



# Étude Comparis sur la mobilité électrique

**Marko Krajisnik**

Haute école spécialisée  
Kalaidos

**Jean-Claude Frick,**

Comparis | ✎ Mai 2025

# Electromobilité en Suisse

Une étude conjointe de comparis.ch et de la Haute école spécialisée Kalaidos a examiné l'effet des mesures de promotion dans le domaine de la mobilité électrique en Suisse. Les coûts d'acquisition élevés du véhicule et de l'infrastructure de recharge, ainsi que la disponibilité encore insuffisante de bornes de recharge, en particulier dans le secteur privé pour les logements locatifs, sont les principaux obstacles à l'achat d'une voiture électrique en Suisse. Le développement de l'infrastructure de recharge publique et privée est considéré comme la mesure gouvernementale la plus efficace pour accélérer la diffusion des voitures électriques.

La part moyenne des véhicules électriques en Suisse est actuellement inférieure à 5% du parc automobile total. Il existe à cet égard d'importantes disparités cantonales. Le canton de Zoug est le leader suisse avec une part de 9% de véhicules électriques dans le parc automobile total du canton. Le canton de Zurich compte quant à lui le plus grand nombre de voitures électriques immatriculées, avec 40 959 unités.

Il existe également des différences significatives entre la Suisse et les pays voisins. En ce qui concerne les nouvelles immatriculations, la part des voitures électriques parmi les voitures de tourisme était la même en Suisse et en Allemagne à la fin de l'année 2023. Cependant, le taux de croissance de +2,4% en Suisse en 2023 était nettement inférieur à la croissance moyenne européenne de près de 4%, ce qui a placé la Suisse en 16e position.

## Réseau de recharge public bien développé, manque de bornes de recharge privées

L'infrastructure de recharge est un facteur décisif pour le marché. Fin août 2024, la Suisse comptait 14 224 bornes de recharge publiques réparties sur 6509 sites, soit presque trois fois plus qu'en novembre 2020. Les cantons de Zurich (1958), de Berne (1301) et de Vaud (1218) comptent le plus grand nombre de bornes de recharge accessibles au public. L'objectif de la feuille de route 2025 est de créer 20 000 bornes de recharge publiques d'ici fin 2025.

Alors que le réseau de recharge public est considéré comme bien développé et continue d'être amélioré, la situation de départ du réseau de recharge privé est mauvaise. Le manque de bornes de recharge privées, en particulier dans les logements locatifs, où vit la majorité de la population suisse (environ 58,2% des ménages privés à la fin de 2023), constitue un obstacle majeur au passage à la mobilité électrique.

## Autres facteurs entravant la diffusion de la mobilité électrique

L'étude a identifié d'autres obstacles à l'achat d'un véhicule électrique. Ainsi, selon l'enquête représentative menée dans le cadre de l'étude, le prix d'acquisition des voitures électriques est perçu comme trop élevé par de nombreuses personnes interrogées. 35% des propriétaires de voitures conventionnelles ont cité cet aspect comme le principal obstacle à l'achat d'un véhicule électrique. À long terme, les voitures électriques devraient être moins chères à l'utilisation que les véhicules à moteur thermique. Toutefois, l'investissement initial reste un obstacle. 15% des conducteurs de véhicules à essence et diesel ont également cité l'autonomie de la batterie comme un obstacle. L'argument écologique de la fabrication des batteries vient en deuxième position, avec 14%.

## Situation des mesures de promotion

Du point de vue des personnes interrogées, les mesures de soutien financier de l'État (réduction d'impôt, prime à l'achat, subvention pour l'installation d'une borne de recharge privée) ainsi que le développement de l'infrastructure de recharge publique par l'État ont le plus grand effet sur la diffusion des voitures électriques en Suisse. Cet aspect a été considéré comme plutôt voire très efficace par plus de 60% des personnes interrogées.

L'enquête montre toutefois que l'absence de mesures de promotion coordonnées à l'échelle de la Suisse et les obstacles bureaucratiques ont un effet inhibiteur: il n'existe pas de programme de promotion national uniforme. La promotion se fait principalement au niveau cantonal et régional, mais il existe de grandes différences entre les différents cantons et communes.

Il en résulte un manque d'uniformité: selon les endroits, il existe des primes à l'achat de voitures électriques ou des réductions d'impôt sur l'impôt de circulation. Dans certains cas, les voitures électriques sont exonérées de l'impôt de circulation pendant une certaine période. En outre, le développement de bornes de recharge privées et publiques est encouragé en fonction du lieu. Des cantons tels que Zoug et Zurich sont considérés comme des leaders sur le marché de l'électromobilité et ont mis en œuvre des programmes de promotion complets.

