



Aptitude à l'usage quotidien plutôt que considérations d'image

La locomotion électrique reste tendance.

Équipe du projet

Lukas Golder: Co-directeur

Cloé Jans: Directrice des opérations commerciales

Jonas Ph. Kocher: Directeur technique et développement

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Berne, 13.11.2023

Publication: en concertation avec le TCS

Table des matières

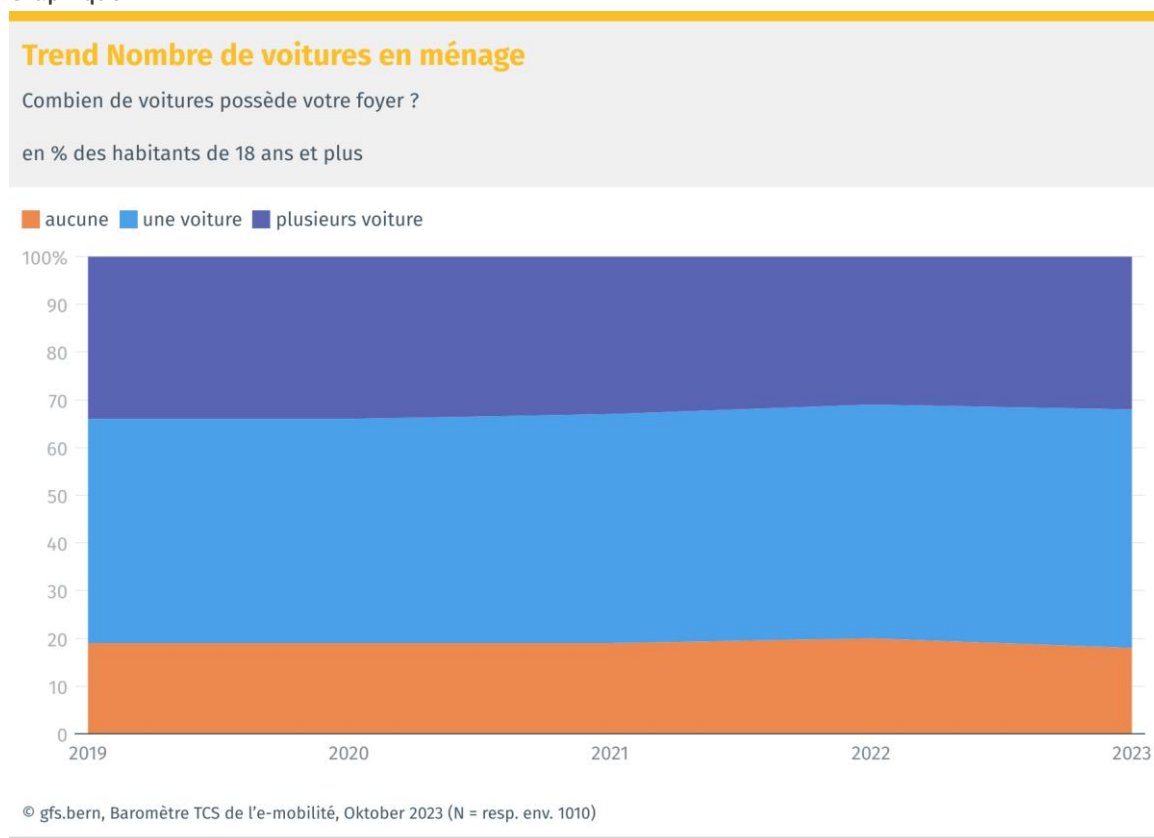
1	COMPORTEMENT ACTUEL ET FUTUR EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	4
1.1	Comportement actuel en matière de mobilité	4
1.2	Comportement futur en matière de mobilité	8
1.3	Disponibilité de l'énergie et mobilité	13
1.4	Formes d'utilisation des véhicules	16
1.5	Volonté d'acheter de l'électromobilité	17
2	LES MOTEURS DE L'ÉLECTROMOBILITÉ	19
3	OBSTACLES À L'ÉLECTROMOBILITÉ	24
4	INFRASTRUCTURE	28
5	EXIGENCES POLITIQUES	31
6	SYNTHÈSE	33
7	ANNEXE	35
7.1	Base de données	35
7.2	L'équipe du gfs.bern	36

1 Comportement actuel et futur en matière de mobilité

1.1 Comportement actuel en matière de mobilité

La Suisse reste un pays d'automobilistes. La pénurie de ressources et le souhait d'une meilleure protection de l'environnement n'ont pratiquement aucune influence sur le nombre de voitures par ménage. A ce titre, la moitié des ménages (50 %) possède une voiture. Presque un tiers (32 %) des ménages en compte plusieurs. En revanche, presque une personne sur cinq (18 %) se déplace entièrement sans voiture. C'est peu surprenant car il s'agit plus qu'en moyenne de personnes vivant en milieu urbain. La possession d'une voiture est la plus rare dans les ménages disposant de bas revenus (moins de 3'000 francs par mois): une bonne moitié d'entre eux renonce ou doit renoncer à la voiture.

Graphique 1



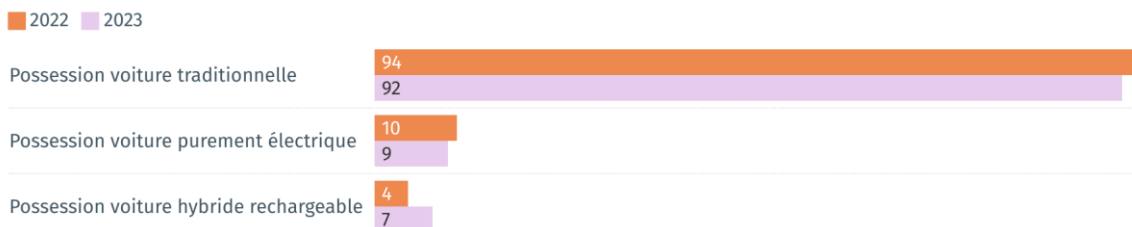
La plupart des habitants-es de Suisse se déplacent aujourd'hui en voiture conventionnelle, c'est-à-dire qui fonctionne à l'essence, au diesel ou au gaz. 9 % des personnes interrogées possèdent une voiture tout électrique. 7 % ont une voiture hybride chez elles.

Graphique 2

Trend Possession Type de voiture

"De quel type de voiture s'agit-il ?"

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



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Oktober 2023 (n = resp. env. 800)

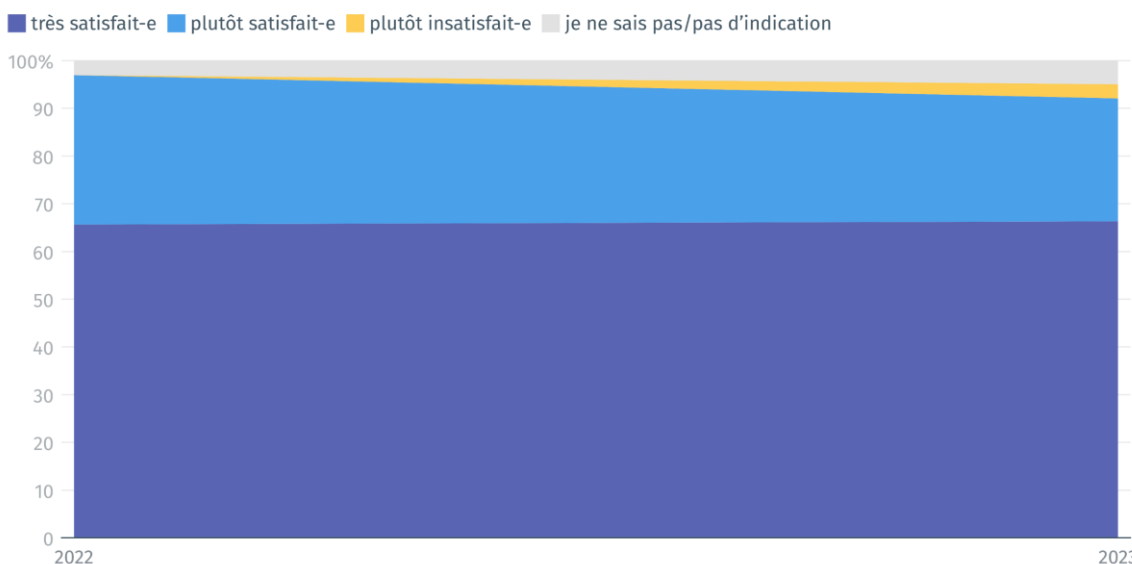
Il n'y a aucun indice que l'électromobilité décevrait les attentes ou les besoins des personnes qui font déjà régulièrement l'expérience de l'électromobilité. Celles qui possèdent aujourd'hui une voiture électrique en sont aussi généralement (très) satisfaites. A peine 3 % sont plutôt insatisfaites

