



# La pénurie d'énergie modifie l'état d'esprit sur l'électromobilité

Focalisation accrue sur l'infrastructure privée

## Équipe du projet

**Lukas Golder:** Co-directeur

**Cloé Jans:** Directrice des opérations commerciales

**Adriana Pepe:** Politologue

**Ronja Bartlome:** Collaboratrice scientifique Data Science

**Daniel Bohn:** Collaborateur de projet

**Roland Rey:** Administration

Berne, 08.11.2022

Publication: en concertation avec le TCS

## Table des matières

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>COMPORTEMENT ACTUEL ET FUTUR EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.....</b> | <b>4</b>  |
| 1.1      | Comportement actuel en matière de mobilité.....                 | 4         |
| 1.2      | Comportement futur en matière de mobilité.....                  | 7         |
| 1.3      | Disponibilité de l'énergie et mobilité.....                     | 9         |
| 1.4      | Formes d'utilisation des véhicules.....                         | 14        |
| <b>2</b> | <b>DIFFUSION ET VOLONTÉ D'ACHAT DE L'E-MOBILITÉ .....</b>       | <b>16</b> |
| <b>3</b> | <b>MOTEURS DE L'ÉLECTROMOBILITÉ .....</b>                       | <b>20</b> |
| <b>4</b> | <b>OBSTACLES À L'ÉLECTROMOBILITÉ.....</b>                       | <b>23</b> |
| <b>5</b> | <b>INFRASTRUCTURE.....</b>                                      | <b>26</b> |
| <b>6</b> | <b>RENDICATIONS POLITIQUES.....</b>                             | <b>30</b> |
| 6.1      | Revendications typologiques et politiques.....                  | 33        |
| <b>7</b> | <b>SYNTHÈSE.....</b>  | <b>38</b> |
| <b>8</b> | <b>ANNEXE.....</b>  | <b>40</b> |
| 8.1      | Base de données .....   | 40        |
| 8.2      | L'équipe de gfs.bern .....                                      | 41        |

# 1 Comportement actuel et futur en matière de mobilité

## 1.1 Comportement actuel en matière de mobilité

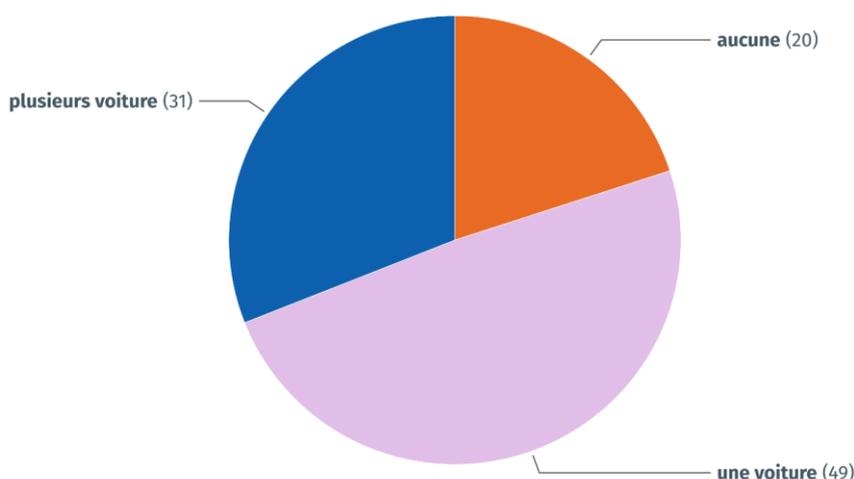
La Suisse est un peuple d'automobilistes. Cette situation reste inchangée malgré la pénurie des ressources et le souhait de protéger davantage le climat. Environ la moitié de la population suisse (49%) possède une voiture dans leur ménage, 31 pour cent en ont même plusieurs. En revanche, une personne sur cinq se déplace sans voiture - ceci est peu surprenant car il s'agit en premier lieu de personnes vivant en milieu urbain.

Graphique 1

### Nombre de voitures en ménage

Combien de voitures possède votre foyer ?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

La plupart des habitants de Suisse se déplacent aujourd'hui avec une voiture traditionnelle, c'est-à-dire une voiture qui fonctionne à l'essence, au diesel ou au gaz. 10 pour cent des personnes interrogées possèdent une voiture électrique, 4 pour cent ont une hybride rechargeable à la maison.

Parmi les personnes qui déclarent posséder une voiture électrique, il s'agit dans environ 7 pour cent des cas de la seule voiture présente dans le ménage. Celles-ci misent donc entièrement sur l'électromobilité. Pour 3 pour cent, il s'agit d'une voiture parmi d'autres.

Graphique 2

### Possession Type de voiture

De quel type de voiture s'agit-il ? Combien de voitures possède votre foyer ?

en % des habitants de 18 ans et plus, dont le ménage possède au moins une voiture

*réponses multiples possible*



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=807)

Les personnes qui possèdent une voiture électrique vivent dans la plupart des cas dans un appartement ou une maison dont elles sont propriétaires. Cela s'explique probablement par le fait que la possession d'une voiture électrique est également corrélée à un revenu ou à un niveau de formation plus élevé. L'accès à l'électromobilité est aussi, à bien des égards, une question de classe sociale. En revanche, les situations de logement sont plus diverses chez les personnes qui possèdent une voiture traditionnelle: on y trouve aussi bien des personnes qui possèdent leur propre maison que des habitants de coopératives ou des locataires.

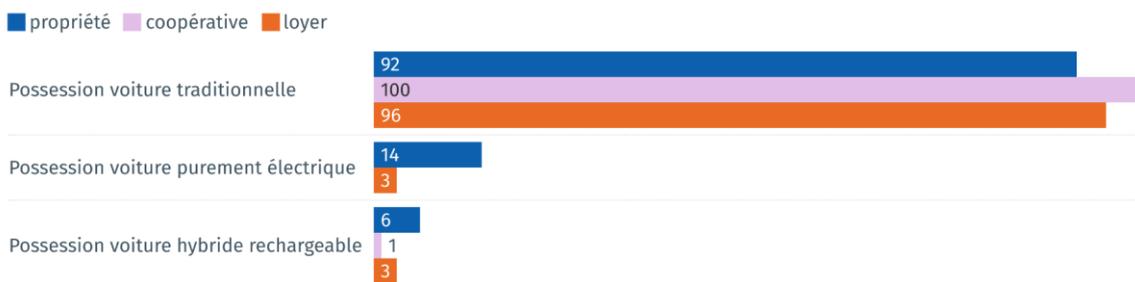
Graphique 3

### Possession Type de voiture par situation du logement

De quel type de voiture s'agit-il ? Combien de voitures possède votre foyer ?

*réponses multiples possible*

en % des habitants de 18 ans et plus, dont le ménage possède plusieurs voitures



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=793)

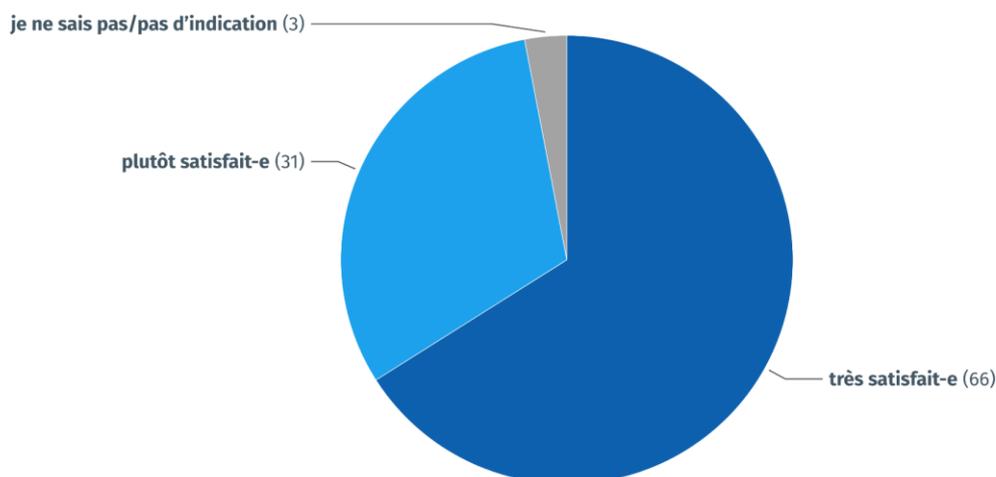
Rien n'indique que l'électromobilité déçoive les attentes ou les besoins aux yeux des personnes qui en font déjà régulièrement l'expérience. En effet, ceux qui possèdent aujourd'hui une voiture électrique en sont généralement (très) satisfaits.

Graphique 4

### Satisfaction avec la voiture électrique / la voiture branchée / l'hybride rechargeable

Etes-vous satisfait-e de votre voiture électrique / voiture à fiche de recharge / hybride rechargeable ?

en % des habitants de 18 ans et plus, qui possèdent au moins une voiture purement électrique ou hybride rechargeable



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=107)

La voiture traditionnelle reste le principal moyen de transport des habitants de la Suisse. Un peu plus de 40 pour cent des personnes interrogées se déplacent le plus souvent ainsi dans leur vie quotidienne. Les transports publics restent en deuxième position, même en 2022, bien que leur utilisation ait diminué dans le sillage de la pandémie de Covid et ne soit pas encore tout à fait revenue au niveau de 2019. L'électromobilité (la voiture électrique tout comme le vélo électrique) a été plus utilisée ces deux dernières années qu'en 2019.

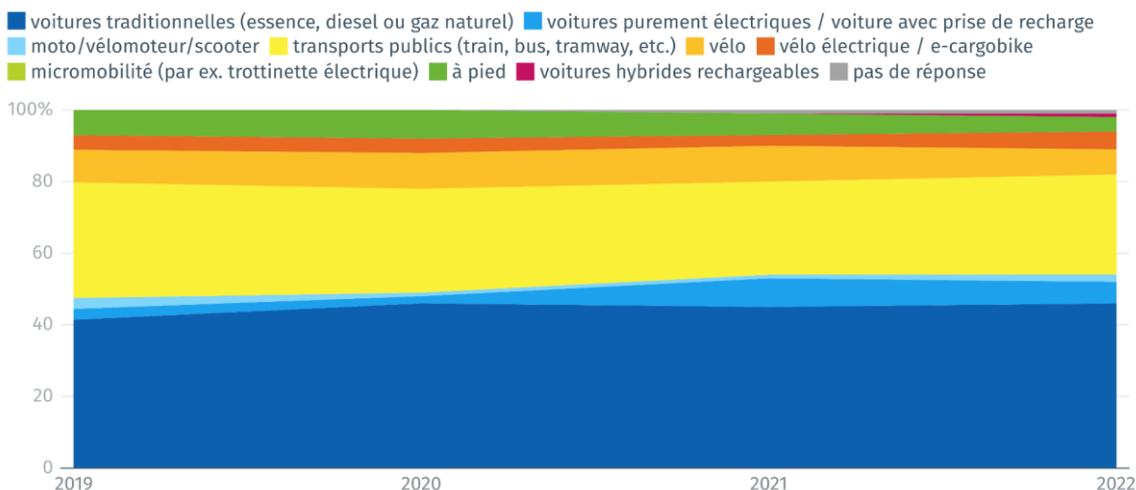
Dans l'ensemble, le besoin d'un transport individuel (motorisé) reste élevé en 2022, l'électromobilité jouant un rôle de plus en plus important, tant pour les voitures que pour les vélos sur un niveau inférieur.

## Graphique 5

## Moyen de transport au quotidien

Quel moyen de transport utilisez-vous principalement au quotidien?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)

## 1.2 Comportement futur en matière de mobilité

Si l'on se concentre sur l'avenir, on peut identifier trois groupes distincts aux caractéristiques similaires parmi la dizaine de formes de mobilité enquêtées:

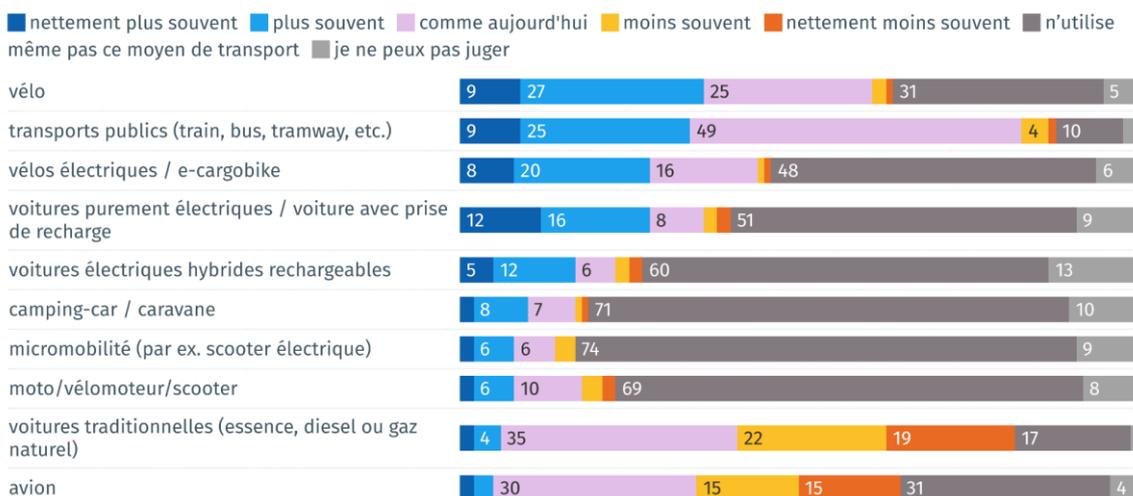
- Le premier groupe est composé du vélo et des transports publics. Ces deux moyens de transport sont déjà très utilisés aujourd'hui et les habitants de la Suisse souhaitent les utiliser à l'avenir comme aujourd'hui, voire plus souvent pour une grande partie d'entre eux.
- Le deuxième groupe est constitué par des moyens de transport qui ne sont utilisés aujourd'hui que par des minorités, mais qui, dans l'ensemble, devraient continuer à jouer un rôle, voire prendre de l'importance à l'avenir. Il s'agit notamment des moyens de transport fonctionnant à l'électricité. Nulle part ailleurs, la part de ceux qui souhaitent utiliser bien davantage une forme de mobilité à l'avenir n'est aussi importante que pour les voitures purement électriques (12%). De même, le camping-car, la micro-mobilité ou la moto ne sont aujourd'hui utilisés que par des minorités. Toutefois, contrairement aux voitures/vélos électriques, ces formes de mobilité ont moins de potentiel d'avenir immédiat et devraient continuer à être utilisées plutôt par une minorité.
- Le troisième et dernier groupe est constitué par les modes de transport du passé: la voiture traditionnelle et l'avion. S'il est vrai que de nombreuses personnes souhaitent continuer à utiliser ces formes de mobilité comme aujourd'hui; la part de ceux qui s'en détournent est considérable.