La situation en Suisse diffère considérablement de son voisin germanique: en Allemagne, il existait jusqu'à fin 2023 un programme de promotion complet et coordonné au niveau national sous la forme de primes à l'achat («bonus écologique»). Le gouvernement fédéral y a investi environ 10 milliards d'euros. L'Allemagne a également fortement misé sur les primes à l'achat directes, qui étaient accordées au moment de l'achat. Cependant, celles-ci ont été brusquement interrompues à la fin de l'année 2023, ce qui a entraîné un effondrement notable du marché.

En Suisse, les primes à l'achat n'ont jamais été au centre des préoccupations au niveau fédéral. Le seul soutien financier à l'échelle nationale, l'exonération de la taxe à l'importation (4%), a été supprimé au 1er janvier 2024. En Suisse, les incitations financières telles que les primes à l'achat ou les allègements fiscaux n'existent que ponctuellement au niveau cantonal ou communal, et leur efficacité suscite des avis partagés de la part des experts.

## Avis d'experts

Les deux pays considèrent que le développement de l'infrastructure de recharge est important. Toutefois, les mesures diffèrent : l'Allemagne poursuit des objectifs ambitieux pour les bornes de recharge publics et a également introduit une loi sur le « droit à la recharge » qui facilite l'installation d'une borne de recharge privée pour les locataires et les copropriétaires. Afin de développer davantage l'infrastructure de recharge privée, le gouvernement fédéral allemand a apporté une nouvelle modification à la législation sur la construction. La nouvelle loi stipule que lors de la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel avec plus de cinq places de stationnement, chaque place de stationnement doit disposer d'une borne de recharge. Lors de la construction et de la rénovation de bâtiments non résidentiels, au moins une place de stationnement doit disposer d'une borne de recharge (à partir de six places de stationnement pour les nouvelles constructions ou à partir de dix places de stationnement pour les rénovations).

En Suisse, la « Feuille de route mobilité électrique 2025 » de la Confédération se concentre principalement sur le développement des aires de repos autoroutières et la sensibilisation. Il n'existe pas de loi sur le « droit à la recharge » au niveau fédéral.

### Les experts soulignent l'importance du développement dans le secteur privé

Dans le cadre de l'étude, des entretiens ont également été menés avec des experts du monde politique et économique afin d'évaluer des mesures efficaces pour promouvoir la mobilité électrique. Les trois experts interrogés considèrent, à l'instar des participants à l'enquête représentative, que le développement de l'infrastructure de recharge est très important pour la promotion de la mobilité électrique. Cela est particulièrement vrai pour le secteur privé (immeubles d'habitation). Les experts soulignent la nécessité d'éliminer les obstacles pour les locataires et les copropriétaires. À cette fin, les mesures gouvernementales telles qu'une loi sur le « droit à la recharge » et des incitations financières ciblées pour les propriétaires immobiliers ou les investisseurs sont considérées comme très efficaces. Le développement de l'infrastructure de recharge publique est également considéré comme important, mais le secteur privé est particulièrement pertinent pour la diffusion.

---

#### **Katja Christ** (Conseillère nationale, Parti vert'libéral – PVL):

Du point de vue du PVL, l'élimination des obstacles à la mise en place et au développement d'un réseau de recharge intelligent a un impact majeur. L'accent devrait être mis sur les bornes de recharge domestiques intelligentes et utilisables à titre privé.

Katja Christ est favorable à une autorisation de principe pour l'installation et, si nécessaire et judicieux, à une aide financière. Selon elle, les investissements initiaux pour les systèmes de recharge intelligents sont élevés, en particulier dans les immeubles d'habitation, mais les subventions accordées à de tels projets profiteraient aux locataires. Le PVL souligne l'importance de la motion 23.3936, qui vise à améliorer la situation du réseau de recharge privé au niveau fédéral.

Il estime que les subventions pour les véhicules, quelle que soit leur catégorie, ne sont pas judicieuses. Le parti est plutôt favorable à un meilleur traitement des véhicules économes en énergie en termes de taxes et d'impôts.

---

**Thomas Steiner** (directeur général Électricité et mobilité électrique, Helion Energy SA):

Thomas Steiner considère le manque de possibilités de recharge comme un «véritable critère rédhibitoire». Si l'on ne peut pas recharger, on n'achète pas de voiture électrique.