Graphique 3

Trend Satisfaction avec la voiture électrique / l'hybride rechargeable

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

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

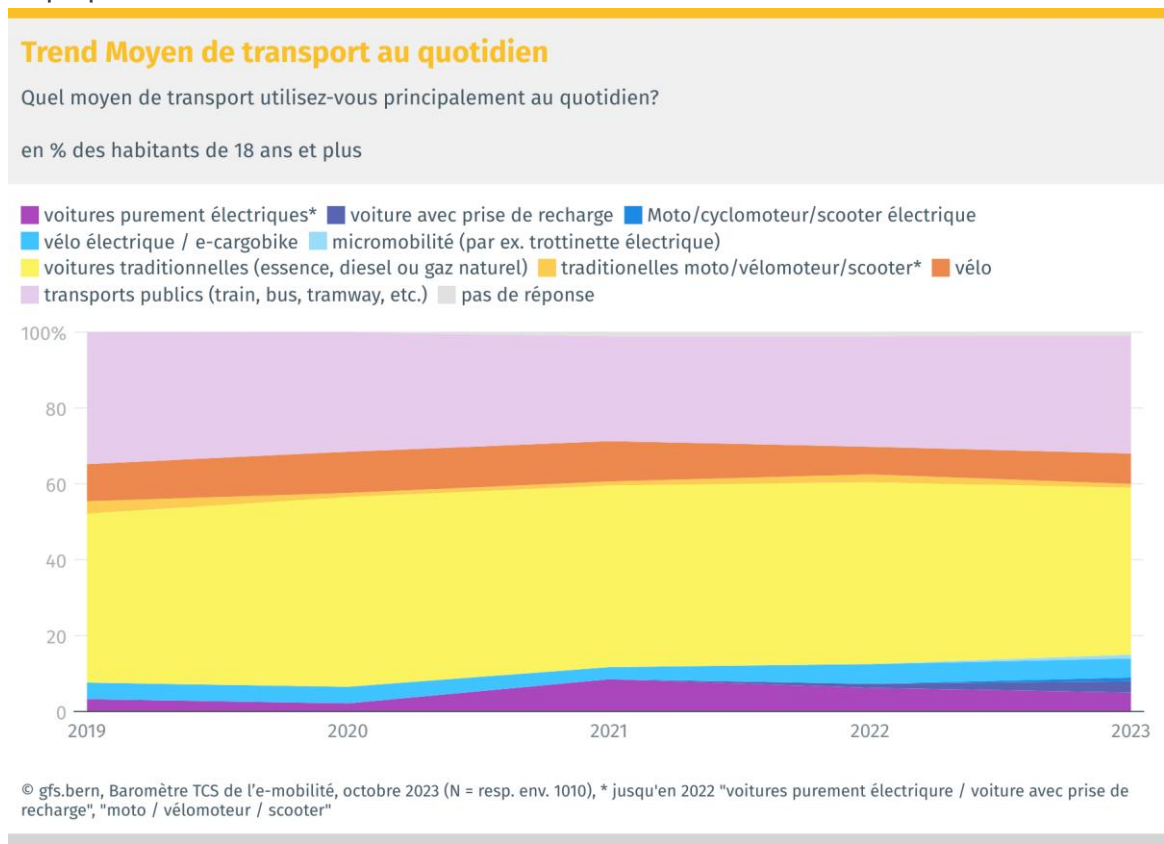


© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 130)

La voiture traditionnelle à moteur atmosphérique reste le principal moyen de locomotion des habitants-es de la Suisse. 44 % (-2 %) des personnes interrogées se déplacent le plus souvent ainsi dans leur vie quotidienne. En 2023 aussi, les transports publics demeurent seconds (31 %, +3 %). Après une légère diminution dans le sillage de la pandémie de Covid, leur utilisation a presque retrouvé le niveau de 2019.

L'électromobilité (sur deux ou quatre roues, véhicules hybrides inclus) a été plus utilisée ces trois dernières années qu'en 2019. En 2023, sa part a légèrement augmenté, passant de 12 à 14 %.

Graphique 4



Dans l'ensemble, le besoin d'un transport individuel (motorisé) reste élevé aussi en 2023, tandis que l'électromobilité joue un rôle de plus en plus important avec les voitures et les vélos partant d'un bas niveau. Une majorité absolue de justesse (54 %) trouve même plutôt mauvaise voire très mauvaise la tendance à de petits véhicules tels que les scooters électriques. 38 % ont une attitude positive vis-à-vis de la tendance.

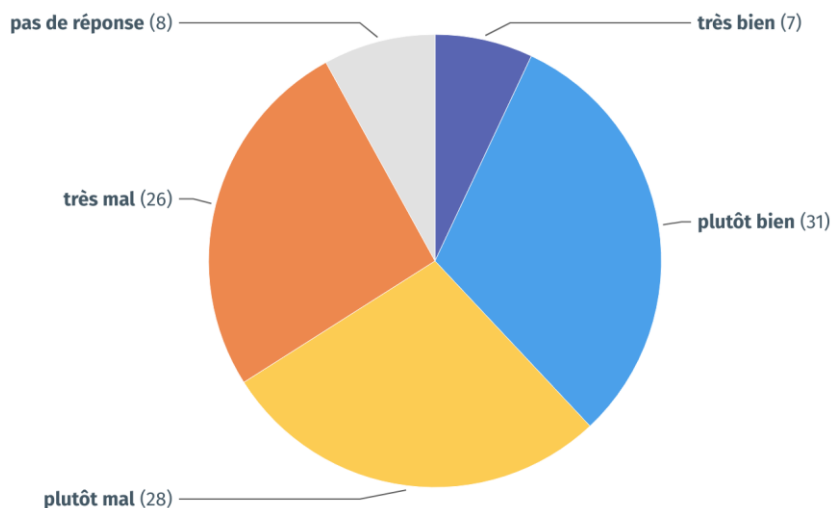
La différence entre les jugements portés suit toutefois clairement la barrière de röstli: En Suisse romande, 62 % trouvent cette évolution très bien ou plutôt bien, tandis qu'en Suisse germanophone 63 % la jugent négative (Suisse italophone: 56 % plutôt/très mauvaise).

Graphique 5

Évaluation des petits véhicules électriques

Les scooters électriques sont de plus en plus utilisés sur courtes distances. Quel jugement portez-vous sur la tendance aux petits véhicules électriques?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N=1004)

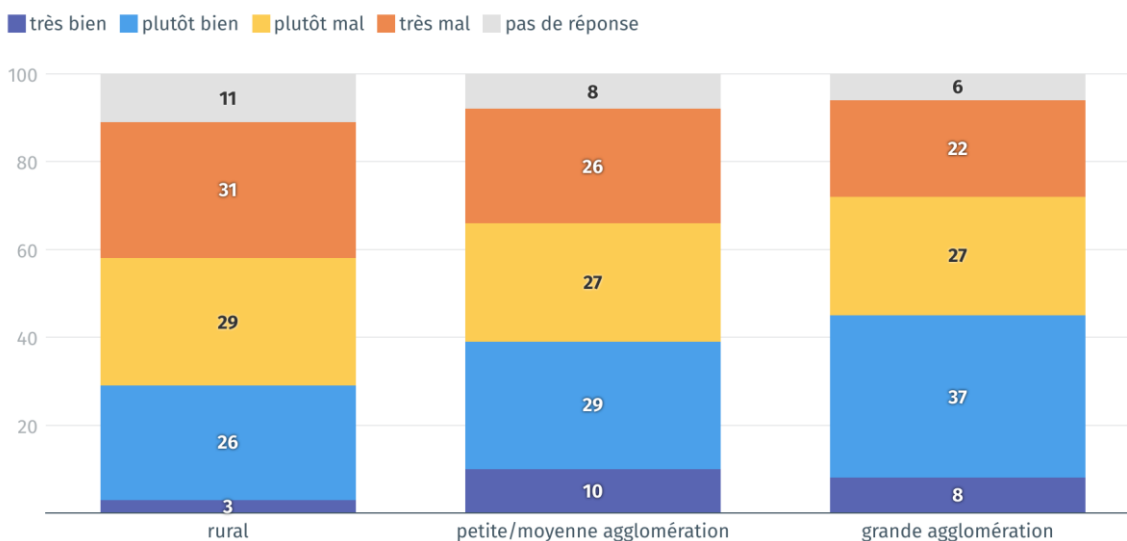
Il est en outre prouvé que l'évaluation du scooter électrique diffère en fonction du type de zone habitée: En milieu urbain, les scooters électriques tendent à être plus appréciés qu'à la campagne. 45 % des personnes interrogées habitant de grandes agglomérations portent un jugement positif sur les scooters électriques. Dans les petites à moyennes agglomérations, 39 % des habitants-es trouvent les scooters électriques bien à très bien. A la campagne, leur évaluation est nettement plus mauvaise. 29 % seulement jugent positivement les scooters électriques.

Graphique 6

Évaluation des petits véhicules électriques selon le type d'habitat

Les scooters électriques sont de plus en plus utilisés sur courtes distances. Quel jugement portez-vous sur la tendance aux petits véhicules électriques?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N=1004), sig., Cramér's V = 0.08

1.2 Comportement futur en matière de mobilité

Un regard vers l'avenir permet d'identifier, à partir des 11 formes de mobilité sondées, quatre groupes différents aux caractéristiques similaires:

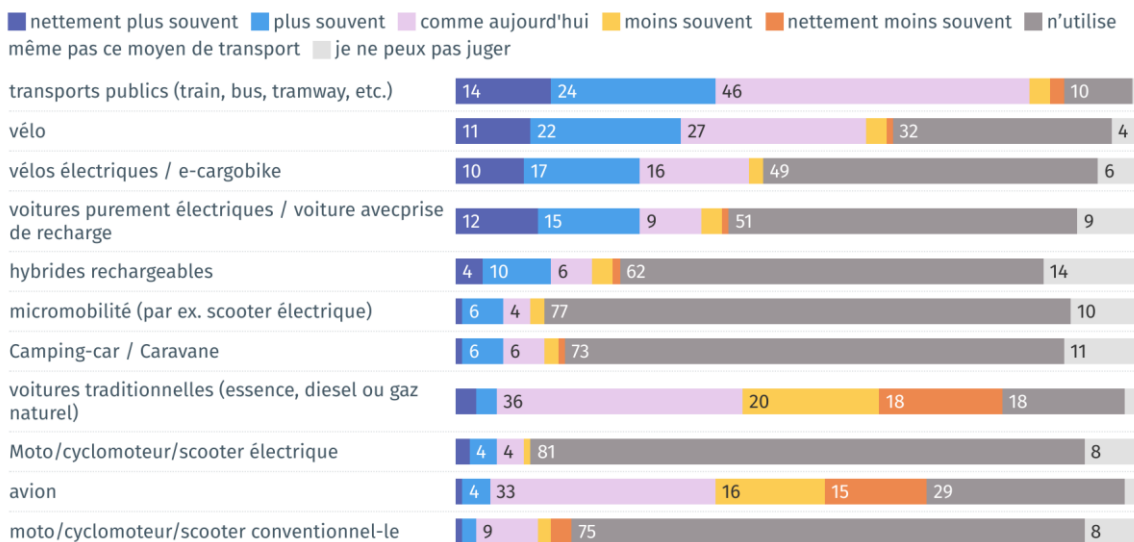
- Le premier groupe est composé du vélo et des transports publics. Ces deux moyens de locomotion sont déjà très utilisés aujourd'hui et la grande majorité des habitants-es de la Suisse veut les emprunter à l'avenir au moins autant qu'aujourd'hui, voire encore plus souvent.
- Le deuxième groupe se compose des moyens de locomotion qui aujourd'hui ne sont certes utilisés que par des minorités, mais qui dans l'ensemble devraient continuer à jouer un rôle, voire prendre de l'importance pour de larges pans de la population. Il s'agit notamment de la plupart des moyens de locomotion fonctionnant à l'électricité: Les vélos électriques, les voitures tout électriques et, à un niveau un peu moindre, les hybrides rechargeables.
- Le troisième groupe se compose des moyens de transports venus du passé: la voiture traditionnelle et l'avion. Nombreuses continuent d'être les personnes souhaitant continuer à utiliser ces formes de mobilité dans le futur comme aujourd'hui. Toutefois, la part de celles qui veulent s'en détourner est considérable.
- Le quatrième et dernier groupe se compose des moyens de locomotion pertinents uniquement pour un petit nombre de personnes aujourd'hui et dans le futur: Les camping-cars, les motos conventionnelles et électriques ainsi que la micromobilité.

Graphique 7

Comportement de mobilité personnelle dans les années à venir

En ce qui concerne votre comportement personnel en matière de mobilité : 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, octobre 2023 (N=1004)

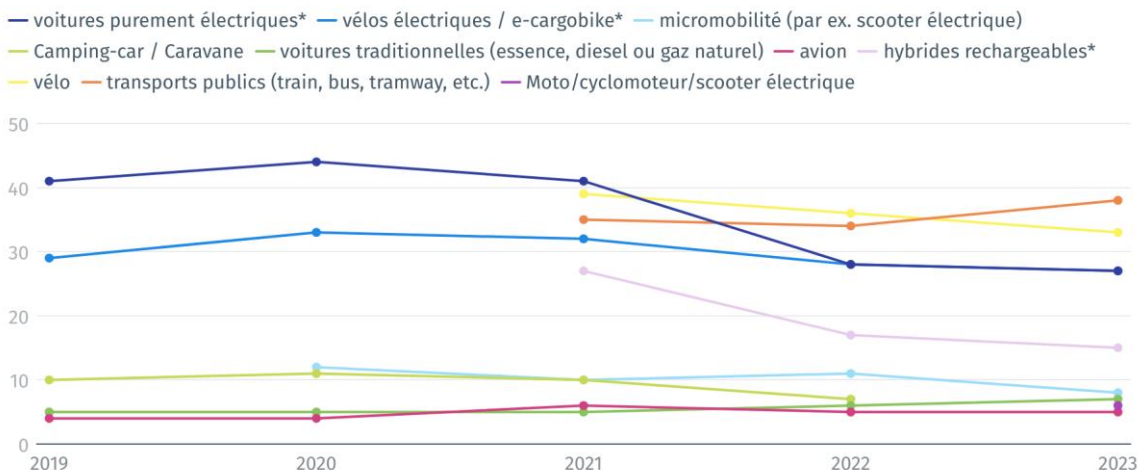
Comparé aux années passées, une tendance continue est observable concernant le comportement en matière de mobilité. La hausse de l'utilisation prévue des transports publics saute à ce titre particulièrement aux yeux (38 % veulent nettement/plutôt plus les utiliser, soit +4 %). La régression de l'utilisation du vélo, déjà observable l'année dernière, perdure aujourd'hui (33 %, soit -3 %) Les personnes interrogées indiquent vouloir utiliser légèrement moins aussi bien les voitures purement électriques (-1 %) que les hybrides rechargeables (-2 %), mais à un niveau qui n'en demeure pas moins stable.

Graphique 8

Trend 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 ?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)
 * jusqu'en 2022 "voitures purement électriques / voiture avec prise de recharge", "vélo électrique", jusqu'en 2022 "voitures électrique hybrides rechargeables"

Remarque au sujet de la représentation: Pour des raisons de clarté visuelle, l'échelle va de 0 à 50 au lieu de 0 à 100 habituellement.

Lorsqu'on demande aux personnes interrogées ce qu'elles associent spontanément au thème de l'électromobilité, le terme «futur» ressort particulièrement. La notion que l'électromobilité est une technologie d'avenir est par conséquent partagée à une très large échelle. De même sont fréquemment cités des termes appartenant à la thématique de l'autonomie et des stations de recharge. D'autres termes sont fréquemment utilisés aussi en liaison avec la desserte en électricité.

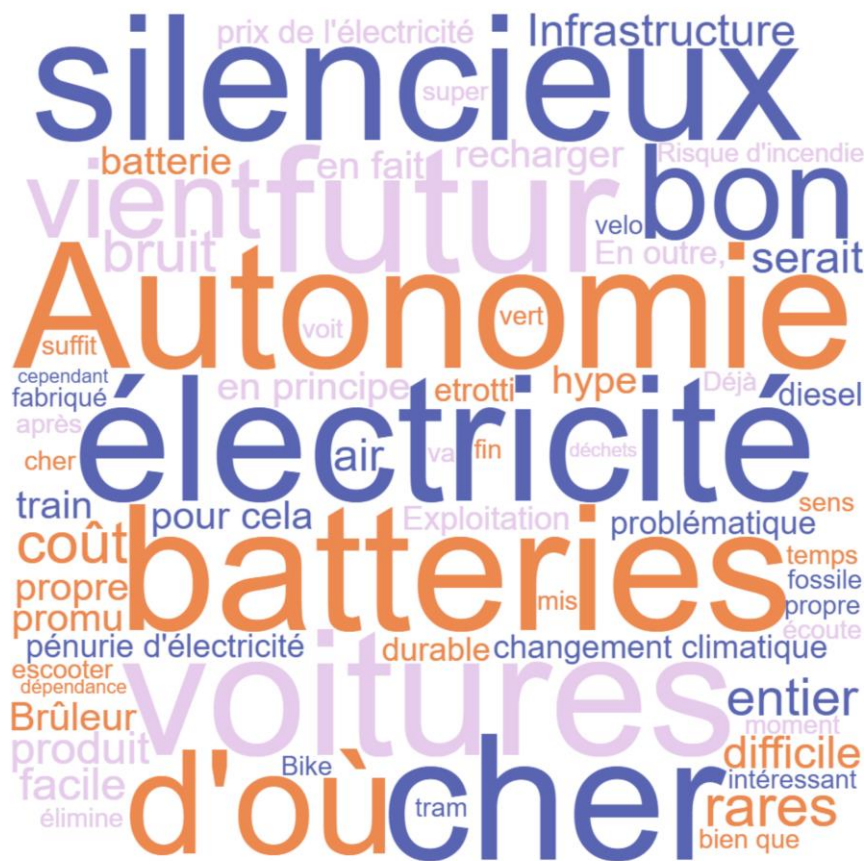
En liaison avec la question environnementale, on reconnaît d'un côté clairement que l'électromobilité veille à une moindre émission de CO₂ que les véhicules à moteur atmosphérique. Simultanément toutefois, les personnes interrogées font très fréquemment part de leur scepticisme en liaison avec la fabrication, l'utilisation et l'élimination des batteries des véhicules électriques.

Graphique 9

Réflexions spontanées sur l'électromobilité

Que vous vient-il très spontanément à l'esprit sur le thème de l'électromobilité?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N=1004)

Dans les développements qui suivent figurent différentes citations extraites de l'enquête, en fonction de la fréquence selon laquelle les personnes interrogées ont utilisé ces termes dans leurs réponses

A remarquer au passage que ces personnes ont dans l'ensemble une vue relativement diversifiée du thème de l'électromobilité.

Souvent les aspects positifs et problématiques sont mentionnés d'un seul tenant, dans une même phrase, sans point ni virgule entre eux: Bon pour l'environnement, mais autonomie médiocre – mobilité du futur mais questions non résolues autour de la fabrication des batteries, etc.

Par-delà l'emploi de ces termes, quatre domaines thématiques dominent les associations spontanées avec l'électromobilité: La vision claire d'une technologie qui détient du potentiel pour le futur, qui a des répercussions positives sur l'environnement; mais aussi

scepticisme en liaison avec le kilométrage limité, les stations de recharge et la desserte en électricité, ainsi que des préoccupations d'ordre éthique quant à la fabrication et à l'élimination des batteries.

Par conséquent, moins les gens considèrent que l'électromobilité est une technologie de niche utilisée par une petite minorité et plus l'électromobilité «s'installe» dans leur vie quotidienne d'une part, et plus d'autre part les limitations sont mises en évidence parallèlement à la vision du potentiel.