## Graphique 6

## Comportement de mobilité personnelle dans les années à venir

En ce qui concerne votre comportement personnel en matière de mobilité : Comment aimeriez-vous vous déplacer au cours des prochaines années ? Quel moyen de transport souhaitez-vous utiliser plus ou moins qu'aujourd'hui ? **Par rapport à aujourd'hui, j'aimerais utiliser ce moyen de transport ...**

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

En 2022, la voiture purement électrique restera l'un des moyens de transport sur lesquels la plupart des habitants souhaitent continuer à miser dans le futur. Par rapport aux années précédentes, la voiture électrique a toutefois perdu un peu de sa suprématie en tant que moyen de transport de l'avenir. Ceci est particulièrement pertinent par rapport à l'année dernière, ce qui devrait être considéré aussi dans le contexte des craintes actuelles de pénurie d'énergie. Actuellement, la part des personnes qui souhaitent utiliser une voiture électrique à l'avenir est identique à celle des personnes qui souhaitent utiliser un vélo électrique/cargobike. Comparé à ceux-ci, le vélo classique et les transports publics sont légèrement en tête, avec des valeurs pratiquement inchangées par rapport à 2021.

Les habitants sont en outre nettement moins nombreux à déclarer vouloir utiliser plus souvent une hybride rechargeable à l'avenir. Le changement par rapport à 2021 est pratiquement parallèle à la baisse du nombre de voitures purement électriques, mais à un niveau inférieur.

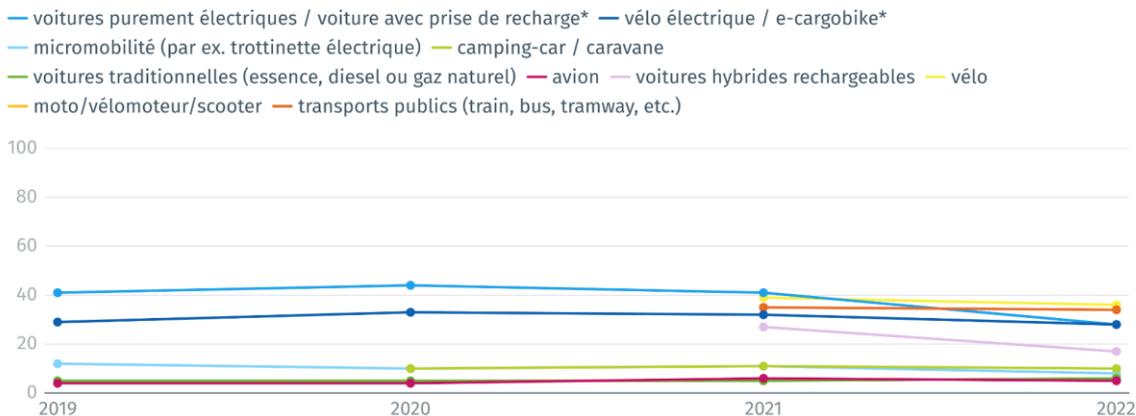
La part de ceux qui souhaitent utiliser davantage les voitures traditionnelles, les avions, les camping-cars, les trottinettes électriques ou même les motos est relativement faible en comparaison, avec dix pour cent ou moins.

Graphique 7

**Comportement de mobilité personnelle dans les années à venir**

En ce qui concerne votre comportement personnel en matière de mobilité : Comment aimeriez-vous vous déplacer au cours des prochaines années ? Quel moyen de transport souhaitez-vous utiliser plus ou moins qu'aujourd'hui ? **Par rapport à aujourd'hui, j'aimerais utiliser ce moyen de transport ...**

en % des habitants de 18 ans et plus proportion "nettement plus/plus souvent"



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)  
 \* jusqu'en 2020 "voiture purement électrique", "vélo électrique"

### 1.3 Disponibilité de l'énergie et mobilité

Pour la plupart des habitants, l'incertitude actuelle autour de la disponibilité et du ravitaillement en énergie ou en carburant n'a pas d'influence sur l'intention d'acheter un véhicule électrique. La moitié (50%) n'avait de toute façon pas l'intention d'acheter un véhicule électrique et un quart maintient son intention d'achat en dépit des incertitudes actuelles.

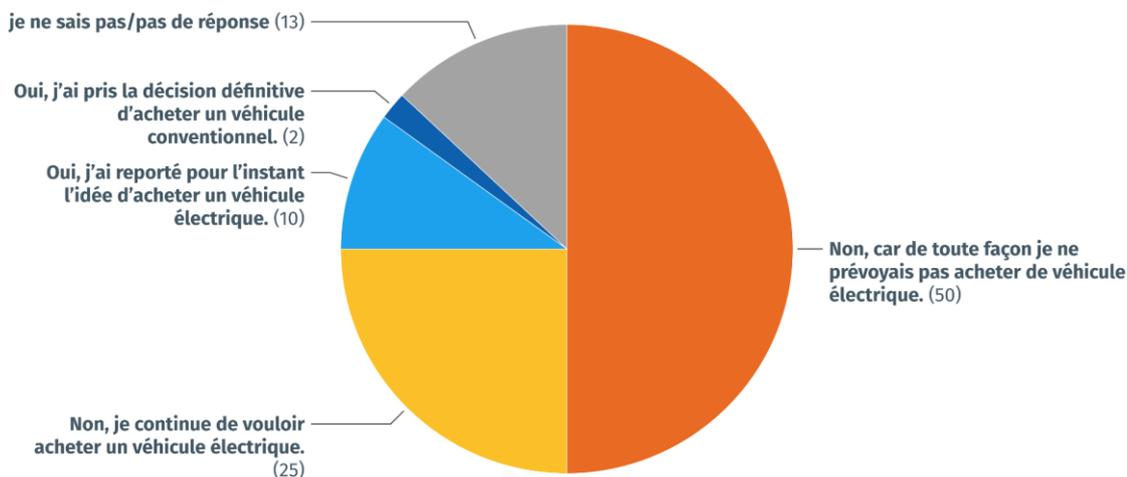
Cependant, 12 pour cent des habitants indiquent qu'ils réévaluent leur intention d'acheter un véhicule électrique compte tenu de la situation actuelle: une personne sur dix remet à plus tard l'idée d'acheter un véhicule électrique, et environ 2 pour cent ont décidé d'acheter tout de même un véhicule traditionnel.

## Graphique 8

### Changement de la volonté d'acheter un véhicule électrique en raison de la pénurie d'électricité / du prix de l'électricité

La pénurie d'électricité qui menace actuellement et les prix croissants de l'électricité a-t-elle modifié votre volonté d'acheter un véhicule électrique ?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

Le graphique ci-dessous montre comment la disposition à acheter un véhicule électrique a évolué dans les différents sous-groupes. Dans ce contexte, il est frappant de constater que, tous sous-groupes sociodémographiques confondus, c'est l'intention de ne pas acheter de véhicule électrique de toute façon qui est la plus souvent citée. Toutefois, le niveau d'expression n'est pas le même partout. Ainsi, ce sont plutôt les femmes, les personnes ayant un faible niveau de formation et un faible revenu et les Romands qui ont tendance à ne pas avoir prévu d'acheter une voiture électrique.

En revanche, ce sont plutôt les hommes, les jeunes et les personnes ayant un niveau de formation et un revenu élevés de Suisse alémanique qui ont malgré tout l'intention d'acquiescer un véhicule électrique en dépit de la pénurie et du prix de l'électricité.

Graphique 9

### Changement de la volonté d'acheter un véhicule électrique en raison de la pénurie d'électricité / du prix de l'électricité

La pénurie d'électricité qui menace actuellement et les prix croissants de l'électricité a-t-elle modifié votre volonté d'acheter un véhicule électrique ?

en % des habitants de 18 ans et plus

● Non, car de toute façon je ne prévoyais pas acheter de véhicule électrique. ● Non, je continue de vouloir acheter un véhicule électrique. ● Oui, j'ai reporté pour l'instant l'idée d'acheter un véhicule électrique. ● Oui, j'ai pris la décision définitive d'acheter un véhicule conventionnel. ● je ne sais pas/pas de réponse

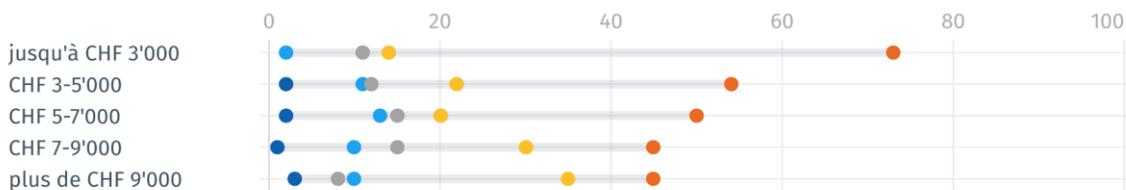
**sexe**



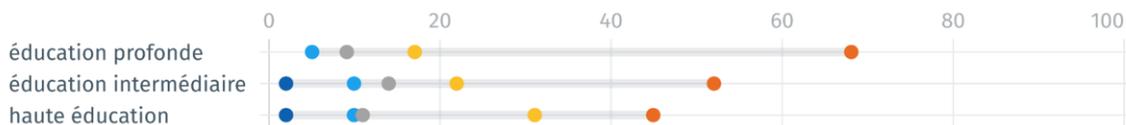
**âge**



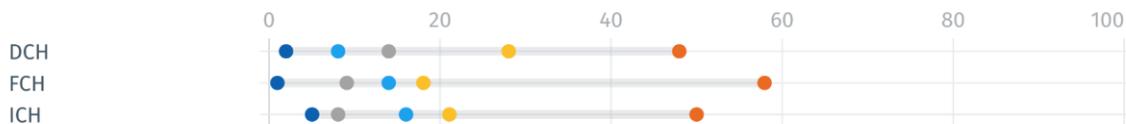
**revenu**



**éducation**



**langage**



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = 1001), sig.

Dans ce contexte, la situation d'insécurité actuelle n'influence pas seulement la décision d'achat d'une partie de la population, mais se répercute également sur le comportement global en matière de mobilité. Environ un quart des personnes interrogées (24%) le confirme ainsi dans l'enquête. Là également, les trois quarts des personnes interrogées indiquent que le contexte actuel n'a pas d'influence sur leur comportement ou leurs décisions.

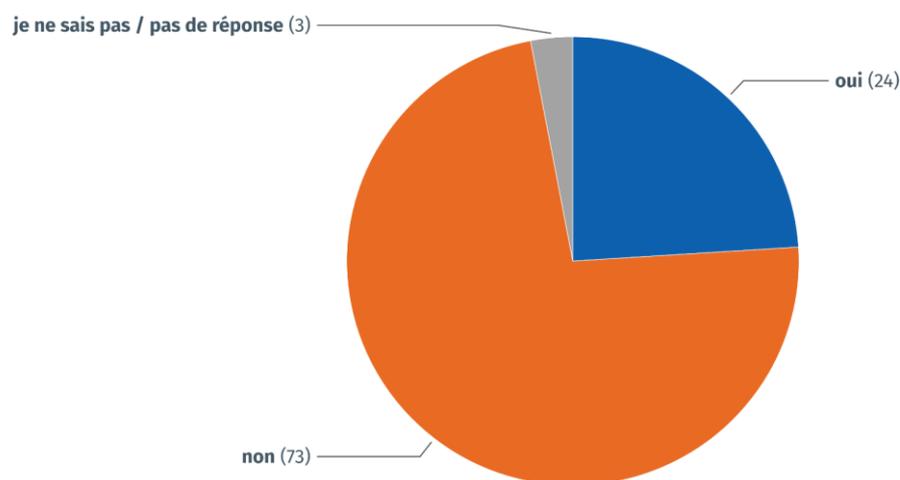
Les personnes à faible revenu (jusqu'à 7000 CHF de revenu par ménage), les personnes ayant un faible niveau de formation et les habitants de la Suisse romande ou italienne sont plus nombreux que la moyenne à déclarer vouloir adapter leur comportement de mobilité.

