

25.06.2024 – 09:05 Uhr

Le projet V2X montre les étapes nécessaires pour que les voitures électriques bidirectionnelles percent en tant que batteries de stockage



Rotkreuz (ots) -

Mobility a réalisé le plus grand test pratique à ce jour avec des voitures électriques bidirectionnelles et arrive à la conclusion suivante: la technique fonctionne et pourrait être exploitée de manière rentable. Le oui du peuple à la loi sur l'électricité améliore en outre les conditions-cadres en Suisse. Mais pour que les voitures électriques soient en mesure de stabiliser le réseau électrique à grande échelle, un effort supplémentaire sera nécessaire de la part des responsables politiques, des constructeurs automobiles et des exploitants de réseau.

L'ère des voitures électriques bidirectionnelles est imminente, mais il faudra encore quelques années pour que cette technologie soit largement utilisée. Telle est la conclusion très simplifiée du projet pilote V2X Suisse de Mobility. En un an et demi, l'entreprise de car sharing a exploité et testé 50 voitures électriques bidirectionnelles faisant partie de sa flotte, en collaboration avec six partenaires et avec le soutien de l'Office fédéral de l'énergie. Les voitures n'ont pas seulement prélevé de l'électricité, elles l'ont aussi réinjectée dans le réseau selon les besoins. Les attentes envers cette technologie sont significatives, car les voitures électriques pourraient contribuer à stabiliser le réseau électrique à l'avenir. En effet, quelques milliers de voitures bidirectionnelles peuvent fournir la même puissance qu'une centrale de pompage-turbinage.

Le car sharing, le cas le plus complexe

Les responsables tirent à présent un bilan positif du projet. D'une part, le système fonctionnait techniquement et, d'autre part, il a été possible de prouver que les voitures fournissaient de l'électricité en quelques secondes lorsque le signal correspondant provenait du gestionnaire de réseau. Le projet V2X a montré pour la première fois qu'il est possible de regrouper un grand nombre de voitures électriques en un accumulateur virtuel et de gérer le flux d'énergie en temps réel. Avec ses véhicules et son infrastructure, Mobility a créé l'environnement idéal pour ce test. "Cela nous a permis d'étudier le cas d'application probablement le plus complexe: des voitures qui sont stationnées dans toute la Suisse auprès de différents fournisseurs d'électricité et qui doivent être disponibles à tout moment pour des trajets partagés", explique Pascal Barth, électroingénieur chez Mobility. Cela montre que "si la recharge bidirectionnelle est possible dans le cas du car sharing, elle devrait être possible partout."

Les prix doivent baisser pour une exploitation rentable

Outre la faisabilité technique, le projet a également examiné s'il était possible de gagner de l'argent avec une flotte de voitures bidirectionnelles. La réponse est claire: non, (pas encore). Tout d'abord, les conditions économiques doivent devenir plus attrayantes pour les services de réseau. Certes, V2X Suisse a montré qu'aujourd'hui déjà, la recharge et la décharge permettent de générer des recettes au bon moment - jusqu'à 600 francs par véhicule et par an. Cela était toutefois loin de couvrir les coûts de la phase de test, notamment en raison des prix très élevés des stations de recharge bidirectionnelles. À cela s'ajoute le fait que le

choix de voitures électriques bidirectionnelles reste extrêmement restreint et qu'il n'existe pas de normes interopérables. En conséquence, la gestion d'une flotte nécessite aujourd'hui des solutions spéciales qui ne sont pas compatibles avec différentes marques de voitures ou stations de recharge.

"L'offre de voitures à recharge bidirectionnelle s'est développée moins vite qu'espéré", déclare Marco Piffaretti, chef de projet V2X et spécialiste de la branche. Il n'en reste pas moins confiant: "V2X Suisse a suscité de nombreuses réactions positives et donné un nouvel élan à la technique bidirectionnelle. Nous envoyons un signal fort aux constructeurs automobiles pour qu'ils commercialisent davantage de ces véhicules et à des prix plus bas."

Suppression des frais de réseau doubles à partir de 2025

Une condition-cadre s'améliorera nettement dès 2025, car le peuple suisse a accepté la loi sur l'électricité le 9 juin. Celle-ci permet par exemple de rembourser les frais de réseau doubles qui rendaient jusqu'à présent financièrement peu attrayante la réinjection d'électricité dans le réseau. En outre, la loi pose les bases d'un marché de la flexibilité pour les gestionnaires de réseau de distribution locaux. Les ordonnances correspondantes sont en cours d'élaboration par l'administration fédérale.

Mobility met l'accent sur la recharge intelligente

Dans quelques années, il sera possible d'exploiter une flotte de voitures électriques décentralisée, utile au réseau et surtout rentable. D'ici là, Mobility suspendra le thème de la recharge bidirectionnelle et se concentrera sur l'électrification en cours de sa flotte. L'entreprise a déjà converti à l'électrique 600 des quelque 3'000 voitures partagées, bornes de recharge comprises, et poursuit cette évolution. "Le projet V2X Suisse était pour nous une formidable opportunité d'en apprendre beaucoup sur les développements et les technologies de l'électromobilité et des marchés de l'énergie", déclare Roland Lötscher, CEO de Mobility. "Nous utiliserons les connaissances acquises pour recharger notre flotte électrique de manière plus intelligente à l'avenir. Cela aura non seulement un impact positif sur le plan financier, mais aussi sur une meilleure durée de vie des batteries automobiles." Il est tout à fait envisageable que Mobility reprenne le thème de la recharge bidirectionnelle à l'avenir. "En effet, V2X Suisse a démontré de manière impressionnante le potentiel de cette technologie pour la Suisse et pour les gestionnaires de flottes."

KIT PRESSE

Téléchargement d'images, de vidéos, de graphiques et de textes: <http://www.mobility.ch/fr/mediacenter>

À PROPOS DE V2X

Sept entreprises participent à "V2X Suisse", Mobility assurant la direction du projet. Les autres entreprises participantes sont le constructeur automobile Honda, la plateforme logicielle sun2wheel, le développeur de stations de recharge EVTEC, l'agrégateur tiko, ainsi que novatlantis en tant que collaborateur scientifique (en collaboration avec l'ETH Zurich). Le projet est soutenu par le programme pilote et de démonstration de l'Office fédéral de l'énergie OFEN. Le rapport final sera accessible au public dans la base de données ARAMIS de la Confédération à partir de la fin de l'été: aramis.admin.ch

Plus d'informations sur: www.mobility.ch/fr/v2x

À PROPOS DE MOBILITY

Mobility est l'entreprise suisse de car sharing leader sur le marché. La société coopérative propose à ses 277'000 clientes et clients plus de 3'000 véhicules pour chaque situation sur 1'600 emplacements. Grâce à la technologie numérique, l'utilisation des voitures est simple, économique et durable. Un véhicule Mobility remplace onze véhicules privés et permet ainsi de gagner de la place, de réduire le trafic et de préserver l'environnement.

Contact:

Stéphanie Gonzalez, Porte-parole Suisse romande,

Téléphone 041 248 27 32, presse@mobility.ch

Medieninhalte



Le projet V2X Suisse de Mobility a été mené à bien avec 50 Honda-e. Les véhicules ont été équipés d'une batterie de secours. / Texte complémentaire par ots et sur www.presseportal.ch/fr/nr/100010161 / L'utilisation de cette image à des fins éditoriales est autorisée et gratuite, pourvu que toutes les conditions d'utilisation soient respectées. La publication doit inclure le crédit de l'image.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100010161/100920891> abgerufen werden.