Graphique 10

Citations sur le mot-clé - portée

Que vous vient-il très spontanément à l'esprit sur le thème de l'électromobilité?

en % des habitants de 18 ans et plus



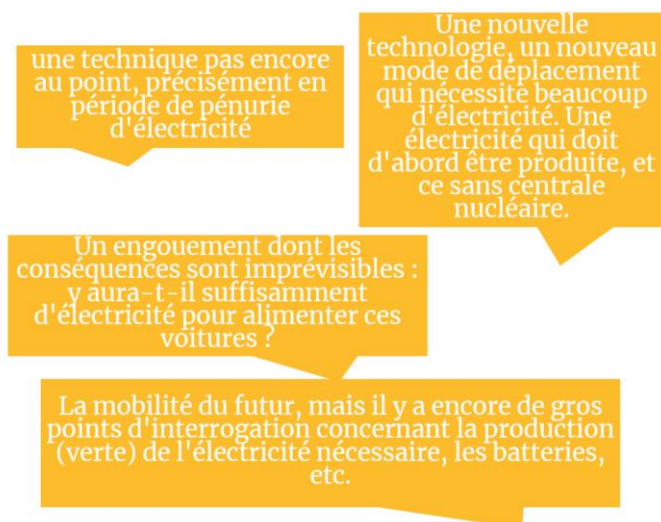
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n=4)

Graphique 11

Citations pour le mot-clé - électricité

Que vous vient-il très spontanément à l'esprit sur le thème de l'électromobilité?

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n=4)

1.3 Disponibilité de l'énergie et mobilité

L'un des problèmes de l'électromobilité s'est manifesté avec la menace de pénurie d'électricité et la hausse de ses prix en 2022. En hiver en particulier, la Suisse dépend des importations d'électricité. Comme mesure pour y remédier aurait pesé la menace de limiter l'usage privé des voitures électriques aux déplacements impérativement nécessaires.

De quoi inhiber encore, en 2023, la volonté d'acheter des voitures électriques: 5 % (+3 %) indiquent avoir définitivement décidé d'acheter un véhicule à moteur atmosphérique en raison de la pénurie d'électricité et de ses prix en hausse. 11 % supplémentaires (+1 %) ont pour cette même raison reporté l'achat d'une voiture électrique. Seulement 23 % (-2 %) maintiennent leur intention d'en acheter une tandis que 53 % (+3 %) ne veulent de toute façon pas acheter de voiture électrique.

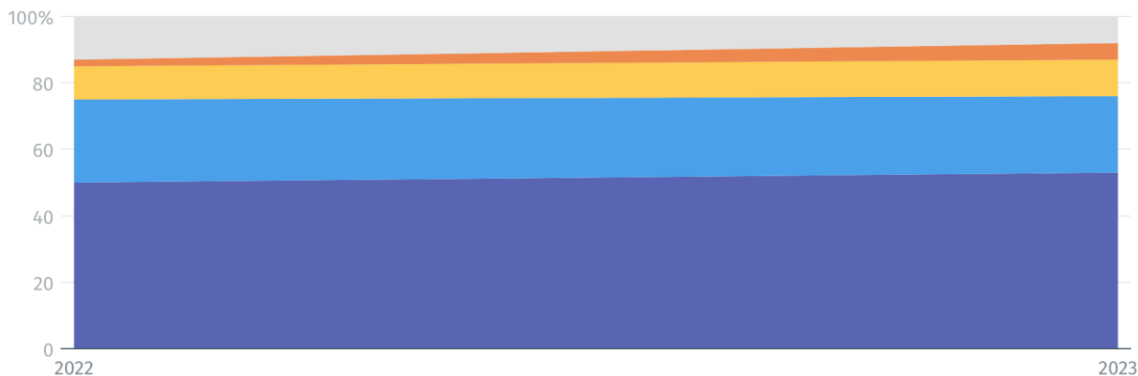
Graphique 12

Trend 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



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1000)

Cette situation d'insécurité ne fait pas qu'influencer la décision d'achat d'une partie de la population, elle se répercute également sur le comportement global en matière de mobilité, même si cette répercussion est un peu plus faible que l'année dernière. Près d'un cinquième des personnes interrogées (19 %, -5 %) le confirme dans l'enquête. Presque les quatre cinquièmes d'entre elles (78 %, +5 %) indiquent que le contexte actuel n'a aucune influence sur leur comportement ou leurs décisions.

En Suisse italophone, un pourcentage de personnes supérieur (32 %) à la moyenne indique que le prix des carburants influe sur leur comportement en matière de mobilité.

Graphique 13

Trend 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

■ Oui ■ Non ■ je ne sais pas / pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1000)

La plupart des personnes qui adaptent leur mobilité à l'augmentation du prix des carburants indiquent moins se déplacer d'une manière générale. Cette part est toutefois en régression comparé à l'année d'enquête précédente. A la place, un nombre de personnes interrogées légèrement plus élevé qu'en 2022 choisit les autres options proposées (se rabattre sur d'autres moyens de locomotion, conduite plus respectueuse de l'environnement, ou les deux).

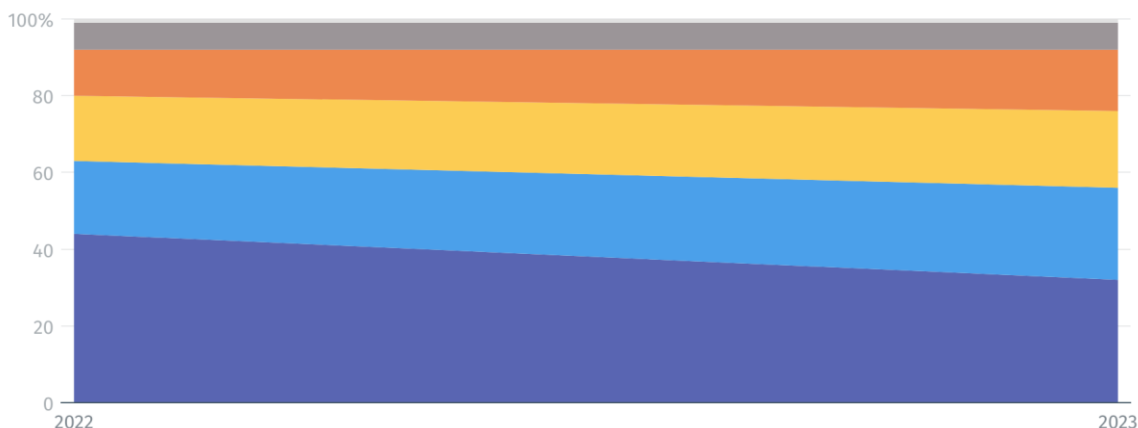
Graphique 14

Trend 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

- Je me déplace moins/je restreins ma mobilité.
- Je me rabats sur d'autres moyens de transport.
- Les deux (restriction de la mobilité et recours à d'autres moyens de transport).
- Je roule plus écologique en économisant du carburant (conduite Eco-Drive).
- autre
- je ne sais pas/pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 210)

1.4 Formes d'utilisation des véhicules

Les habitants-es de la Suisse sont clairement une majorité, inchangée, à vouloir rester propriétaires de leurs véhicules (73 %, +1 %). 11 % (± 0 %) continuent de privilégier le covoiturage. 7 % (la question a été nouvellement posée en 2023) choisiraient un modèle consistant à réserver un véhicule comme service (p. ex. sous forme de taxi, Uber ou encore de voiture autonome). Un abonnement à un véhicule (3 %, -3 %) ou le pooling de covoiturage (3 %, taux inchangé par rapport à 2022) demeurent aujourd'hui des besoins minoritaires.

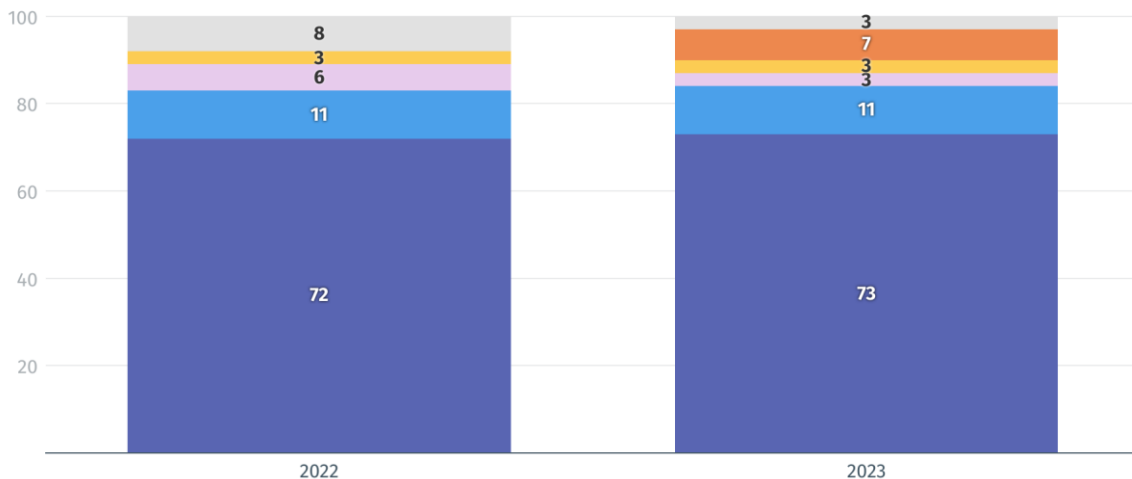
Graphique 15

Trend 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

■ être propriétaire de mon véhicule ■ autopartage ■ abonnement à un véhicule ■ pooling (covoiturages) ■ véhicule fournisseur de service (p. ex. taxi, Uber, voitures autonomes) ■ je ne sais pas / pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1000)

1.5 Volonté d'acheter de l'électromobilité

Comparé à 2022, la volonté de s'acheter une voiture électrique ou de la prendre en crédit-bail a légèrement diminué. 6 % (-2 %) des personnes qui aujourd'hui n'ont pas de voiture ou alors une voiture classique, planifient un achat dans les trois ans qui viennent. 5 % (-1 %) prévoient d'attendre plus longtemps. Pour un tiers de ces personnes (33 %, -2 %), l'achat aura lieu dans le futur, à une date encore indéterminée. Face à ces personnes interrogées (44 % au total) se trouve un nombre presque aussi élevé de personnes (42 %, +2 %) indiquant qu'elles n'achèteront probablement jamais de voiture électrique.