Graphique 10

### Influence de l'augmentation des prix du carburant sur la mobilité

L'augmentation actuelle des prix des carburants influence-t-elle votre mobilité?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

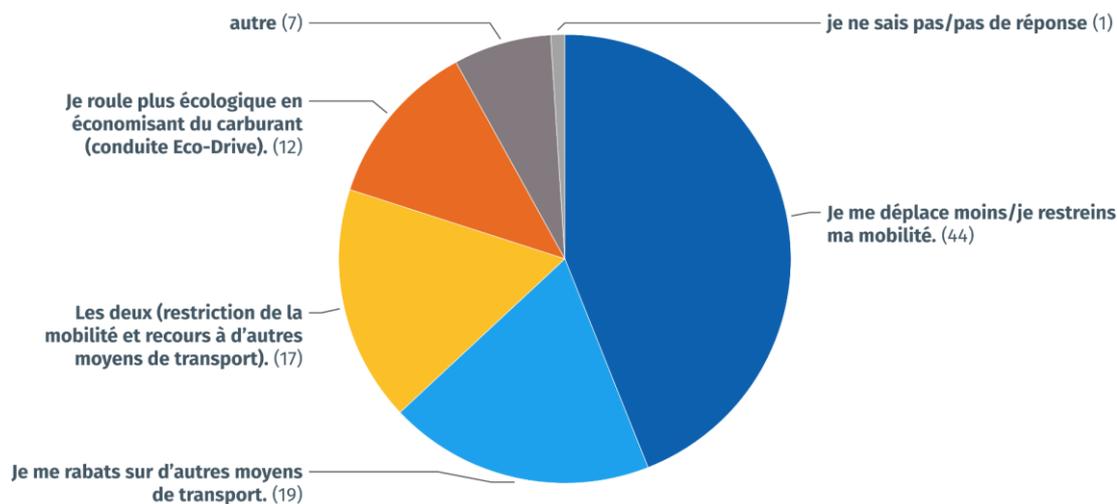
La plupart des personnes qui adaptent leur mobilité en raison de l'augmentation des prix du carburant indiquent qu'elles se déplacent généralement moins (44%). En outre, 19 pour cent utilisent d'autres moyens de transport et 17 pour cent font les deux. 12 pour cent indiquent qu'ils roulent plus souvent en Eco-Drive.

Graphique 11

### Domaines d'influence de l'augmentation des prix des carburants sur la mobilité

Dans quelle mesure l'augmentation des prix des carburants influence-t-elle votre mobilité ?

en % des habitants de 18 ans et plus, qui indiquent que le carburant a un impact sur la mobilité



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=224)

## 1.4 Formes d'utilisation des véhicules

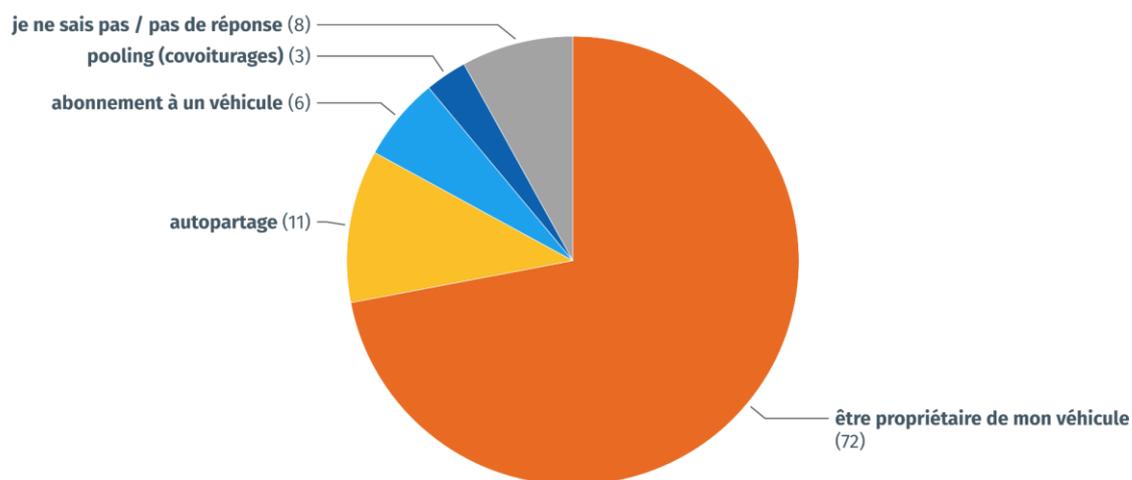
La majorité des habitants de la Suisse veulent être propriétaires de leur véhicule (72%). Les nouvelles formes d'utilisation des véhicules comme le partage (11%), l'abonnement à un véhicule (6%) ou le pooling en covoiturage (3%) restent aujourd'hui des besoins minoritaires.

Graphique 12

### Forme préférée d'utilisation du véhicule

Quelle forme d'utilisation de véhicule correspond principalement à vos besoins?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

Les jeunes générations (jusqu'à 40 ans) et les habitants des zones urbaines sont nettement plus ouverts aux formes alternatives d'utilisation des véhicules que le reste de la population. Toutefois, même dans ce groupe d'âge, la majorité des personnes interrogées déclarent vouloir posséder de préférence elles-mêmes une voiture.

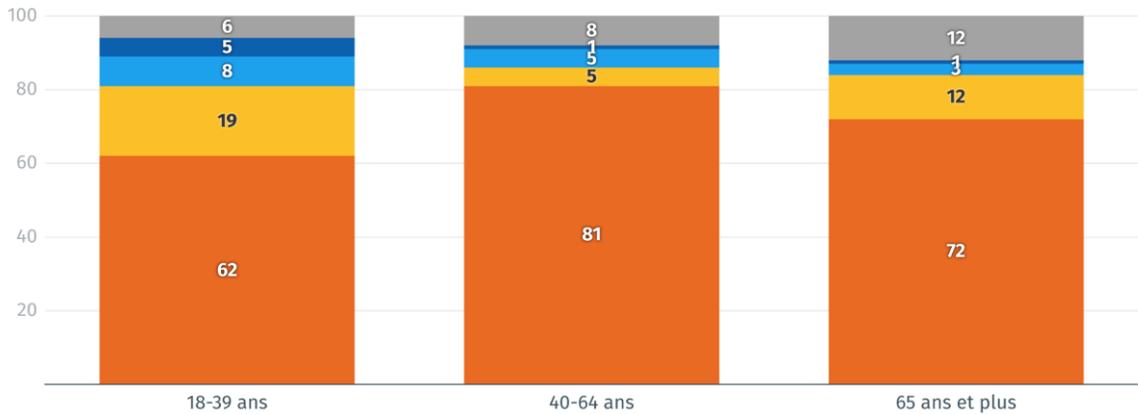
Graphique 13

### Forme préférée d'utilisation du véhicule par âge

Quelle forme d'utilisation de véhicule correspond principalement à vos besoins ?

en % des habitants de 18 ans et plus

■ être propriétaire de mon véhicule 
 ■ autopartage 
 ■ abonnement à un véhicule 
 ■ pooling (covoiturages) 
 ■ je ne sais pas / pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.15

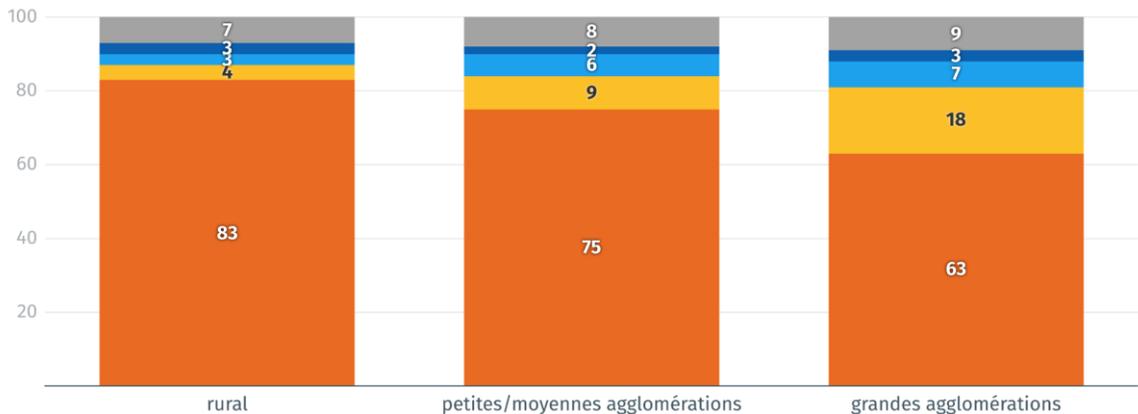
Graphique 14

### Forme préférée d'utilisation du véhicule par zone d'habitation

Quelle forme d'utilisation de véhicule correspond principalement à vos besoins ?

en % des habitants de 18 ans et plus

■ être propriétaire de mon véhicule 
 ■ autopartage 
 ■ abonnement à un véhicule 
 ■ pooling (covoiturages) 
 ■ je ne sais pas / pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.13

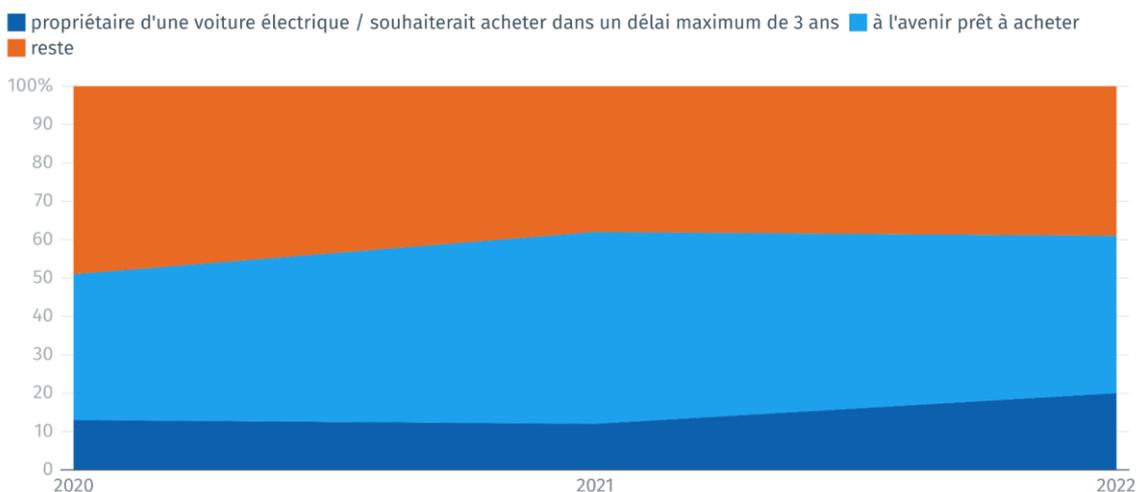
## 2 Diffusion et volonté d'achat de l'e-mobilité

Dans l'ensemble de la population, la proportion de personnes qui possèdent déjà une voiture électrique ou qui souhaitent en acheter une dans les trois prochaines années augmente nettement par rapport à 2021, tandis que la proportion de personnes prêtes à en acheter une dans un avenir lointain diminue. Ceci indique que le passage à l'électromobilité est encouragé pour les personnes qui l'envisageaient de toute façon, malgré l'incertitude et la situation de pénurie. Le potentiel fondamental de l'électromobilité ne s'élargit toutefois pas fondamentalement par rapport à 2021: la part des personnes qui ne sont pas prêtes à acquérir un véhicule électrique à l'avenir reste relativement constante.

Graphique 15

### Intérêt à l'achat

Intérêt à l'achat: Combinaison de possessions du type de voiture et s'intention acheter une voiture électrique  
en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)

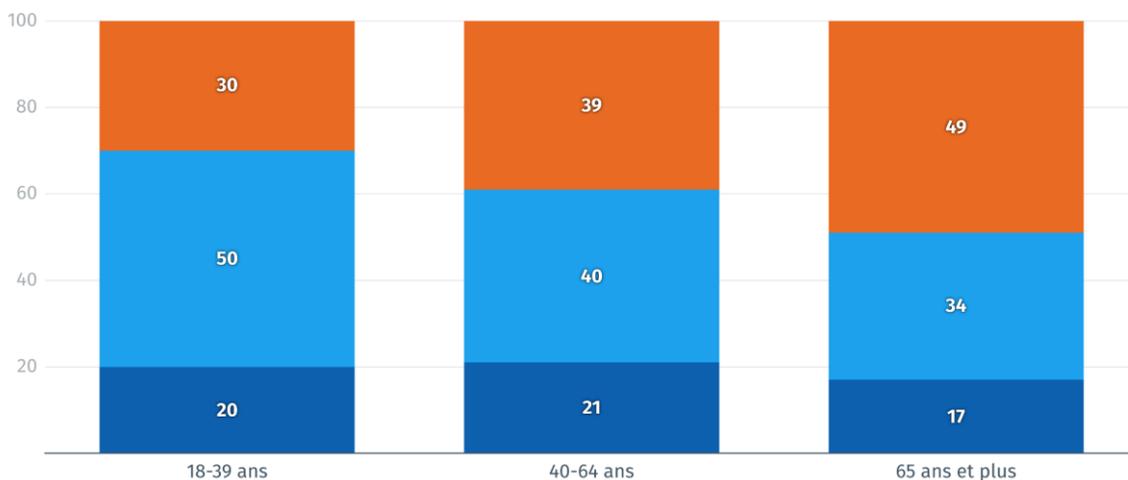
La volonté d'adopter l'électromobilité est une question de génération: alors que le pourcentage de personnes qui possèdent déjà une voiture électrique ou qui souhaitent en acheter une dans les prochaines années est à peu près la même pour toutes les générations (entre 17 et 21%), les personnes de moins de 40 ans sont nettement plus nombreuses que les habitants plus âgés à se dire prêtes à acheter une voiture électrique à l'avenir.

Graphique 16

**Intérêt à l'achat par âge**

Intérêt à l'achat: Combinaison de possessions du type de voiture et s'intention acheter une voiture électrique  
en % des habitants de 18 ans et plus

■ propriétaire d'une voiture électrique / souhaiterait acheter dans un délai maximum de 3 ans ■ à l'avenir prêt à acheter  
■ reste



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=811), sig., Cramér's V = 0.12

La diffusion de l'électromobilité devrait donc se poursuivre à l'avenir. Parmi les personnes qui ne possèdent pas de voiture ou qui possèdent une voiture traditionnelle, elles sont toutefois légèrement moins nombreuses que l'année dernière à déclarer vouloir acquérir un véhicule électrique dans un avenir proche ou lointain. Ainsi, la situation énergétique difficile actuelle devrait certes avoir donné un léger coup de frein provisoire à la mobilité électrique, mais un changement de paradigme s'éloignant de l'idée de l'électromobilité comme forme de déplacement d'avenir n'est pas en vue.