Il voit le plus grand potentiel et le plus grand impact dans le développement de l'infrastructure de recharge. Il estime également que le développement de l'infrastructure de recharge privée est particulièrement important, en particulier dans les grandes zones bâties et les immeubles d'habitation, où vivent la plupart des ménages à faible revenu. Le manque d'infrastructures de recharge dans ces endroits est aujourd'hui un problème majeur.

Il voit un grand potentiel dans les mesures de promotion coordonnées à l'échelle de la Suisse pour l'infrastructure de recharge privée. Thomas Steiner estime qu'une loi sur le «droit à la recharge» est nécessaire afin de créer une base juridique claire pour savoir qui doit supporter les coûts de rééquipement. Cela aiderait les locataires et les copropriétaires. Le temps de stationnement de la voiture doit être considéré comme un temps de recharge (à la maison, au travail, lors des achats). Partout où une voiture est stationnée, une borne de recharge devrait être disponible.

Selon Thomas Steiner, il faut à la fois des aides financières et des réglementations légales (p. ex. des prescriptions pour les rénovations ou les nouvelles constructions). Des règles claires créent une sécurité juridique pour les investisseurs et les propriétaires. Il est également favorable à des mesures ponctuelles et indirectes telles que le développement de bornes de recharge rapide sur les aires de repos, qui sont préfinancés par le fonds pour les routes nationales.

Thomas Steiner n'est en principe pas partisan de mesures de soutien «drastiques» ou d'interventions étatiques excessives telles que des primes à l'achat forfaitaires. Il voit d'un mauvais œil l'exemple de l'Allemagne, où la suppression des primes à l'achat a entraîné un effondrement du marché et une mauvaise réputation de la mobilité électrique. Il pose la question économique de savoir d'où vient l'argent pour de telles primes. Bien qu'il reconnaisse que les primes à l'achat auraient un effet important sur le trafic des voitures de tourisme et seraient avantageuses pour les ménages à faible revenu, il y est personnellement opposé.

Il considère en outre que l'effet des réductions d'impôts n'est pas significatif. Thomas Steiner mentionne que dans le canton de Soleure, les voitures électriques paient la même taxe de circulation que les autres véhicules, ce qu'il juge juste.

---

## Propositions de mise en œuvre

**Marco Wyss** (chef de projet, association Swiss eMobility) :

L'association Swiss eMobility qualifie la « subvention pour l'installation d'une borne de recharge privée » et le « développement de l'infrastructure de recharge publique » de « moyennement efficaces ». L'association estime toutefois que les incitations ciblées pour les investisseurs immobiliers dans les immeubles d'habitation ont un impact « élevé » sur l'aménagement de places de stationnement avec une installation de base et l'équipement de bornes de recharge. Les incitations à la recharge bidirectionnelle et à la gestion intelligente de l'énergie (combinaison de la mobilité électrique et du photovoltaïque) sont également considérées comme « très efficaces ».

Swiss eMobility soutient également l'idée d'une loi sur le « droit à la recharge », car les obstacles juridiques et financiers sont importants pour les locataires des immeubles d'habitation. Sans base légale, le développement privé ne progresse que lentement.

L'association Swiss eMobility qualifie en revanche l'effet des primes à l'achat et des réductions d'impôts de moyennement efficace.

### Propositions concrètes de mise en œuvre

Il est possible de formuler diverses recommandations concrètes pour promouvoir davantage la diffusion de la mobilité électrique en Suisse :

#### ■ Au niveau législatif :

sur la base des résultats, nous considérons l'introduction d'une loi sur le « droit de recharge » comme l'une des mesures les plus importantes et les plus efficaces. Cette loi vise à créer une base juridique claire. Elle donnerait notamment aux locataires et aux copropriétaires d'immeubles d'habitation le droit d'exiger et de faire installer une station de charge privée. La loi doit préciser concrètement qui doit supporter les coûts des rééquipements et des installations nécessaires. Une telle loi pourrait aider à surmonter les blocages des administrations ou de certains copropriétaires d'étages. Elle pourrait entraîner des économies de coûts macroéconomiques en permettant des travaux électriques de base uniformes pour des communautés entières de copropriétaires d'étages, même si tout le monde n'installe pas immédiatement une borne de recharge. Cette mesure est particulièrement pertinente en raison de la forte proportion de locataires en Suisse. La motion 23.3936 de Jürg Grossen (PVL), qui a été adoptée par le Conseil national et qui est maintenant traitée par le Conseil des États, vise précisément à créer un tel cadre contraignant pour un droit à la recharge.