Les personnes qui aujourd'hui ne possèdent pas de voiture partent plus que la moyenne du principe qu'à l'avenir (aussi) elles n'achèteront pas de voiture électrique (58 %). Les personnes de 65 ans et plus sont aussi une majorité (53 %) à dire qu'elles n'en achèteront pas. A côté de cela se pose surtout la question du revenu: Les personnes dont les ménages gagnent au maximum 7'000 francs par mois sont 49 % à indiquer ne pas vouloir acheter de voitures électriques. Elles ne sont plus que 33 % dans les ménages dont les revenus dépassent 7'000 francs/mois.

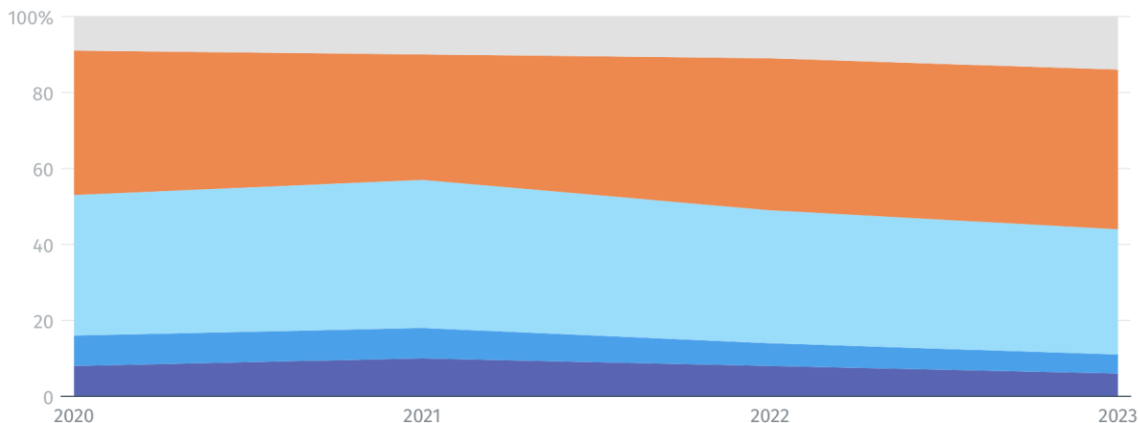
Graphique 16

Trend 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 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, octobre 2023 (n = resp. env. 950) *jusqu'en 2021, tous les participants ont été interrogés / à partir de 2022, uniquement les personnes qui ne possèdent pas de voiture ou qui possèdent une voiture traditionnelle.

2 Les moteurs de l'électromobilité

Le motif le plus important d'achat d'une voiture électrique continue d'être le climat (47 %), même si ce taux n'est plus aussi élevé qu'en 2022 (-6 %) ou que les années antérieures. Deuxième motif principal: l'autonomie croissante des véhicules, citée par un quart des personnes interrogées (-1 %).

Troisième motif talonnant le précédent et cité plus souvent qu'en 2022: Les réflexions sur les prix (22 %, +2 %), la pénurie de pétrole et de gaz naturel (20 %, +2 %) ainsi que l'infrastructure de recharge installée (20 %, +4 %). Le service d'assistance et de dépannage pour voitures électriques et stations de recharge constitue un motif d'achat seulement pour une infime minorité (4 %, +1 %).

Pour 18 % (-2 %), aucune raison, y compris aucune des raisons citées, n'est de nature à influencer la décision en faveur une voiture électrique.

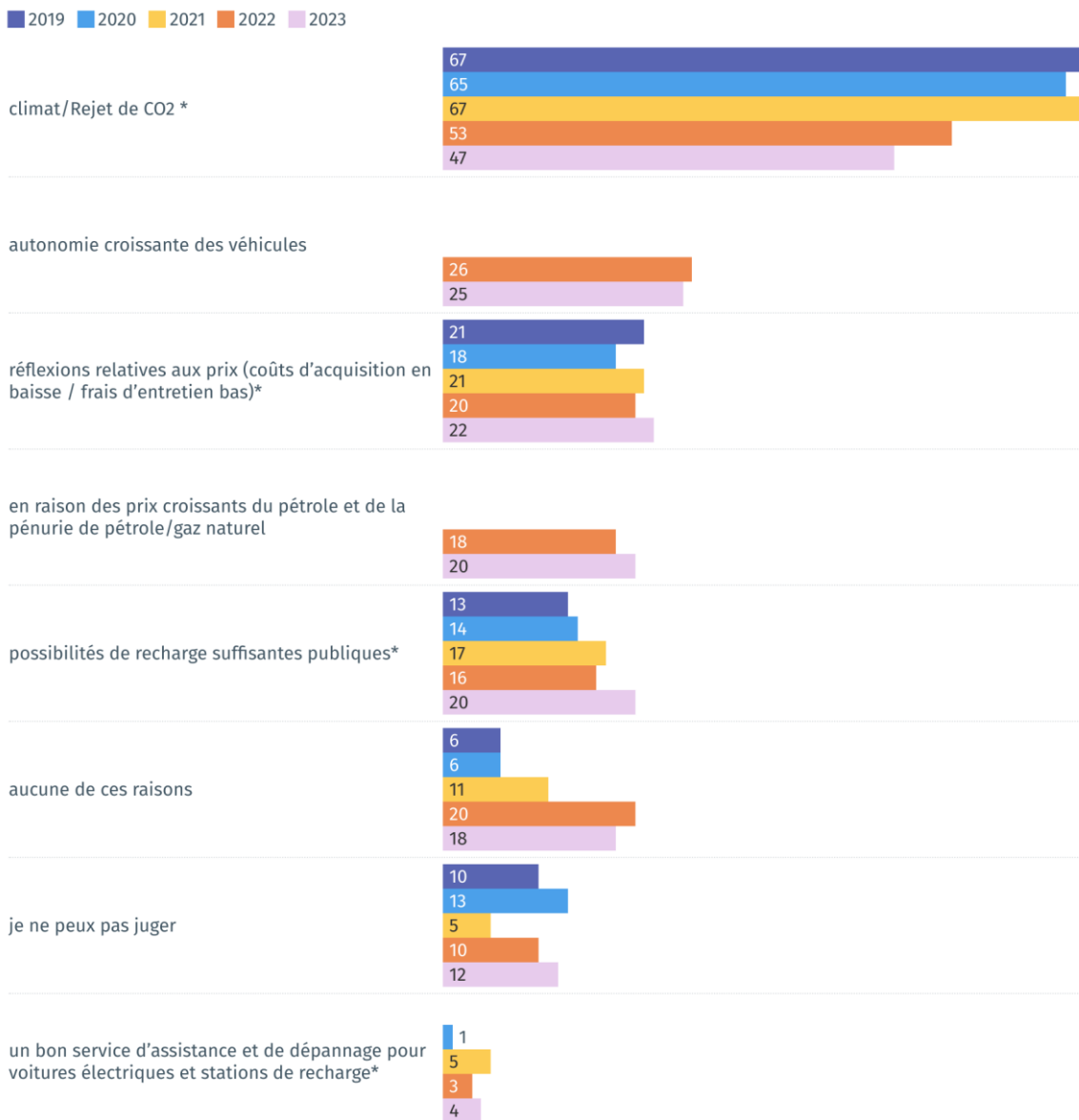
Graphique 17

Trend Raisons d'acheter une voiture électrique

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

réponses multiples possible

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)

* jusqu'au 2020 "climat/émissions de CO2" (et à partir de 2023), "considérations de prix / coûts du carburant et des bornes de recharge", "possibilités de recharge suffisantes / bornes de recharge rapides", "services d'assistance"

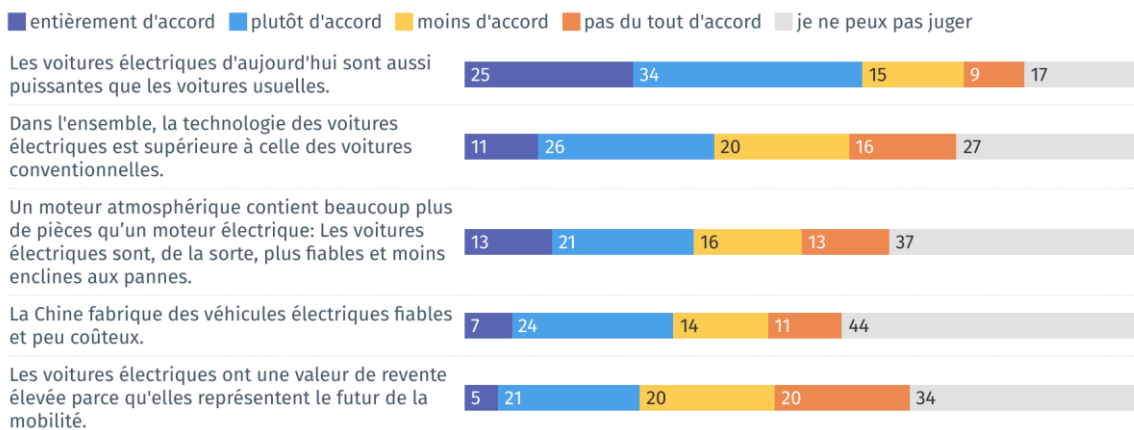
Parmi les arguments Pour sondés, seule l'affirmation selon laquelle les voitures électriques d'aujourd'hui sont tout aussi performantes que les voitures à moteur atmosphérique est cautionnée par une majorité absolue (59 % tout à fait/plutôt d'accord, -4 %). Tous les autres arguments atteignent des taux d'assentiment inférieurs à 50 %. Il ressort en outre que les parts de personnes qui ne s'expriment pas clairement sur un argument (part de je ne sais pas/pas de réponse) sont très élevées.

Graphique 18

Arguments pour

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 de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N=1004)

En 2021 et en 2022, l'opinion selon laquelle les voitures électriques d'aujourd'hui sont tout aussi performantes que celles à moteur atmosphérique s'accompagnait de taux d'assentiment un peu plus élevés. Cette année toutefois, ces taux régressent et les parts sont revenues au même niveau que jusqu'à l'année 2020 et que durant cette année 2020.