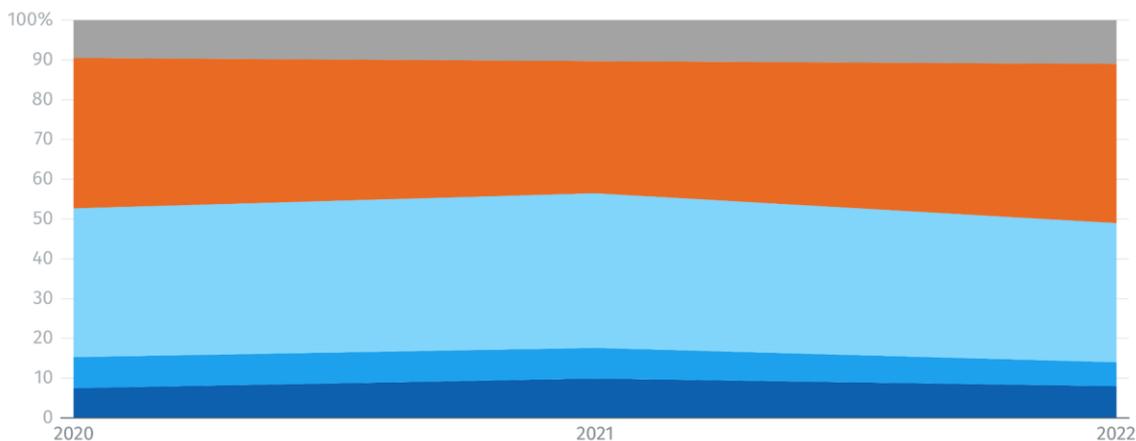
## Graphique 17

## Probabilité achat voiture électrique

Quelle est la probabilité que vous achetiez (achat/leasing) une voiture électrique à l'avenir?

en % des habitants de 18 ans et plus, qui n'ont pas de voiture ou qui ont une voiture traditionnelle

- Je vais probablement acheter une voiture électrique dans les trois prochaines années.
- J'aurai probablement une voiture électrique dans quatre ans ou plus.
- J'aurai probablement une voiture électrique dans le futur, mais je ne sais pas quand.
- Je n'aurai probablement jamais de voiture électrique. ■ ne sait pas/pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n = resp. env. 900)

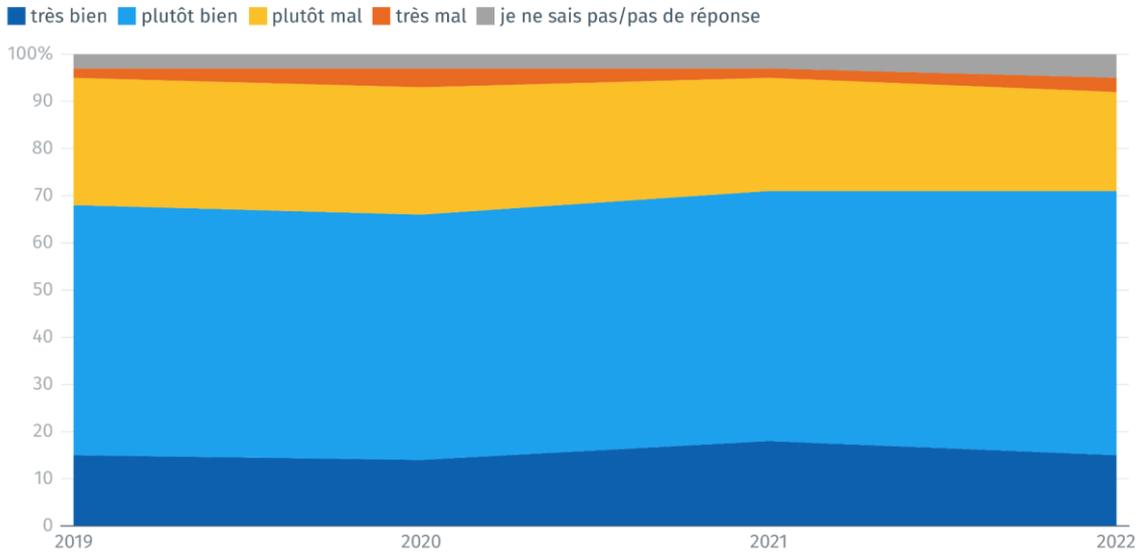
Le niveau d'information de la population sur le thème de l'électromobilité n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années, de sorte que la population s'estime actuellement aussi bien informée que l'an dernier. Les hommes, les personnes âgées, les personnes aux revenus élevés et les germanophones sont les plus nombreux à se sentir mieux informés.

Graphique 18

### Évaluation de l'état d'information de l'électromobilité

Dans quelle mesure vous estimez-vous informé au sujet de l'électromobilité?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)

### 3 Moteurs de l'électromobilité

La raison de loin la plus importante pour l'achat d'une voiture électrique reste le climat. La deuxième raison la plus importante est l'argument selon lequel l'avenir appartient aux voitures électriques. Bien que les deux considérations en faveur d'un achat fassent constamment partie des arguments les plus importants, l'ampleur de l'approbation a actuellement nettement diminué.

Deux nouveaux arguments, également perçus comme importants, ont également été enquêtés cette année. Ainsi, environ un quart considère l'autonomie croissante des véhicules électriques comme un argument d'achat et environ un cinquième prend en compte la hausse des prix du pétrole et la pénurie de pétrole/gaz naturel dans ses réflexions d'achat.

L'approbation de considérations économiques (considérations de prix 20%) ou d'arguments liés à l'infrastructure (suffisamment de possibilités de recharge publiques 16%, un bon service de dépannage pour les voitures électriques et les bornes de recharge 3%) reste relativement inchangée par rapport à la dernière enquête.

Ce qui a presque doublé cette année, c'est le pourcentage de personnes qui ne considèrent aucune des raisons mentionnées comme un argument d'achat (20%, +9 points de pourcentage).

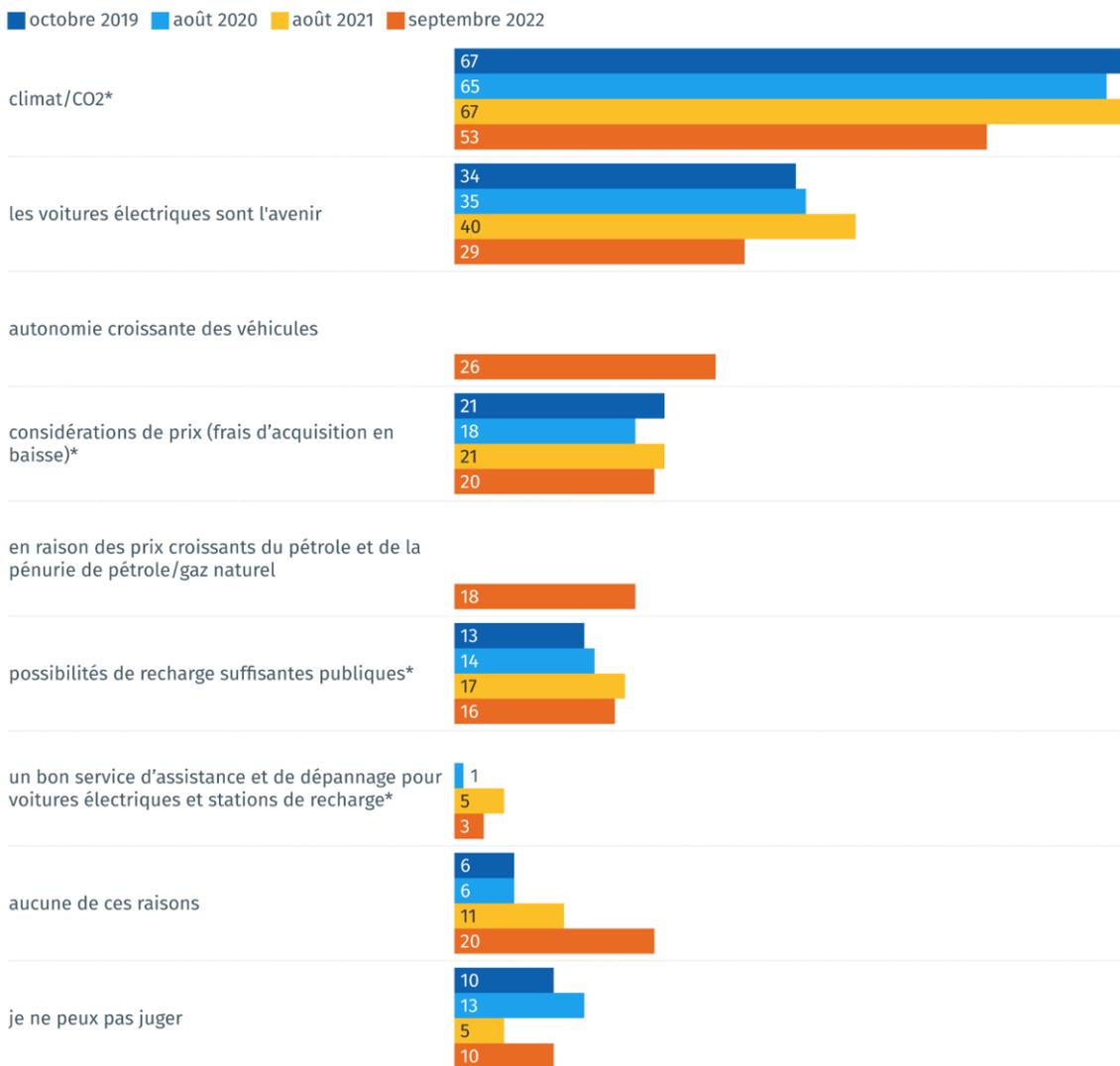
**Graphique 19**

**Raisons d'acheter une voiture électrique**

A l'heure actuelle, pour quelles raisons êtes-vous personnellement plutôt pour l'achat d'une voiture électrique? Vous pouvez indiquer plusieurs raisons.

*réponses multiples possible*

en % habitants à 18 ans et plus

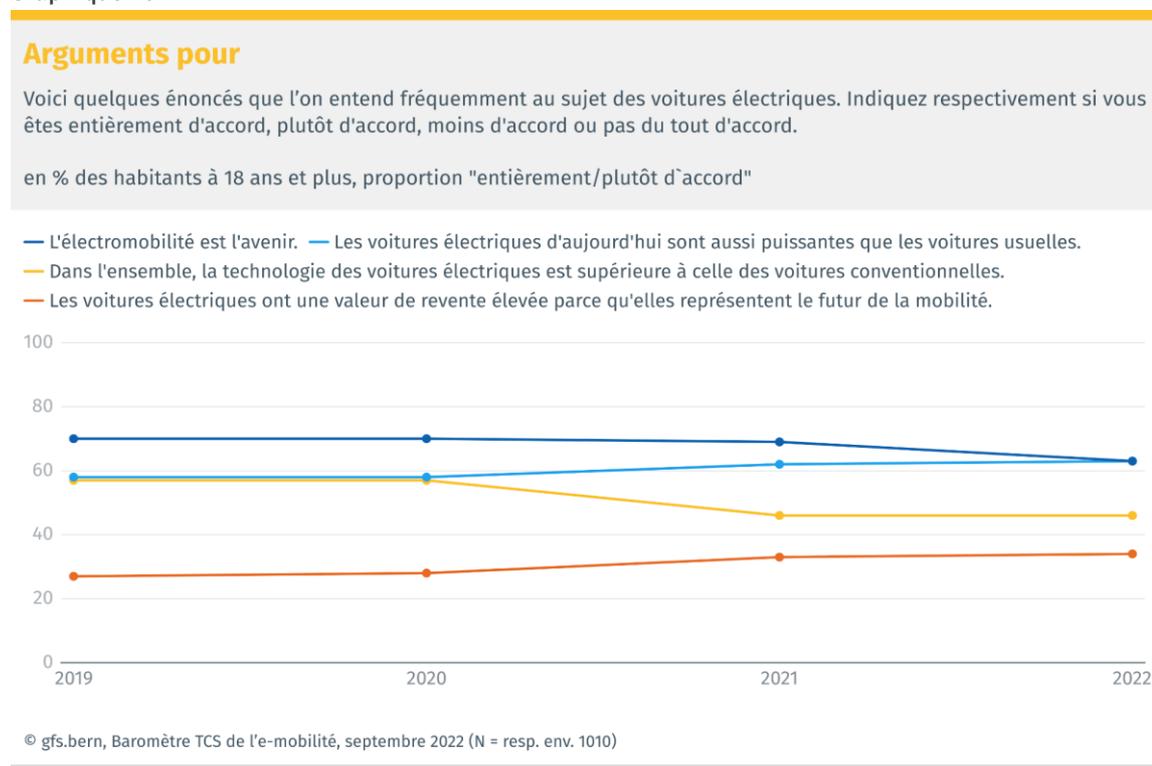


© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)

\* jusqu'en 2020 "climat/émissions de CO2", "considérations de prix / coûts du carburant et des bornes de recharge", "possibilités de recharge suffisantes / bornes de recharge rapides ", "service d'assistance"

D'une manière très générale, deux arguments sont majoritairement avancés en faveur de l'électromobilité. Alors que l'année dernière, les deux arguments n'avaient pas la même valeur, ils se rejoignent actuellement et se partagent la tête de la liste des arguments favorables. En effet, environ deux tiers des personnes interrogées sont d'avis que l'avenir appartient à l'électromobilité ou que les voitures électriques actuelles sont aussi performantes que leurs homologues à moteur à combustion. Si les performances sont donc majoritairement considérées comme comparables, beaucoup moins de personnes sont convaincues de la supériorité technique par rapport aux voitures traditionnelles. Après une baisse de l'approbation de cet argument dans le passé, la valeur reste constante par rapport à l'année dernière (46%). Environ un tiers des personnes interrogées attestent aux voitures électriques une valeur de revente élevée et manifestent ainsi l'argument avec le taux d'approbation le plus bas. Toutefois, cet argument n'a cessé de gagner en popularité auprès des personnes interrogées au cours des dernières années.