L'introduction de règles claires et contraignantes au-delà de la recharge peut également être considérée comme nécessaire. Cela pourrait inclure des réglementations pour les rénovations ou les nouvelles constructions qui prévoient une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.

### ■ Aides financières et incitations :

Subventions directes pour l'installation: les subventions financières pour l'installation de bornes de recharge privées peuvent également être considérées comme efficaces, même si leur effet est considéré comme « moyen » et en partie positif par les experts interrogés. Ces subventions peuvent créer des incitations pour les investisseurs ou les propriétaires. Elles contribuent à couvrir les coûts d'investissement initiaux souvent élevés, en particulier pour les systèmes de recharge intelligents dans les immeubles d'habitation.

Les expériences positives avec les programmes d'encouragement cantonaux ou communaux (par exemple, canton de Vaud, ville de Zoug) sont mentionnées par les experts interrogés. À Zoug, par exemple, 30% des coûts d'installation sont pris en charge, jusqu'à un maximum de 5000 francs. Nous voyons le potentiel de mesures de promotion coordonnées à l'échelle de la Suisse dans ce domaine.

Incitations ciblées pour les investisseurs immobiliers dans les immeubles d'habitation: Swiss eMobility les considère comme « très efficaces ». Ces incitations devraient motiver les investisseurs à aménager des places de stationnement avec une installation de base et à y installer des bornes de recharge.

Incitations fiscales: il est possible de déduire des impôts les coûts d'installation d'infrastructures de recharge pour les propriétés d'habitation (motion 23.3225 de Marianne Maret). D'une manière générale, le PVL propose que les véhicules économes en énergie bénéficient d'un traitement plus favorable en termes de taxes et d'impôts. Comparis soutient ces propositions.

### ■ Réduction des obstacles bureaucratiques :

Dans la mesure du possible, il convient d'éviter les obstacles lors de la mise en place et du développement d'un réseau de recharge intelligent. Cela inclut une autorisation de principe pour l'installation. Les processus bureaucratiques peuvent actuellement rendre difficile l'obtention de subventions.

### ■ Intégration de la technologie intelligente et de la production d'énergie décentralisée :

À notre avis, l'accent devrait être mis sur les bornes de recharge domestiques intelligentes. Nous considérons que les incitations à la recharge bidirectionnelle et à la gestion intelligente de l'énergie (combinaison de la mobilité électrique et du photovoltaïque) sont « très efficaces ».

Les bâtiments peuvent en effet produire plus d'électricité qu'ils n'en consomment (centrales électriques). Cette énergie pourrait être utilisée pour recharger les voitures. Le concept « temps de stationnement = temps de recharge » implique que partout où une voiture est stationnée (en particulier à la maison et sur le lieu de travail), des bornes de recharge correspondantes doivent être disponibles.

## Méthode

Le marché suisse de la mobilité électrique a été étudié dans le cadre d'un mémoire de Master encadré par Comparis à la Haute école spécialisée Kalaidos. Dans ce cadre, une enquête représentative a été menée dans toutes les régions de Suisse auprès de 1011 personnes interrogées, et des entretiens qualitatifs ont été réalisés avec différents acteurs. Les personnes qui ont été interrogées sont:

**Katja Christ** (conseillère nationale, Parti vert'libéral – PVL)

**Thomas Steiner** (directeur général Électricité et mobilité électrique, Helion Energy SA)

**Marco Wyss** (chef de projet, association Swiss eMobility)

### Pour en savoir plus

**Jean-Claude Frick**

Expert Numérique et Télécom

Téléphone +41 (0)44 360 53 91

media@comparis.ch

fr.comparis.ch

### À propos de comparis.ch

Avec plus de 80 millions de visites par an, comparis.ch compte parmi les sites Internet les plus consultés de Suisse. L'entreprise compare les tarifs et les prestations des caisses maladie, des assurances, des banques et des opérateurs de télécommunications. Elle présente aussi la plus grande offre en ligne de Suisse pour l'automobile et l'immobilier. Avec ses comparatifs détaillés et ses analyses approfondies, elle contribue à plus de transparence sur le marché. comparis.ch renforce ainsi l'expertise des consommatrices et des consommateurs à la prise de décision. L'entreprise a été fondée en 1996 par l'économiste Richard Eisler. Il s'agit d'une société privée. Aujourd'hui encore, Comparis appartient majoritairement à son fondateur, Richard Eisler. Aucune autre entreprise ni l'État ne détient de participation dans Comparis.