Les autres arguments aussi, sondés les années précédentes, ont reçu moins de soutien en 2023: Les personnes interrogées ne sont plus que 37 % (-9 %) à estimer que la technologie des voitures électriques surclasse celle des voitures conventionnelles. Et elles ne sont plus que 26 % (-8 %) à attribuer à la voiture électrique une valeur élevée à la revente. Une part notable des personnes interrogées (resp. 27 % et 34 %) ne parvient cependant pas à porter de jugement sur ces deux affirmations.

Encore plus difficiles à juger sont les affirmations selon lesquelles respectivement un moteur électrique est plus fiable et moins sujet aux pannes du fait du moindre nombre de pièces constitutives (37 % ne peuvent pas en juger), et que la Chine construit des véhicules électriques fiables et peu coûteux (44 %). Une majorité relative (resp. 34 % et 31 %) est tout à fait ou plutôt d'accord avec ces deux affirmations.

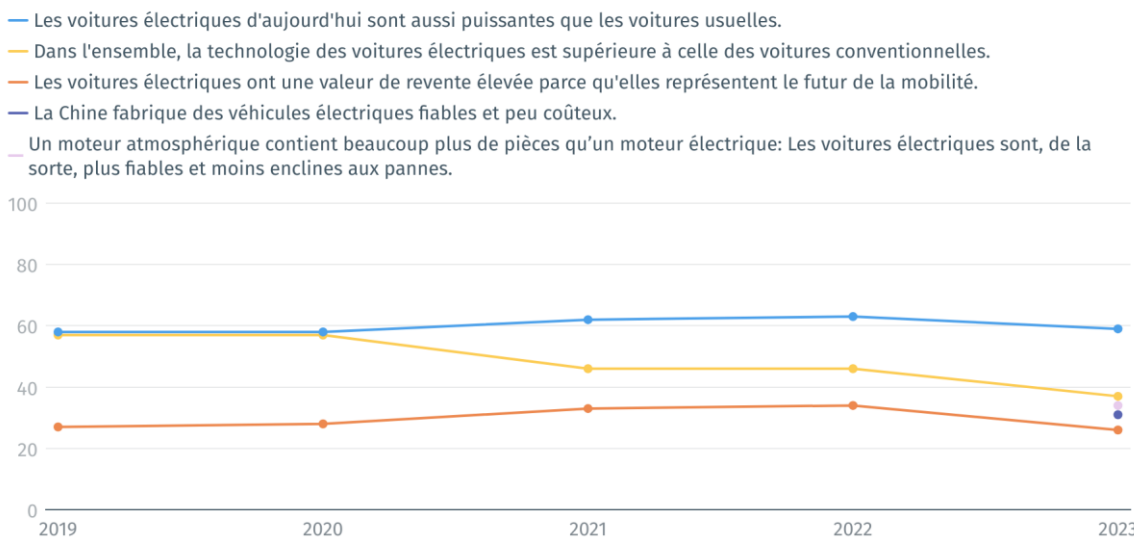
Comparé à 2022, le soutien argumenté de l'électromobilité est en régression. Il semble que des informations manquent à de nombreuses personnes interrogées pour se faire une opinion fondée.

Graphique 19

Trend Arguments pour

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 de 18 ans et plus, proportion "entièrement / plutôt d'accord"



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)

Le niveau d'information que la population de la Suisse indique elle-même détenir sur le thème de l'électromobilité n'a pratiquement pas changé comparé à l'année précédente. 70 % (-1 %) indiquent être plutôt bien à très bien informés. 26 % cependant (+2 %) signalent avoir un niveau d'information plutôt mauvais à très mauvais.

Les personnes les mieux informées sur l'électromobilité (91 % très bien/plutôt bien informées) sont celles qui possèdent une voiture électrique. Les hommes (79 %) mentionnent un niveau d'information plus élevé que les femmes (61 %), même chose pour les personnes de plus de 40 ans (75 %) comparées aux personnes plus jeunes (60 %). Les personnes italophones interrogées ont plus tendance (80 %) à indiquer être bien informées sur l'électromobilité. Le niveau de connaissances sur l'électromobilité est clairement le plus bas chez les personnes d'un niveau réduit d'éducation formelle (36 %).

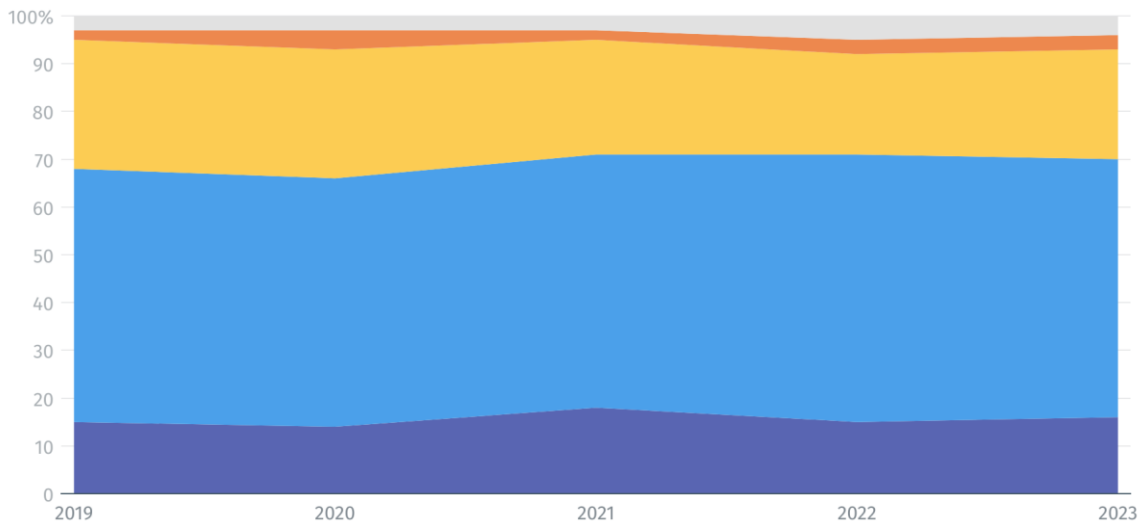
Graphique 20

Trend 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

■ très bien ■ plutôt bien ■ plutôt mal ■ très mal ■ je ne sais pas/pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)

3 Obstacles à l'électromobilité

Du point de vue des personnes interrogées, plusieurs motifs «parlent» contre l'achat d'une voiture électrique. Comme l'année dernière, le prix élevé des véhicules est le plus fréquemment cité (41 %, +1 %). Sur le plan financier, le prix d'achat de l'infrastructure de recharge (29 %, +2 %) ainsi que les coûts élevés de l'électricité (23 %) «parlent» en défaveur de la voiture électrique. Cet aspect dernier cité toutefois plus aussi intensément (-5 %) qu'en 2022, année où les prix du courant occupaient plus fortement les médias.

Environ un tiers des personnes interrogées dénonce le faible nombre de stations de recharge (34 %, -1 %), l'autonomie réduite des véhicules (34 %, -1 %), la sécurité d'utilisation douteuse à l'étranger quant à l'infrastructure de recharge et aux services de dépannage (34 %, nouveau), ainsi que le manque de sécurité de la desserte en électricité (32 %, ±0 %).

28 % respectivement estiment qu'une voiture électrique réduit leur flexibilité vu qu'elles doivent planifier d'avance leurs déplacements (+1 %), qu'il n'y a pas de répercussions positives sur l'environnement (+6 %) ou que la batterie, fragile, est dangereuse (nouveau). La méfiance générale envers la technique (10 %, nouveau) n'est que pour un petit nombre motif de s'opposer aux voitures électriques.

Un cinquième des personnes interrogées (20 %, -2 %) n'a d'une manière générale pas besoin de voiture – quel que soit son moteur – et n'a donc que faire d'une voiture électrique.

7 % seulement (+1 %) considèrent qu'il n'y a pas de motifs, y compris ceux qui viennent d'être exposés, s'opposant aux voitures électriques.

La plupart des personnes interrogées ont donc une idée protéiforme de l'électromobilité, qui englobe plusieurs motifs pour mais aussi plusieurs motifs contre. Au total toutefois, les personnes interrogées citent plus de raisons contre que de raisons pour. La majorité de la population suisse n'est pas encore convaincue par la voiture électrique.