Graphique 20



## 4 Obstacles à l'électromobilité

En général, il apparaît que l'approbation des principales raisons *contre* l'achat d'une voiture électrique est en baisse cette année. Cependant, les coûts d'achat élevés (40%), la faible autonomie (35%) et le nombre insuffisant de stations de recharge disponibles (33%) restent les trois principaux arguments.

Juste après, on trouve des motifs liés à l'actualité, à savoir la situation actuellement plutôt difficile en matière de ravitaillement en électricité: les nouvelles affirmations concernant l'imprévisibilité du ravitaillement en électricité ou la pénurie d'électricité (32%) et les coûts élevés de l'électricité (28%) sont les quatrièmes et cinquièmes raisons les plus importantes de ne pas acheter une voiture électrique.

Alors que, comme décrit ci-dessus, moins de personnes considèrent le manque de stations de recharge comme une raison de ne pas acheter, le coût d'achat du chargeur joue un rôle de plus en plus important lors de l'achat d'une voiture électrique. Ainsi, la valeur a plus que doublé pour atteindre 27 pour cent (+16% points) par rapport à 2021.

C'est autour des raisons de l'inflexibilité (27%, -4 points de pourcentage) et de l'effet positif sur l'environnement (22%, inchangé) que les opinions ont le moins évolué.

Enfin, pour 22% d'entre elles, le débat sur l'achat d'une voiture - quelle qu'elle soit - n'est pas du tout à l'ordre du jour.

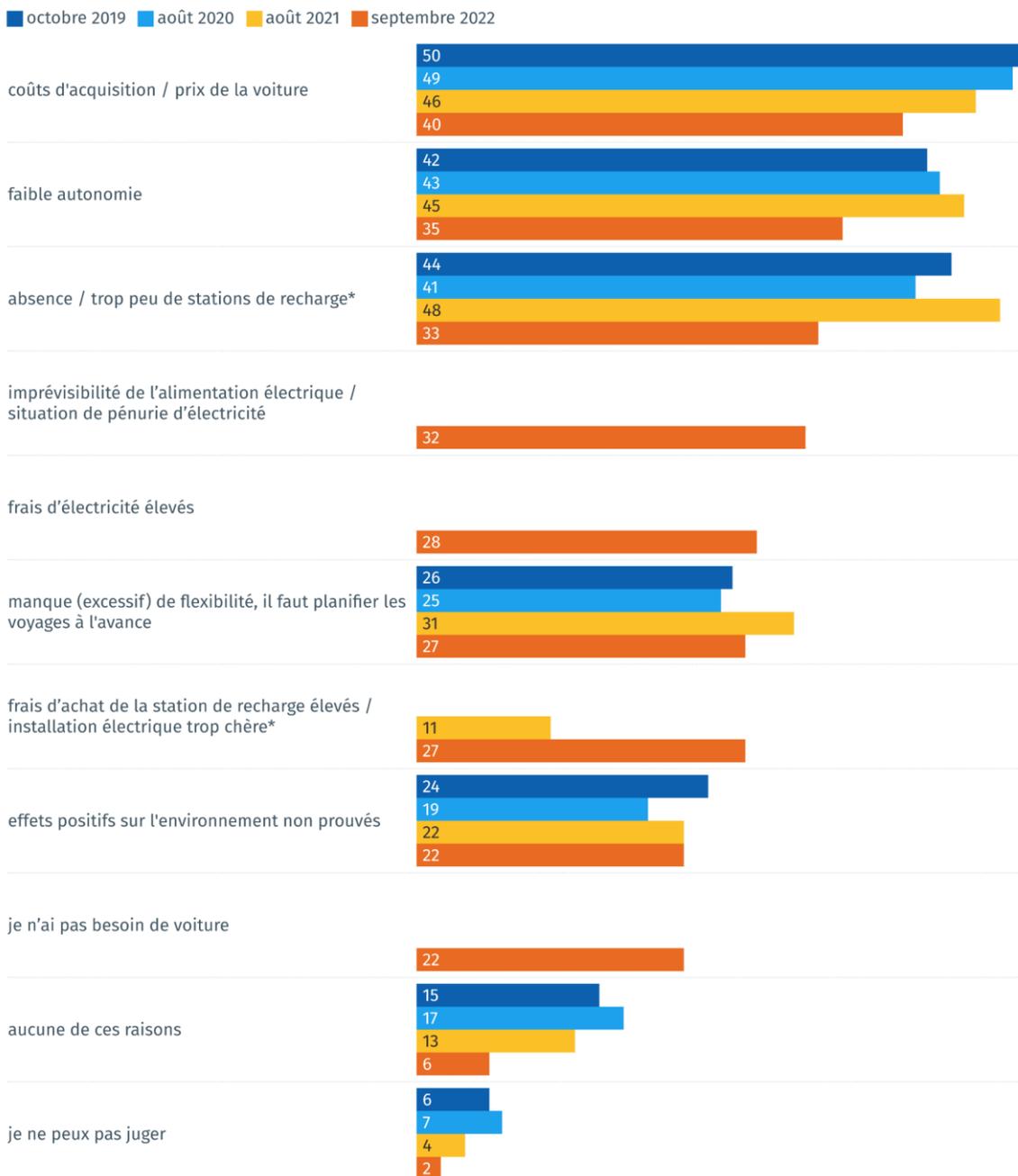
**Graphique 21**

**Raison contre l'achat d'une voiture électrique**

A l'heure actuelle, pour quelles raisons êtes-vous personnellement plutôt contre l'achat d'une voiture électrique? Vous pouvez indiquer plusieurs raisons.

*réponses multiples possible*

en % habitants à 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)  
 \* jusqu'en 2020 "borne de recharge est trop chère", "(trop) peu de bornes de recharge"

Deux évolutions sont à souligner cette année: d'une part, l'importance de la situation actuelle en matière d'électricité n'est pas seulement visible dans le discours public, mais se manifeste également dans les réflexions sur l'électromobilité. D'autre part, le manque d'infrastructures de recharge dans le secteur privé est de plus en plus mis en avant.

Ainsi, l'affirmation enquêtée pour la première fois, selon laquelle l'électricité pour les voitures électriques n'est pas assez durable, se place en tête des contre-arguments et obtient l'approbation de trois quarts des personnes interrogées. Un pourcentage similaire de personnes affirme également que l'alimentation électrique est insuffisante pour permettre une électromobilité nettement plus importante (71%). Après la valeur relative au manque d'infrastructure de recharge individuelle sur le lieu de travail ou à domicile (67%, + 20 points de pourcentage), le contre-argument relatif à la situation électrique déficiente (+ 17 points de pourcentage) enregistre la deuxième augmentation par rapport à l'année précédente.

Ainsi, alors que l'argument négatif sur le manque d'infrastructures de recharge progresse fortement, moins de personnes sont actuellement convaincues que le réseau public de stations de recharge n'est pas assez dense (69%, - 8 points de pourcentage).

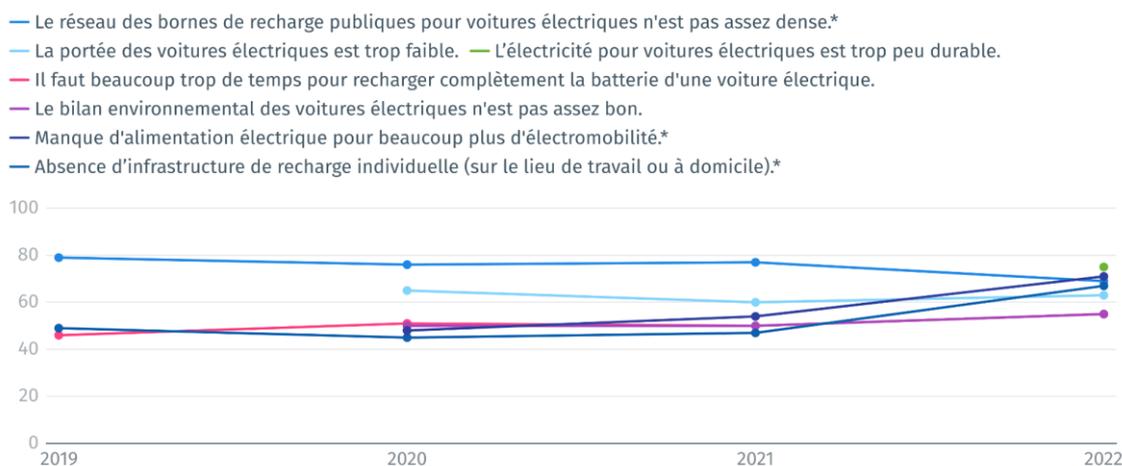
Une majorité est également d'accord avec les deux arguments proches de la réalité quotidienne autour de la convivialité, qui sont directement liés à la voiture. Ainsi, le manque d'autonomie est déterminant pour 63 pour cent et la durée de recharge prolongée de la batterie pour 55 pour cent.

Graphique 22

### Arguments contre

Voici quelques énoncés que l'on entend fréquemment au sujet des voitures électriques. Indiquez respectivement si vous êtes entièrement d'accord, plutôt d'accord, moins d'accord ou pas du tout d'accord.

en % des habitants à 18 ans et plus, proportion "entièrement/plutôt d'accord"



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010)

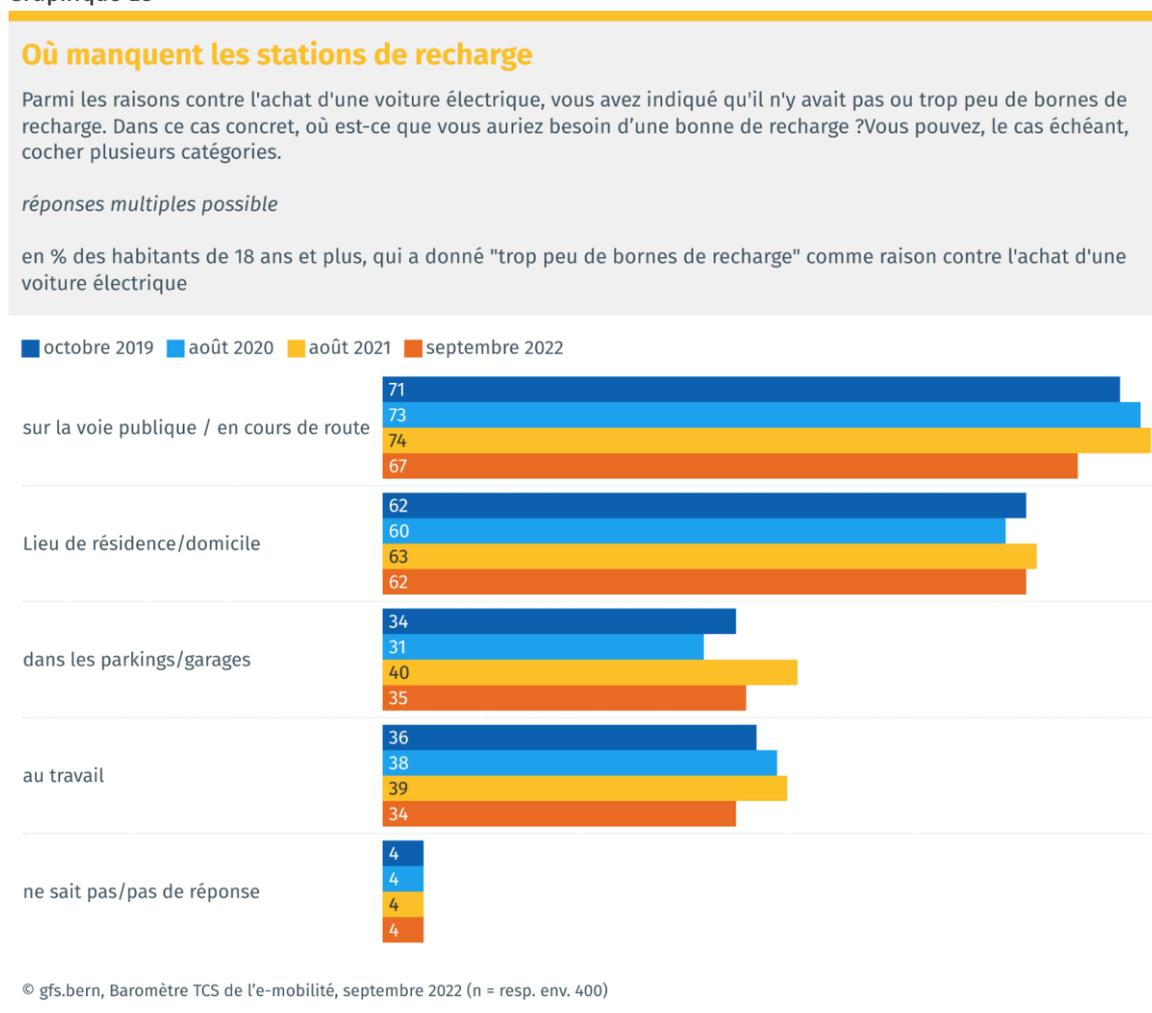
\* jusqu'en 2020 "Le réseau des bornes de recharge pour voitures électriques n'est pas assez dense.", "L'alimentation en énergie pour une mobilité électrique nettement plus importante n'est pas assez stable.", "L'infrastructure autour de ma maison ou de mon lieu de travail ne me permet pas de posséder une voiture électrique."

## 5 Infrastructure

Comme nous l'avons déjà mentionné dans les arguments négatifs, le manque de stations de recharge est un aspect important lorsqu'il s'agit de l'électromobilité. Lorsqu'on leur demande où exactement les stations de recharge manquent, la plupart des personnes continuent à indiquer qu'il leur manque des stations de recharge dans le domaine public. Par rapport à la dernière enquête, cette valeur a toutefois nettement baissé (67%, -7 points de pourcentage). Les stations de recharge privées sont les deuxièmes qui sont citées le plus souvent. Cette proportion est restée relativement constante au fil des ans.

