ex. 400 kW) avec 4 à 6 bornes de distribution.
- Souvent, installation d'une batterie en combinaison avec une installation photovoltaïque.
- Batterie : 200-400 CHF/kWh.



400 kW



Recharge de 6 camions pendant 10 heures, de nuit: 500 km d'autonomie



400 kW



Recharge intermédiaire d'un camion pendant une heure dans la journée: 300 km d'autonomie



# Raccordement



- D'une part, **il faut planifier à long terme** et penser aux futures étapes de développement de l'infrastructure de recharge.



- D'autre part, éviter **les raccordements au réseau surdimensionnés** (batterie de grande capacité + nouveau transformateur → projet coûteux).



- Dans la zone à bâtir, le gestionnaire de réseau est tenu **de fournir la puissance souhaitée**.



- **Principe** : le renforcement du réseau par le gestionnaire du réseau est financé par une contribution forfaitaire au raccordement au réseau, ainsi que par une contribution aux coûts du réseau. Pour les raccordements de grande envergure, la contribution est facturée en fonction des coûts réels.



**Merci pour votre  
intérêt et votre  
participation !**

**Toutes les  
informations sont  
disponibles sur  
[www.in-charge.ch](http://www.in-charge.ch)**