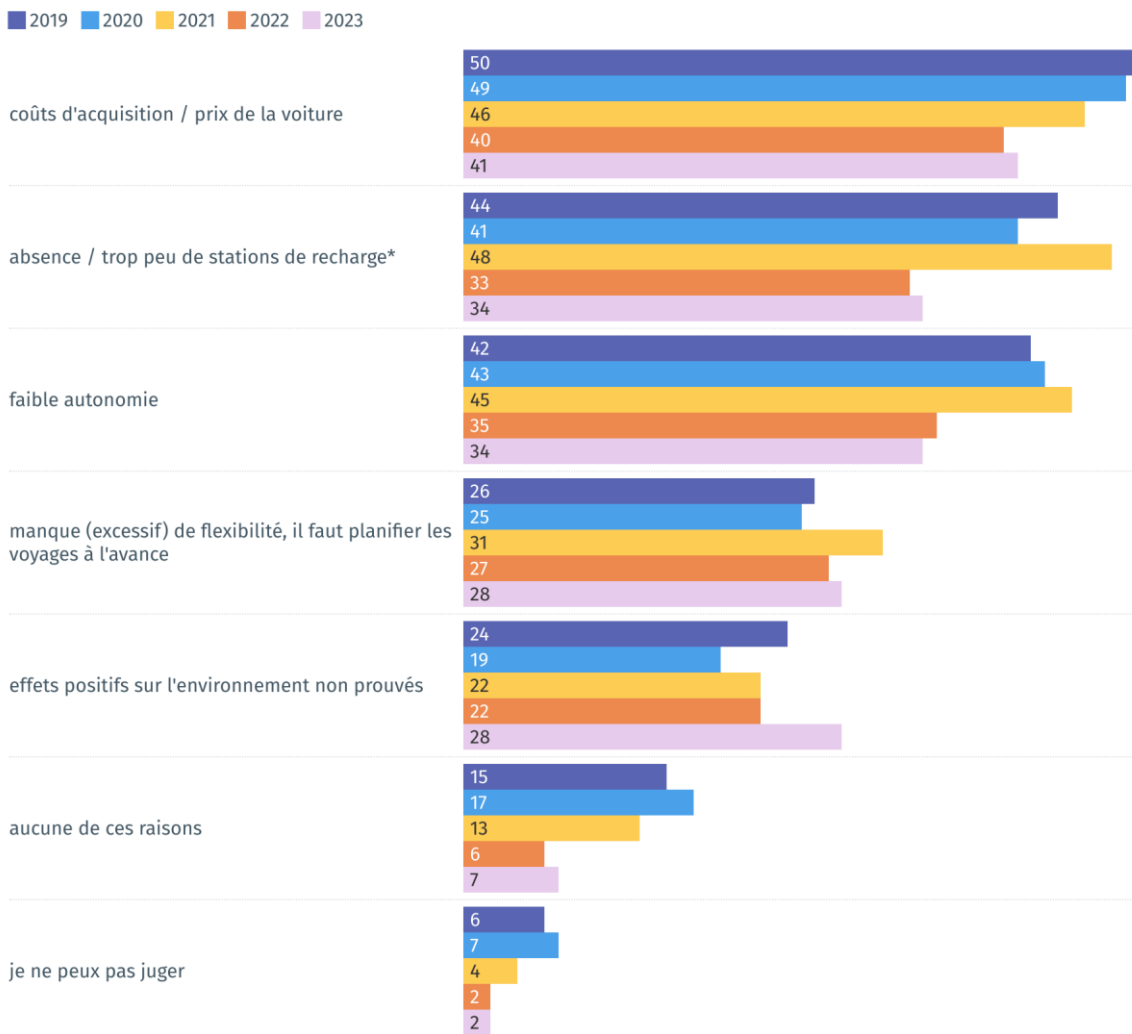
Graphique 21

Trend Raisons contre l'achat d'une voiture électrique (1/2)

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 % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)
 * jusqu'en 2020 "borne de recharge est trop cher", "(trop) peu de bornes de recharge"

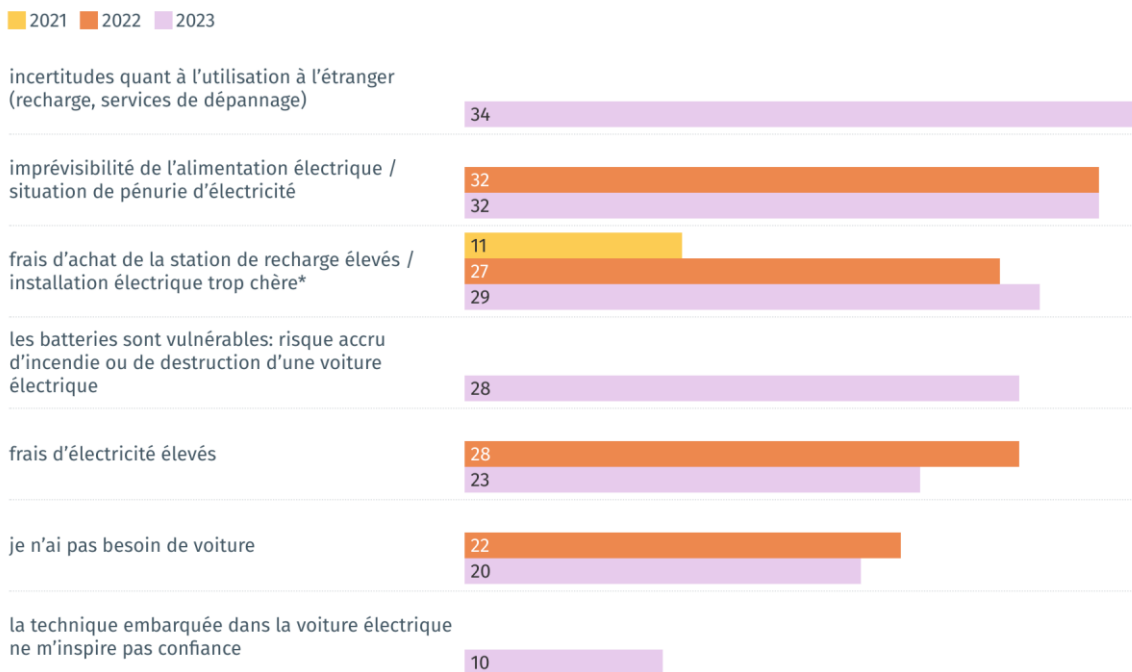
Graphique 22

Trend Raisons contre l'achat d'une voiture électrique (2/2)

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 % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)
 * jusqu'en 2020 "borne de recharge est trop cher", "(trop) peu de bornes de recharge"

De la sorte, les arguments contre recueillent aussi plus de soutien que les arguments pour. Les personnes interrogées ont aussi moins de mal à juger les arguments contre.

Comme auparavant, plus des deux-tiers (68 %, -1 %) dénoncent le réseau trop peu dense de stations de recharge. Une majorité plus aussi insistante, mais qui n'en persiste pas moins, voit un fossé entre la desserte insuffisante en électricité et les besoins croissants en électromobilité (62 %, -9 %). Le problème de l'autonomie (60 %, -3 %) persiste lui aussi pour la majorité des personnes interrogées.

Des majorités sur le fil dénoncent également, en 2023, la longue durée de l'opération de recharge (53 %, -2 %) et le trop mauvais bilan écologique (51 %, -4 %). Tous ces points critiques sont certes un peu plus faiblement partagés comparé à 2022, mais ils n'en demeurent pas moins relativement stables considérés avec les années antérieures. Uniquement pour la densité des stations de recharge se dessine une tendance positive à long terme.

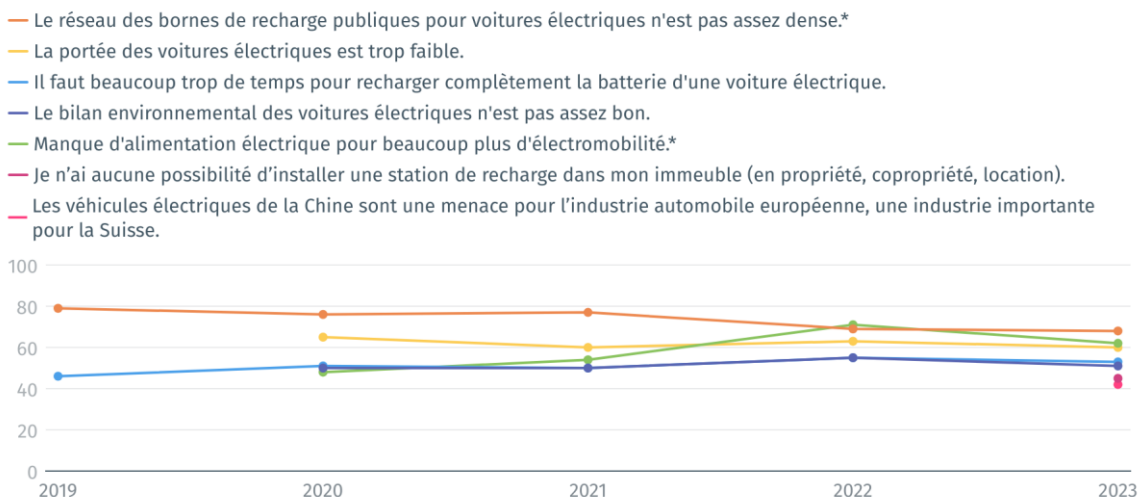
45 % des personnes indiquent ne pas pouvoir installer de station de recharge chez elles. 42 % voient dans les véhicules électriques chinois un danger pour l'industrie automobile européenne, et 28 % estiment ne pas pouvoir en juger.

Graphique 23

Trend 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 de 18 ans et plus, proportion "entièrement / plutôt d'accord"



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)

* jusqu'en 2020 "Le réseau des bornes de recharge pour voitures électriques n'est pas assez dense.", "L'alimentations en énergie pour une mobilité électrique nettement plus importante n'est pas assez stable."

4 Infrastructure

Avec une fréquence de citation représentant un tiers, la faible densité des stations de recharge demeure, aussi en 2023, l'un des principaux motifs faisant obstacle à l'acquisition d'une voiture électrique. Comme les années précédentes, les critiques se concentrent surtout sur l'espace public (67 %, ± 0 %) mais aussi sur l'infrastructure sur le propre lieu de résidence (65 %, +3 %). Un bon tiers dénonce le manque de possibilités de recharge sur le lieu de travail (37 %, +2 %), même chose pour les parkings en hauteur (33 %, -2 %).