Cependant, on relève les parkings couverts et le propre lieu de travail. Ces deux lieux sont nettement moins souvent cités. Ainsi, environ un tiers des personnes interrogées estiment que l'infrastructure de recharge manque dans les parkings ou sur le lieu de travail. Ces valeurs sont également en baisse par rapport à l'année précédente.

Graphique 23



Il a également été demandé aux deux tiers d'entre eux qui n'ont pas de chargeur à leur domicile quel était, selon eux, le principal obstacle à l'installation d'un chargeur.

Parmi les obstacles enquêtés, deux impulsions principales peuvent être identifiées: le premier point, le plus souvent cité, est l'obsolescence de l'infrastructure. Ainsi, pour environ un quart d'entre eux, le bâtiment est trop vieux ou nécessite des travaux de rénovation et pour 8 pour cent, la puissance connectée du bâtiment est trop faible. Le deuxième point est l'absence d'accord du bailleur (21% de propriétaires immobiliers ; 4% de propriétaires par étage).

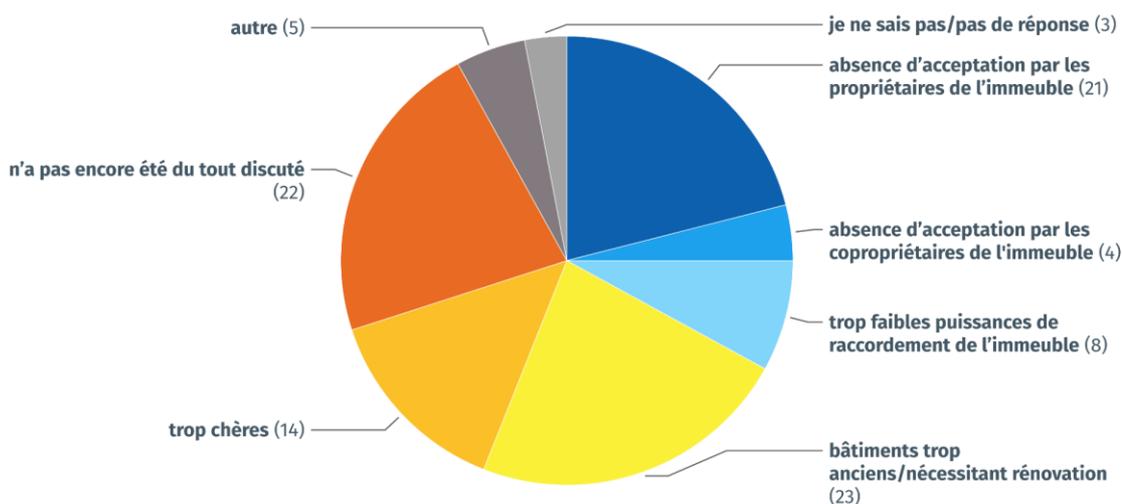
Par ailleurs, 14 pour cent estiment que le prix trop élevé constitue un obstacle. De plus, le pourcentage de personnes qui n'ont pas encore discuté d'une éventuelle installation est relativement élevé. Ce qui, dans l'ensemble, indique que les discussions sur l'aménagement des infrastructures sur le lieu de résidence doivent encore être menées.

Graphique 24

### Principal obstacle à l'installation de ses propres stations de recharge

Quel obstacle estimez-vous être le plus important à l'installation de stations de recharge chez vous/sur votre lieu de résidence ?

en % des habitants de 18 ans et plus, qui déclarent manquer de stations de recharge à leur domicile



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=214)

La plupart des propriétaires de voitures électriques ou d'hybrides rechargeables disposent d'une infrastructure privée pour recharger leur voiture. Le plus souvent, on utilise sa propre place de parking, son emplacement de stationnement ou son garage. Une majorité absolue se ravitaille en électricité sous la forme d'un chargeur et 43 pour cent disposent d'un branchement électrique normal à usage exclusif.

Seule une petite minorité utilise des infrastructures privées partagées (infrastructure de recharge partagée dans la maison ou l'immeuble d'habitation avec un branchement électrique normal (4%) ou avec une station de recharge (1%)).

En revanche, les stations de recharge accessibles au public et situées à proximité immédiate de la maison sont plus populaires que les stations de recharge partagées. Cette option est utilisée par 14 pour cent des propriétaires de véhicules électriques.

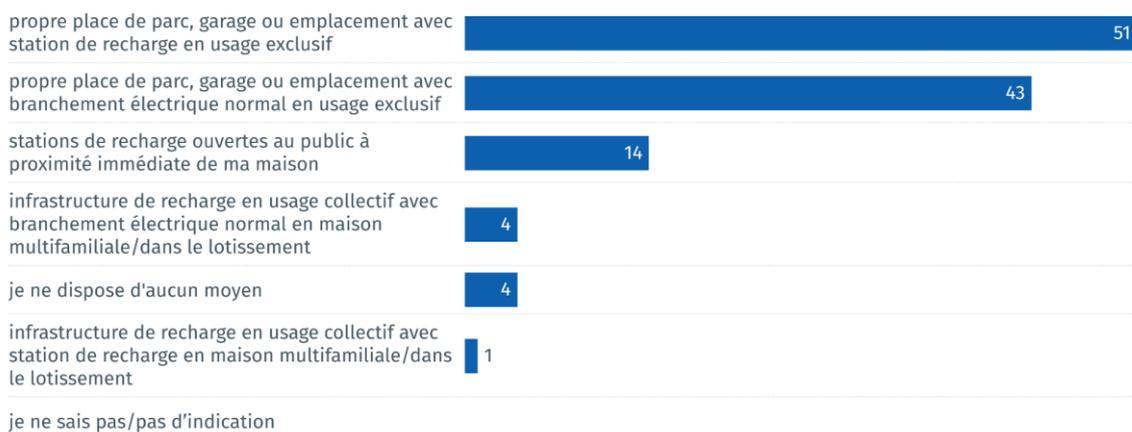
Graphique 25

### Stations de recharge à proximité immédiate

Disposez-vous d'une ou plusieurs des possibilités suivantes pour recharger votre voiture à proximité immédiate de votre maison ? Cliquez sur toutes les possibilités se rapportant à votre cas.

en % des habitants de 18 ans et plus, qui possèdent au moins une voiture électrique pure ou hybride rechargeable

*réponses multiples possible*



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=107)

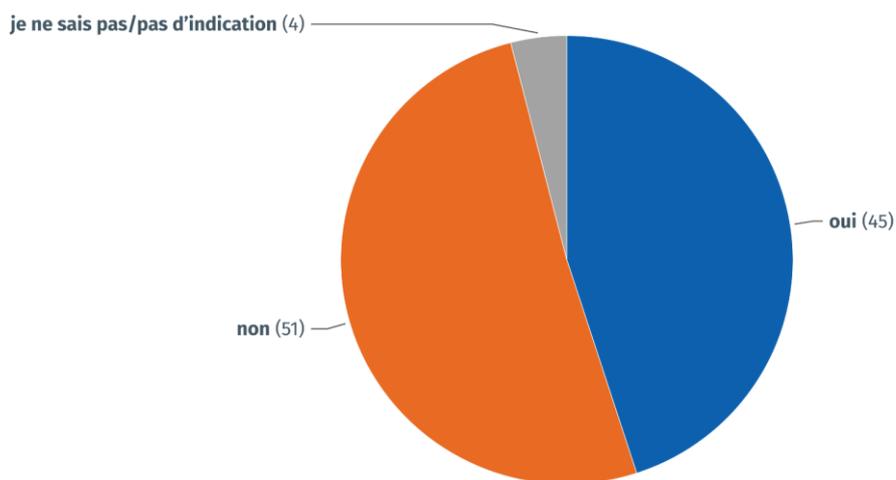
Parmi les 9 pour cent qui disposent de la possibilité de recharger leur véhicule électrique à titre privé, 45 pour cent prélèvent leur électricité de leurs propres panneaux solaires. Une majorité d'entre eux rechargent leurs propres voitures électriques d'une autre manière.

Graphique 26

### Station de recharge alimentée par sa propre énergie solaire

Vous avez indiqué disposer d'au moins une station de recharge (branchement électrique normal ou station de recharge) dans ou autour de votre domicile. Ce branchement électrique est-il alimenté en électricité solaire générée dans votre propre maison ?

en % des habitants de 18 ans et plus, qui disposent d'un branchement électrique



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (n=93)

## 6 Revendications politiques

En principe, la majorité des personnes interrogées soutiennent toutes les revendications politiques. Cependant, tous les arguments sont loin d'être soutenus avec la même détermination. Ainsi, cette année également, la population de la Suisse est résolument d'avis que les transports publics du futur devront se passer de combustibles fossiles et que la planification des branchements pour l'infrastructure de recharge des voitures électriques doit désormais obligatoirement figurer dans les grands projets de construction futurs. L'obligation de porter le casque pour les vélos électriques lents et les trottinettes électriques, qui fait l'objet d'une nouvelle enquête, vient juste après ces deux revendications et présente un pourcentage similaire de personnes très favorables.

Les subventions, en revanche, ont la tâche plus difficile. Si la majorité des personnes interrogées approuvent également les revendications liées aux subventions, le pourcentage de personnes très favorables est la plus faible pour les trois arguments enquêtés dans le domaine des subventions. L'argument de principe selon lequel les subventions à l'infrastructure de recharge privée aident au développement de l'électromobilité obtient le plus fort soutien parmi les trois revendications relatives aux subventions. En revanche, lorsqu'il s'agit concrètement de soutenir financièrement les stations de recharge, l'approbation est moins nette et une plus grande résistance se dessine parmi les personnes interrogées. Les deux arguments à ce sujet, à savoir que les installations de stations de recharge publiques sur des terrains privés doivent être cofinancées par les autorités et que des subventions doivent être accordées pour un nombre suffisant de stations de recharge, sont ceux qui recueillent le moins d'approbation parmi toutes les revendications enquêtées.

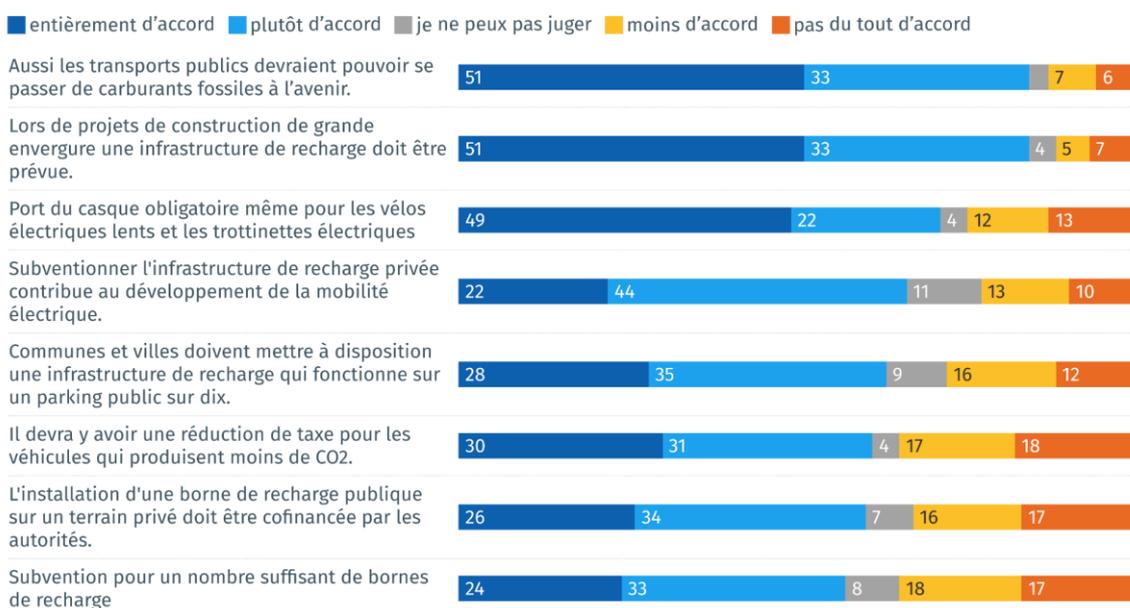
D'autres avantages financiers, comme la déduction fiscale pour les véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> ou la disponibilité des structures de recharge sur un parking public sur dix dans les communes et les villes, sont jugés de manière similaire par les personnes interrogées et se classent entre les revendications relatives aux subventions en milieu de classement.

## Graphique 27

## Accord avec les exigences politiques

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les exigences politiques suivantes concernant l'électromobilité ?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

Par rapport à la dernière enquête, l'approbation de l'argument selon lequel les transports publics devraient également se passer de combustibles fossiles à l'avenir reste constante.

En ce qui concerne l'infrastructure, trois arguments ont progressé. Ainsi, les personnes interrogées sont plus nombreuses que l'année dernière à penser que les infrastructures de recharge devraient être prévues dans les grands projets de construction (84% ; +3 points de pourcentage), que le subventionnement des infrastructures de recharge privées contribue ou aide au développement de la mobilité électrique (66%, +23 points de pourcentage) et que les autorités devraient également apporter un soutien financier à l'installation d'une station de recharge publique sur un terrain privé (60% ; 6 points de pourcentage). En revanche, l'approbation diminue pour deux autres arguments concernant l'infrastructure. Alors que l'année dernière, les deux arguments étaient encore approuvés dans des proportions similaires, la part de l'argument selon lequel il faut des subventions pour un nombre suffisant de stations de recharge a nettement baissé (65% ; -7 points de pourcentage). La part des personnes qui sont tout à fait ou plutôt d'accord avec la revendication de disposer d'une infrastructure de recharge sur un parking public sur dix dans les communes et les villes a diminué moins fortement (66% ; -3 points de pourcentage).

