

04.11.2025 - 08:00 Uhr

La recharge à domicile est la norme - les locataires restent désavantagés

Le profil des conducteurs de voitures électriques en Suisse

D'après le sondage de l'Office fédéral de l'énergie « Comment recharge la Suisse ? »



© 2025 Touring Club Suisse | Source : Office fédéral de l'énergie

Vernier/Ostermundigen (ots) -

La majorité des conductrices et conducteurs de voitures électriques rechargent leur véhicule à domicile, mais les personnes locataires n'en ont souvent pas la possibilité. C'est ce qui ressort notamment d'un sondage représentatif de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) sur les habitudes de recharge en Suisse. L'enquête montre également que les incitations financières augmentent nettement la disposition à recharger de manière favorable au réseau. Selon le TCS, une amélioration supplémentaire de l'infrastructure de recharge, en particulier dans les immeubles locatifs et les bâtiments multifamiliaux, pourrait encore favoriser le développement de l'e-mobilité.

Comment recharge la Suisse : Pour la première fois, un sondage représentatif auprès de conductrices et conducteurs de voitures électriques de toutes les régions linguistiques de la Suisse a été réalisé sur mandat de l'Office fédéral de l'énergie, avec le soutien de divers partenaires, dont le Touring Club Suisse. Il donne un aperçu du comportement de recharge des conducteurs de véhicules électriques à batterie (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV). La plupart parcourent entre 10'000 et 15'000 kilomètres par an avec une autonomie disponible de 300 à 500 kilomètres. 73 % des personnes interrogées ont plus de 45 ans, et la majorité disposent d'un garage ou d'une place de parc fixe, en intérieur ou extérieur.

La recharge à domicile domine - mais des obstacles subsistent

Quatre conducteurs de voitures électriques sur cinq utilisent une borne de recharge à leur domicile. Pour les propriétaires disposant d'un garage ou d'une place de parc fixe, cela ne pose aucun problème au quotidien. Chez les personnes plus jeunes ou locataires, la proportion est nettement plus faible. Le principal frein est l'absence d'infrastructure privée de recharge, souvent inexistante ou refusée par les propriétaires.

Seules 30 % des personnes interrogées rechargent occasionnellement ou fréquemment sur leur lieu de travail, où les bornes sont souvent avantageuses, voire gratuites. Environ un quart utilisent des bornes publiques au quotidien et plus de la moitié lors de longs trajets. Les jeunes conducteurs et les locataires recourent davantage à l'infrastructure publique.

Les deux tiers rechargent à domicile dès que le niveau de batterie passe sous les 40 %, tandis qu'en déplacement, la recharge se fait généralement seulement lorsque la batterie est presque vide. La plupart souhaitent pouvoir recharger lorsque cela leur convient le mieux - peu se préoccupent de la stabilité du réseau électrique.

Prédisposition au " smart charging "

L'enquête a également abordé la recharge intelligente ou " smart charging ", soit la recharge dont le moment et la puissance sont pilotés afin d'optimiser la consommation d'énergie et de soulager le réseau. Ce système permet une meilleure utilisation des sources renouvelables comme le solaire et prend en compte les tarifs, la charge du réseau et les besoins individuels.

78 % des personnes interrogées sont prêtes à recharger de manière favorable au réseau. Cette proportion augmente encore avec des rabais ou des tarifs d'électricité flexibles. La moitié disposent d'une installation photovoltaïque et coordonnent déjà la recharge avec leur propre production d'électricité, dont deux tiers régulièrement. Cette approche contribue à un approvisionnement énergétique renouvelable et décentralisé.

Des conditions-cadres déterminantes

Le sondage montre que les propriétaires avec borne à domicile sont avantagés. Une amélioration de l'infrastructure, notamment dans les immeubles locatifs, est essentielle pour soutenir la progression de l'e-mobilité. Le TCS appelle les autorités et les bailleurs à installer ou à préparer des points de recharge, par exemple sur les parkings publics, conformément à la fiche technique SIA 2060 (niveau d'aménagement C2 - Power to Parking), qui prévoit une installation de base pour la mobilité électrique dans les immeubles à plusieurs logements. Le TCS voit également un potentiel de croissance dans la baisse des prix des véhicules électriques.

Des tarifs d'électricité flexibles pourraient à l'avenir offrir des incitations même sans installation photovoltaïque, permettant d'adapter la consommation d'énergie du transport à la disponibilité du courant.

À propos du sondage

L'institut de recherche intervista AG a mené l'enquête pour le compte de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). 2003 personnes de Suisse alémanique, romande et italophone y ont participé entre le 17 juillet et le 18 août 2025. Le sondage portait sur les conductrices et conducteurs de véhicules électriques à batterie (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV).

Résultats complets de l'enquête : [Comment recharge la Suisse?](#)

Contact:

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Medieninhalte

Le profil des conducteurs de voitures électriques en Suisse

D'après le sondage de l'Office fédéral de l'énergie « Comment recharge la Suisse ? »



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100936341> abgerufen werden.