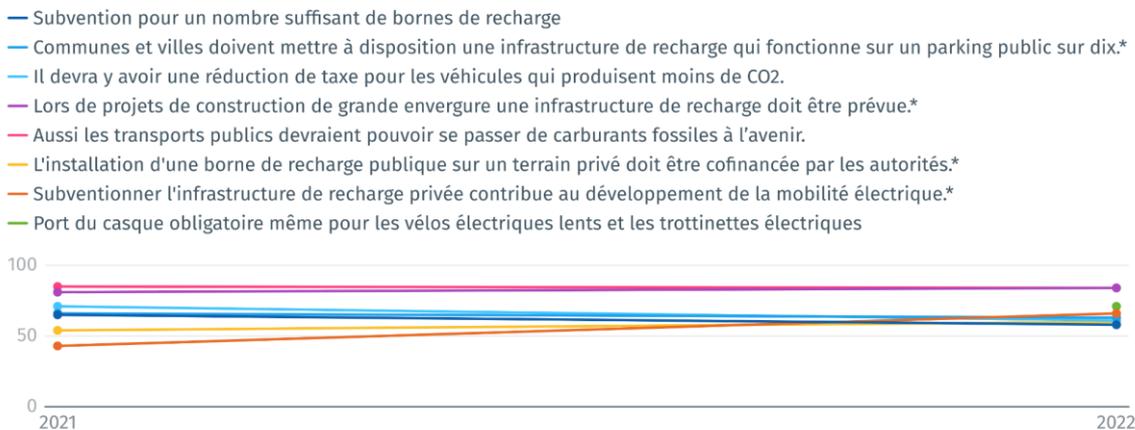
La troisième revendication qui a perdu du terrain est l'accueil favorable des déductions fiscales pour les véhicules à faibles émissions de CO2. Le taux d'approbation baisse de 10 points de pourcentage par rapport à l'année dernière (61%).

## Graphique 28

### Accord avec les exigences politiques

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les exigences politiques suivantes concernant l'électromobilité ?

en % des habitants de 18 ans et plus, proportion "entièrement d'accord/plutôt d'accord"



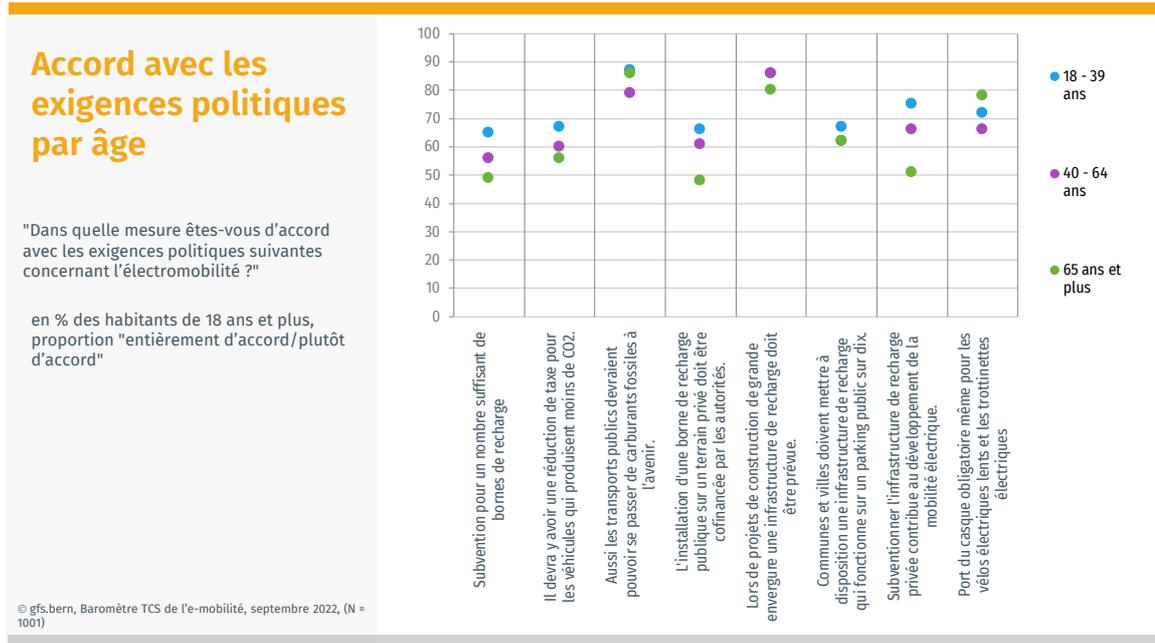
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = resp. env. 1010) \* jusqu'en 2020 "Les communes et villes doivent être obligées de prévoir une infrastructure de recharge électrique qui [...]"; "Lors de projets de construction de grande envergure, l'installation [...] doit être obligatoire."; "Si un particulier est disposé à installer une borne de recharge pour usage public sur son propre terrain, l'installation devra être payée par les autorités."; "L'électromobilité doit pouvoir se passer de toute subvention de l'État."

Entre les habitant-e-s de la Suisse appartenant à différentes catégories d'âges, il existe parfois de grandes différences dans leur soutien des revendications politiques liées à l'électromobilité. L'analyse ci-dessous illustre les revendications enquêtées en fonction de la différence dans l'approbation intergénérationnelle.

Pour trois revendications politiques, le fossé des générations est particulièrement concis. Tous sont liés au financement public de l'électromobilité. La plus grande différence peut être constatée sur la question de principe de savoir si le subventionnement de l'infrastructure de recharge privée aide au développement de l'électromobilité. Tout comme l'affirmation relative au cofinancement par les autorités de l'installation d'une station de recharge publique sur un terrain privé, les deux catégories d'âge 18-39 ans et 40-64 ans sont plus proches l'une de l'autre. Chez les personnes plus âgées, le taux d'approbation est à chaque fois nettement plus bas. Ainsi, les jeunes ont tendance à être beaucoup plus ouverts que les personnes plus âgées aux revendications dans le domaine de l'infrastructure qui ont des conséquences monétaires.

En revanche, deux arguments peuvent être mis en avant, sur lesquels l'unanimité est la plus grande. D'une part, la revendication d'une infrastructure de recharge sur un parking public sur dix dans les communes et les villes recueille une approbation similaire parmi les catégories d'âge, et d'autre part, il est clair pour une majorité de jeunes et de personnes âgées que l'infrastructure de recharge requise doit être prévue dans les grands projets de construction.

Graphique 29



## 6.1 Revendications typologiques et politiques

La procédure de partitionnement des données regroupe les personnes interrogées en groupes naturels. Concrètement, les personnes interrogées peuvent ainsi être rassemblées en groupes prioritaires sur la base de leurs caractéristiques et de leurs attitudes. Les groupes sont calculés de manière à être aussi homogènes que possible, tout en se distinguant aussi clairement que possible des autres groupes. Dans le cadre de la présente étude, le partitionnement des données a été pratiqué pour mieux comprendre comment la population suisse est segmentée en fonction de son ouverture à l'électromobilité, resp. quelles sont les notions de la mobilité de l'avenir.

L'analyse a révélé quatre clusters distincts (voir graphique 30 ci-dessous), qui peuvent être décrits comme suit:

- GROUPE 1: USAGERS DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC UNE GRANDE AFFINITÉ POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ ET UN INTÉRÊT POUR L'ACHAT**

Ces personnes interrogées misent aujourd'hui plus clairement qu'aucun autre groupe sur les transports publics. Si le transport individuel est utilisé, alors seule l'électromobilité entre réellement en ligne de compte pour ce groupe, soit avec une voiture électrique, soit avec un vélo électrique. Les méthodes de transport conventionnelles qui nuisent à l'environnement (voiture traditionnelle, avion) n'entrent pratiquement pas en ligne de compte pour les personnes de ce cluster. C'est un groupe qui est cependant définitivement mobile et qui ne fait pas son quotidien simplement à pied. Malgré le rejet des méthodes de transport traditionnelles et l'accent mis sur les transports publics, le souhait de posséder soi-même une voiture n'est pas tout simplement inexistant. Si le cas se présente, il s'agira probablement d'une voiture électrique. Les personnes de ce groupe sont plutôt un peu plus jeunes que la moyenne de la population.

- **GROUPE 2: PERSONNES PONCTUELLEMENT MOBILES AVEC UNE LÉGÈRE AFFINITÉ POUR L'ÉLECTROMOBILITÉ ET UNE ATTITUDE CLAIRE ENVERS L'ENVIRONNEMENT**

Ces personnes s'opposent encore plus fermement aux modes de transport fonctionnant aux énergies fossiles que les représentants du premier cluster. Ce groupe se déplace en partie en transports publics, mais sinon à pied ou à vélo. Les personnes de ce groupe semblent avoir un besoin de mobilité moins important. Il va de soi qu'à l'avenir, on souhaite miser sur les vélos électriques, voire sur les voitures électriques ou les vélos. Dans ce groupe, on n'est pas fermement opposé à l'achat d'un véhicule électrique, mais on est tout de même loin d'une décision d'achat arrêtée. Ceci s'explique sans doute aussi par le fait que le besoin de posséder sa propre voiture n'est pas très prononcé. En revanche, on trouve le partage passionnant, un peu moins aussi l'idée d'un abonnement automobile. Ce groupe a également tendance à être plus jeune par rapport à la moyenne de la population.

- **GROUPE 3: AUTOMOBILISTES TRADITIONNELS OUVERTS AU PASSAGE À L'ÉLECTROMOBILITÉ**

Les personnes de ces groupes ne rejettent en aucun cas catégoriquement l'électromobilité, mais on ne constate pas non plus de volonté d'achat immédiate. Dans l'ensemble, les personnes interrogées dans ce cluster sont encore assez fortement ancrées dans des modèles de transport traditionnels, mais ce comportement n'est pas guidé par un dogme, il est probablement dû en premier lieu à des considérations pragmatiques. Pour ces personnes, seule la possession d'un véhicule vient à l'esprit. Elles ne sont pas favorables à d'autres formes telles que le partage, le pooling ou les abonnements. En ce qui concerne le mélange des âges, ce groupe est relativement hétérogène, avec une légère tendance aux personnes d'âge moyen.

- **GROUPE 4: AUTOMOBILISTES TRADITIONNELS SANS INTENTION DE PASSER À L'ÉLECTROMOBILITÉ**

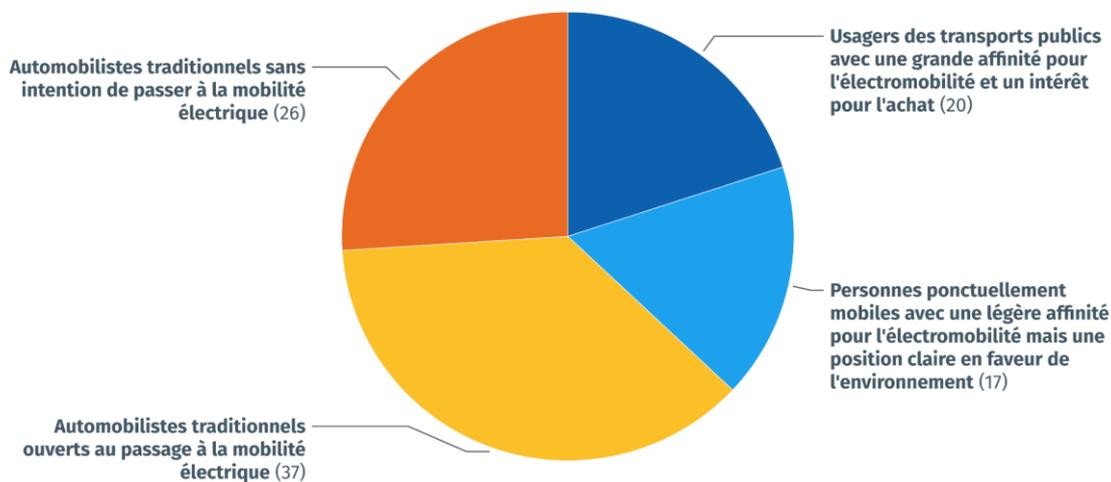
C'est dans ce groupe que l'on trouve les automobilistes traditionnels convaincus. Ils veulent posséder une voiture et celle-ci ne sera pas non plus électrique à l'avenir. Pour eux, il n'est pas question de recourir à d'autres formes de mobilité que la voiture privée. Dans ce groupe également, on trouve des personnes de différentes catégories d'âge. Dans la structure moyenne, il s'agit toutefois du groupe le plus âgé.

Le partitionnement de données montre maintenant que les trois quarts de la population suisse âgée de 18 ans et plus sont fondamentalement ouverts à la mobilité électrique. Pour 20 pour cent d'entre eux, l'affinité et l'intérêt sont particulièrement forts, le mode de transport de choix n'étant pas forcément la voiture, mais pouvant aussi être un vélo électrique. Pour 17 pour cent d'entre eux, l'ouverture d'esprit est également présente, mais ces personnes ont un besoin de mobilité moins important. Un grand groupe (37%) fait certes partie des automobilistes traditionnels et n'a pas de plan immédiat pour passer à l'électromobilité - mais ne l'exclut pas catégoriquement. Enfin, 26 pour cent de la population n'est effectivement pas convaincue.

Graphique 30

## Cluster

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

Les variables suivantes ont été incluses dans l'analyse: intérêt d'achat, moyen de transport préféré actuellement, préférences en matière de moyen de transport à l'avenir, souhait d'utilisation du véhicule, âge

En général, le partitionnement de données montre que toutes les exigences enquêtées sont majoritairement approuvées par trois des quatre types. En revanche, les automobilistes qui n'ont pas l'intention de passer à la mobilité électrique ne soutiennent majoritairement que la moitié des revendications politiques. Alors qu'une petite majorité de ce type est d'accord avec l'affirmation selon laquelle le subventionnement de l'infrastructure de recharge privée contribue au développement de la mobilité électrique, ils sont nettement plus critiques vis-à-vis des revendications aux conséquences monétaires. Ni le cofinancement de l'installation d'une station de recharge publique sur un terrain privé, ni les subventions pour des stations de recharge suffisantes, ni l'accueil favorable des déductions fiscales pour les véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> ne sont largement acceptés par les automobilistes traditionnels sans intention de changer. De même, seule une minorité est d'avis que dans les communes et les villes, une infrastructure de recharge sur dix devrait être disponible sur un parking public.

Les usagers des transports publics sont clairement d'accord avec toutes les revendications. Les déclarations en rapport avec le financement public sont les moins bien accueillies. Qu'il s'agisse de subventions pour des stations de recharge suffisantes, du cofinancement par les autorités d'une station de recharge publique sur un terrain privé ou, plus fondamentalement, du fait que les subventions des stations de recharge privées contribuent à favoriser le développement de la mobilité électrique.

Les personnes ponctuellement mobiles ayant une légère affinité pour l'électromobilité, mais clairement favorables à l'environnement, sont les plus clairement d'accord avec la revendication politique selon laquelle les transports publics doivent également se passer de combustibles fossiles à l'avenir. Les subventions pour des stations de recharge en quantité suffisante et le port obligatoire du casque sont les moins soutenues.

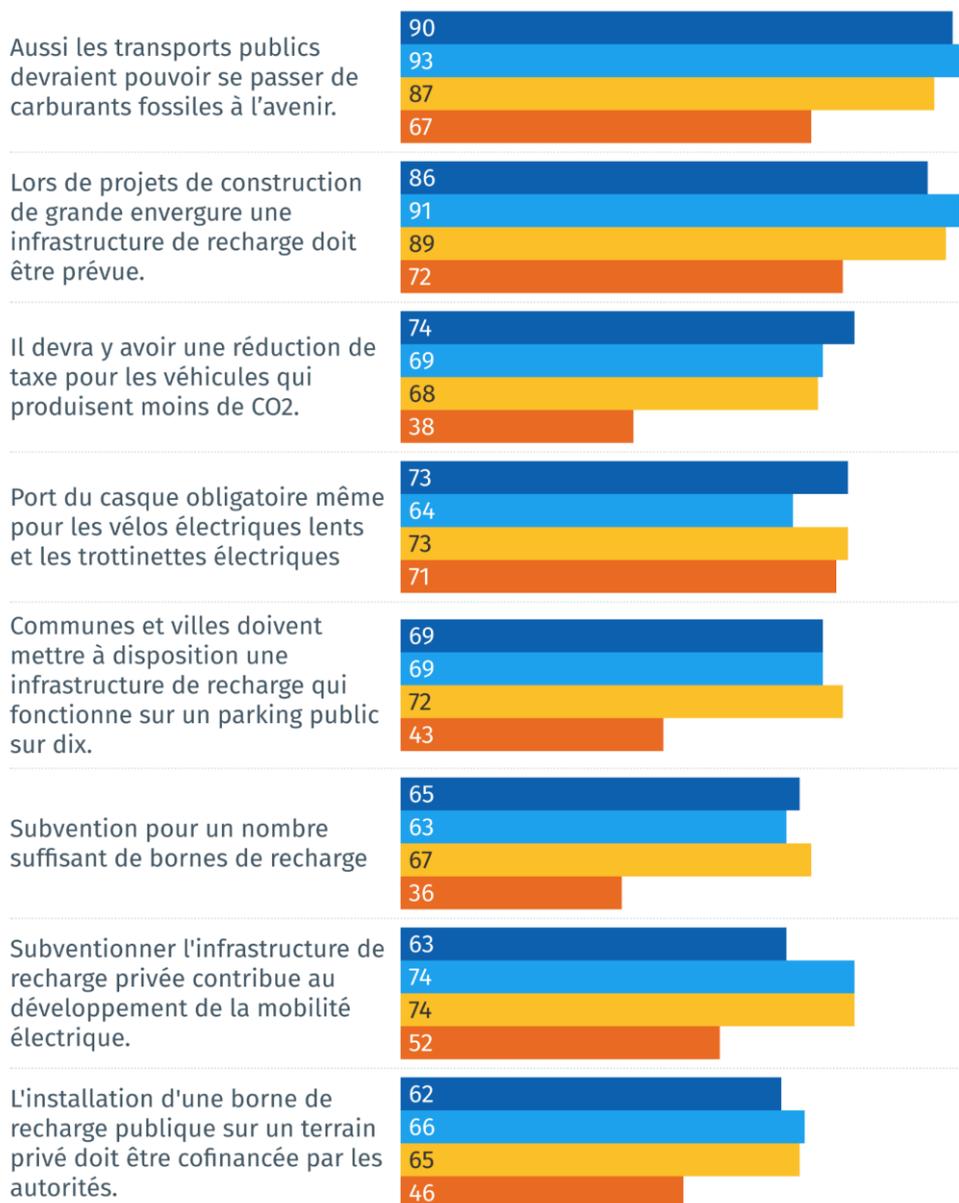
Les automobilistes traditionnels ouverts à un passage à l'électromobilité ont également tendance à avoir un degré d'approbation relativement élevé par rapport aux revendications politiques enquêtées. Ils sont les plus favorables à l'affirmation selon laquelle les grands projets de construction doivent prévoir des branchements pour les stations de recharge des voitures électriques. En revanche, ils sont les moins nombreux à penser que l'installation d'une borne de recharge publique sur un terrain privé doit être cofinancée par les autorités.

Graphique 31

## Cluster par accord avec les exigences politiques

en % des habitants de 18 ans et plus

■ Usagers des transports publics avec une grande affinité pour l'électromobilité et un intérêt pour l'achat ■ Personnes ponctuellement mobiles avec une légère affinité pour l'électromobilité mais une position claire en faveur de l'environnement ■ Automobilistes traditionnels ouverts au passage à la mobilité électrique ■ Automobilistes traditionnels sans intention de passer à la mobilité électrique



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N=1001)

## 7 Synthèse

Nous résumons sous forme de thèses les résultats du Baromètre TCS de l'électromobilité comme suit:

### LA SUISSE EST UN PEUPLE D'AUTOMOBILISTES



La Suisse est un peuple d'automobilistes. Et ce, malgré la menace de pénurie et les prix élevés de l'essence auxquels la société se voit confrontée à l'heure actuelle. Ainsi, près de la moitié de la population résidante suisse possède une voiture et environ un tiers en possède même plusieurs. La voiture est aussi le moyen de transport le plus utilisé au quotidien. En revanche, une personne sur cinq se passe de voiture et les transports publics restent l'épine dorsale de la mobilité - même pendant et après le Coronavirus. Bien que les voitures traditionnelles soient incontestablement les plus répandues, près des trois quarts de la population sont ouverts à la mobilité électrique (voiture ou vélo électrique).

### LA SITUATION DU RAVITAILLEMENT ENTRAÎNE UN RALENTISSEMENT, MAIS PAS DE CHANGEMENT DE DIRECTION



Les prix actuels des matières premières et la pénurie d'électricité probable à l'avenir ont un impact sur les habitudes de mobilité actuelles et futures de la population. Près d'un quart d'entre elle estime que leur propre mobilité est influencée par l'augmentation du prix des carburants, et environ un huitième ont décidé de reporter l'achat d'une voiture électrique ou de ne pas en acheter du tout en raison de la pénurie d'électricité. Des considérations telles que l'imprévisibilité du ravitaillement en électricité ou le coût élevé de l'électricité plaident pour certains contre un achat immédiat et font légèrement baisser, à l'heure actuelle, les intentions de la population résidente de se déplacer à l'avenir en voiture électrique. La foi en l'avenir de la mobilité électrique reste cependant clairement établie. Poussée par des jeunes motivés par l'idéologie et ne craignant pas les technologies du futur, l'électromobilité se diffuse de plus en plus au sein de la société. Certes, l'ouverture à l'égard de la mobilité électrique est actuellement quelque peu freinée en raison de la situation du ravitaillement, mais cela devrait être de nature plutôt passagère.

### CONFLIT DE GÉNÉRATIONS EN MATIÈRE D'ÉLECTROMOBILITÉ



Il existe un conflit de générations lorsqu'il s'agit de promouvoir politiquement les conditions-cadres pour une large utilisation de la mobilité électrique en Suisse. Les plus jeunes veulent voir une politique active recourant à des incitatifs financiers. Les générations plus âgées sont moins favorables à cette approche et sont plus critiques vis-à-vis de l'électromobilité. Les plus jeunes et les plus âgés parmi la population s'accordent toutefois sur le principe selon lequel les transports publics doivent eux aussi se passer de combustibles fossiles à l'avenir.

### LES OBSTACLES INFRASTRUCTURELS S'AMENUISENT



Dans l'esprit du public, les obstacles à l'achat d'une voiture électrique s'estompent de plus en plus. Ainsi, les trois principaux arguments contre l'achat d'une voiture électrique - les coûts d'acquisition élevés, la faible autonomie et le nombre insuffisant de stations de recharge - perdent nettement du terrain. De manière générale, ils sont également moins nombreux à penser que le réseau de bornes de recharge publiques n'est pas assez dense. En revanche, l'argument selon lequel il manque une infrastructure de recharge individuelle sur le lieu de travail ou à domicile est de plus en plus soutenu. Dans le domaine de l'infrastructure, l'accent semble donc désormais se déplacer de l'infrastructure généralement disponible vers l'infrastructure de recharge privée. Parmi les propriétaires de véhicules électriques, la plupart disposent déjà de l'infrastructure nécessaire pour recharger leur voiture électrique, à prise ou hybride rechargeable à titre privé. Cela semble être un moteur central pour la diffusion à grande échelle de l'électromobilité, qui passe du statut de phénomène de niche à celui de mode de transport quotidien.

## 8 Annexe

### 8.1 Base de données

Les résultats du Baromètre TCS de l'électromobilité reposent sur une enquête menée dans toute la Suisse auprès de 1'001 habitant-e-s âgé-e-s de 18 ans et plus. Les participant-e-s ont été recruté-e-s à partir du panel en ligne polittrends.ch de l'Institut de recherche gfs.bern. La représentativité des données a été assurée par la définition d'un quota CHECK et un procédé de pondération. L'enquête s'est déroulée entre le 23.09. et le 09.10.2022.

L'aperçu ci-après renseigne sur les principaux paramètres techniques de cette enquête:

Tableau 1: Détails méthodologiques

|   |  |
|---|--|
| <b>Commettant</b>                           | TCS Touring Club Suisse                                |
| <b>Population statistique</b>               | habitantes et habitants de 18 ans et plus              |
| <b>Relevé des données</b>                   | en ligne   |
| <b>Méthode de prélèvement d'échantillon</b> | autosélection à partir d'un panel en ligne de gfs.bern |
| <b>Période d'enquête</b>                    | 23.09.-09.10.2022                                      |
| <b>Taille de l'échantillon</b>              | nombre total de personnes intégrées CH N = 1'001       |
| <b>Erreur inhérente à l'échantillon</b>     | ±3.2 % pour 50/50 et probabilité de 95 %               |

©gfs.bern, Baromètre TCS de l'électromobilité, Novembre 2022

## 8.2 L'équipe de gfs.bern

---

### LUKAS GOLDER

Co-directeur et président du conseil d'administration de gfs.bern, politologue et spécialiste des médias, MAS FH en management des communications, NDS HF Chief Digital Officer, enseignant à la HSLU et au centre KPM de l'Université de Berne



✉ [lukas.golder@gfsbern.ch](mailto:lukas.golder@gfsbern.ch)

#### Spécialités:

Analyses intégrées de la communication et des campagnes, analyses d'image et de réputation, analyses des médias / de l'effet des médias, recherche sur la jeunesse et le changement sociétal, votations, élections, modernisation de l'État, réformes des politiques de santé

Publications dans des recueils, magazines spécialisés, la presse quotidienne et sur Internet.

---

### CLOÉ JANS

Directrice des opérations commerciales, politologue



✉ [cloe.jans@gfsbern.ch](mailto:cloe.jans@gfsbern.ch)

#### Spécialités:

Analyses d'image et de réputation, recherche sur la jeunesse et la société, votations / campagnes / élections / Issue Monitoring / recherche accompagnant des thèmes politiques, analyses des médias, réformes et questions des politiques de santé, méthodes qualitatives

---

### ADRIANA PEPE

Cheffe de projet junior, politologue



✉ [adriana.pepe@gfsbern.ch](mailto:adriana.pepe@gfsbern.ch)

#### Spécialités:

Recherche sur la société, démocratie directe, votations, politique énergétique

---



**RONJA BARTLOME**

Collaboratrice scientifique Data Science

✉ [ronja.bartlome@gfsbern.ch](mailto:ronja.bartlome@gfsbern.ch)

Spécialités:

Analyse des données, programmations, analyses des médias, visualisations, méthodes quantitatives et qualitatives, recherches

---



**DANIEL BOHN**

Collaborateur de projet, informaticien spécialiste du développement d'applications

✉ [daniel.bohn@gfsbern.ch](mailto:daniel.bohn@gfsbern.ch)

Spécialités:

Analyse quantitative et qualitative des données, traitement des données, visualisation

---



**ROLAND REY**

Collaborateur administratif

✉ [roland.rey@gfsbern.ch](mailto:roland.rey@gfsbern.ch)

Spécialités:

Publication de bureau, visualisations, administration de projets, administration de présentations

---

gfs.bern ag  
Effingerstrasse 14  
CH – 3011 Bern  
+41 31 311 08 06  
info@gfsbern.ch  
www.gfsbern.ch

L'Institut de recherche gfs.bern est membre de l'Association suisse des recherches de marché et sociales, il garantit qu'aucun entretien n'a lieu à des fins publicitaires, de vente ou de passation de commande, qu'elles soient manifestes ou cachées.

Plus d'infos sur [www.schweizermarktforschung.ch](http://www.schweizermarktforschung.ch)

**SWISS INSIGHTS**  
Institute Member

**gfs.bern**  
Menschen. Meinungen. Märkte.