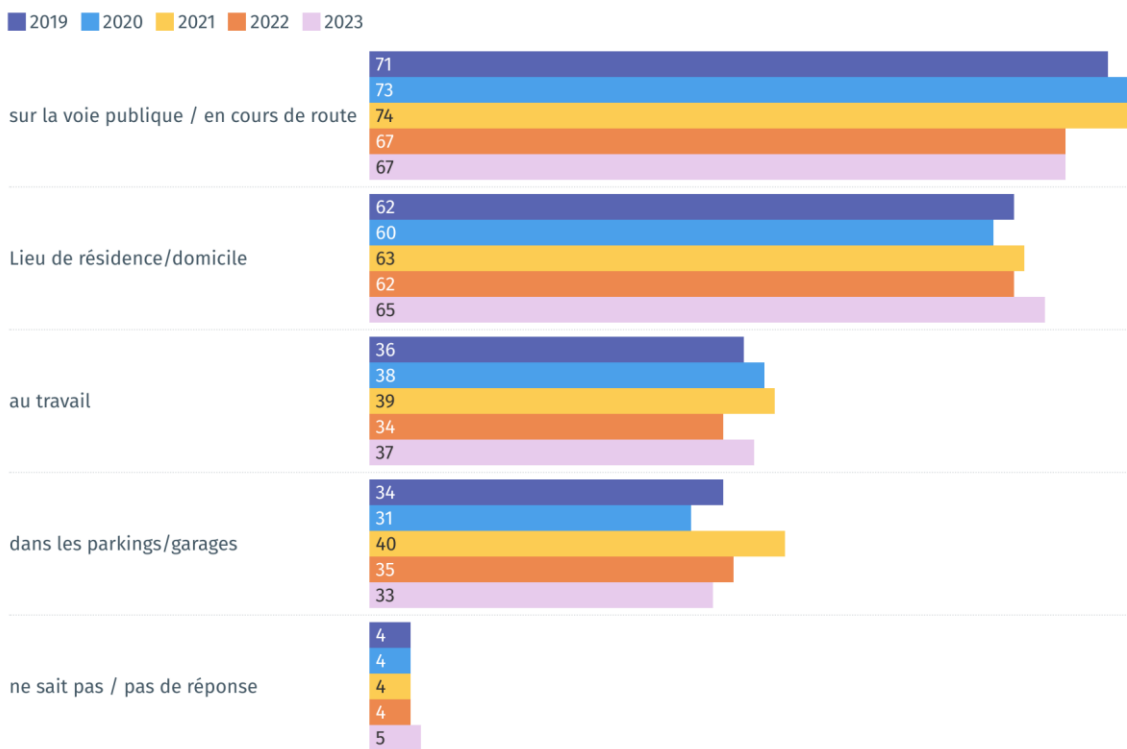
Graphique 24

Trend Où manquent les stations de recharge

Parmi les raisons contre l'achat d'une voiture électrique, vous avez indiqué qu'il n'y avait pas ou trop peu de bornes de recharge. Dans ce cas concret, où est-ce que vous auriez besoin d'une borne de recharge ? Vous pouvez, le cas échéant, cocher plusieurs catégories.

réponses multiples possible

en % des habitants de 18 ans et plus, qui a donné "trop peu de bornes de recharge" comme raison contre l'achat d'une voiture électronique



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 400)

Aux personnes à qui manque une station de recharge sur le propre lieu de résidence a en outre été posée la question de l'obstacle le plus important, à leurs yeux, à l'installation de stations de recharge.

Pour 31 % d'entre elles (+9 %), la raison principale – et croissante comparée à l'année précédente – est que leur installation n'a pas encore été discutée. 18 % (+4 %) se consi-

dèrent gênées par le prix élevé, 27 % (+1 %) par l'absence de consentement des propriétaires immobiliers et des propriétaires d'étages. Les personnes ne sont plus que 10 % (-13 %) à indiquer que le bâtiment est trop ancien et requiert une rénovation. Chez 6 % (-2 %) d'entre elles, la faible puissance raccordée dans le bâtiment constitue la raison principale.

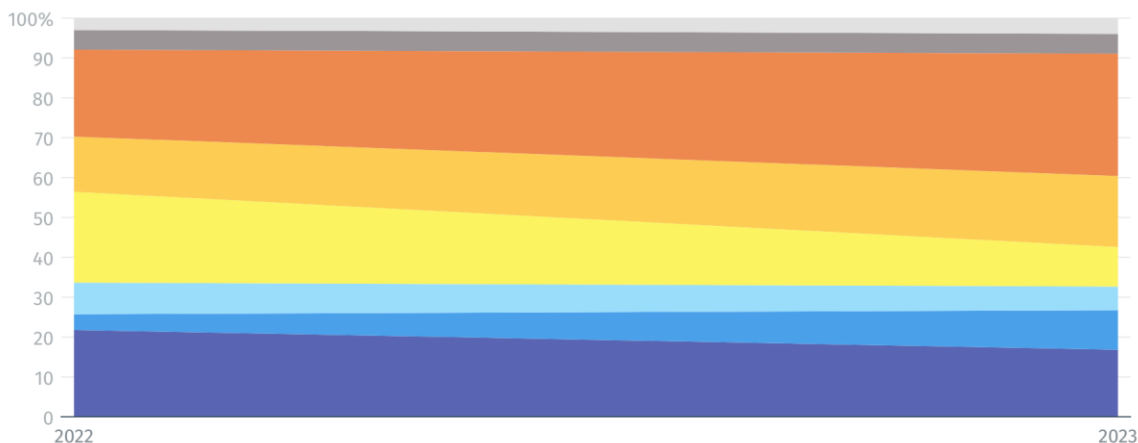
Graphique 25

Trend 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

- absence d'acceptation par les propriétaires de l'immeuble
- absence d'acceptation par les copropriétaires de l'immeuble
- trop faibles puissances de raccordement de l'immeuble
- bâtiments trop anciens/nécessitant rénovation
- trop chères
- n'a pas encore été du tout discuté
- autre
- je ne sais pas/pas de réponse



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 210)

La majorité des propriétaires d'une voiture électrique ou d'une hybride rechargeable disposent d'une infrastructure privée pour recharger leur véhicule. 53 % (+10 %) peuvent utiliser une borne électrique en exclusivité, 36 % (-15 %) une station de recharge. Au total, 89 % disposent d'une station de recharge exclusive ou d'une borne de raccordement, ou des deux.

Les propriétaires de voitures électriques recourent aussi plus souvent aux stations de recharge accessibles au public situées non loin du propre lieu de résidence (23 %, +10 %). 14 % disposent d'une possibilité de recharge sur le lieu de travail.

12 % (+8 %) malgré tout indiquent en 2023 ne pas disposer d'une possibilité de recharge dans leur environnement direct.

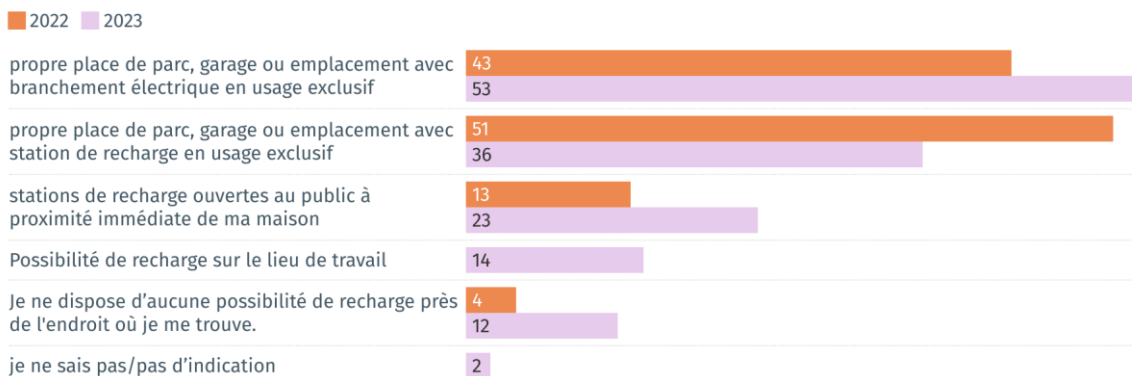
Graphique 26

Trend station 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.

réponses multiples possible

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



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 130)

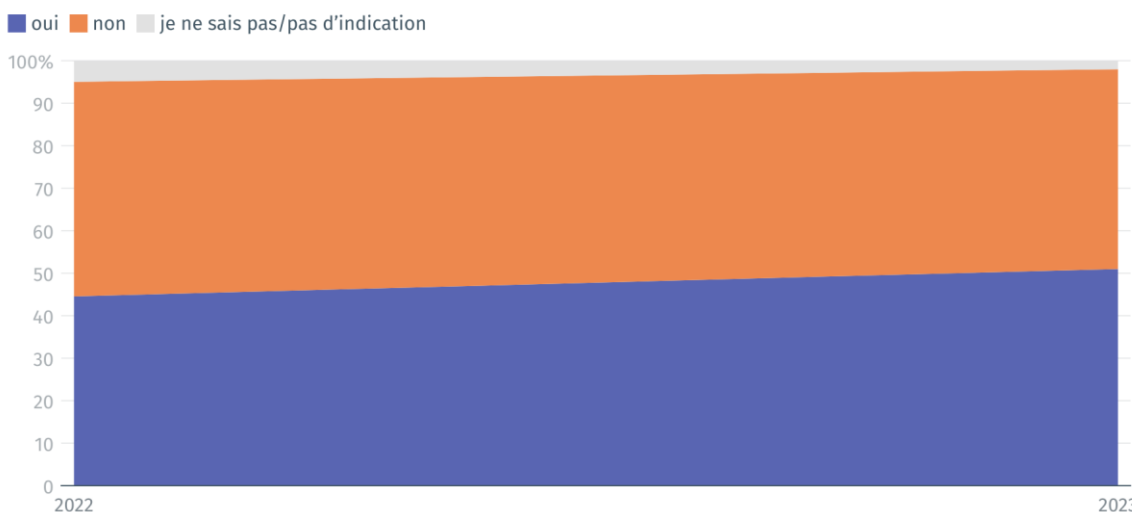
Chez les personnes ayant la possibilité de recharger en privé leur véhicule électrique, une majorité de justesse (51 %, +6 %) se procure nouvellement son électricité via ses propres panneaux solaires. 47 % (-4 %) rechargent leurs propres voitures électriques d'une autre façon.

Graphique 27

Trend Station de recharge alimentée par sa propre énergie solaire

Vous avez indiqué disposer d'au moins un branchement électrique ou d'une station de recharge dans ou à proximité immédiate de votre maison/appartement. 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 ou d'une station de recharge



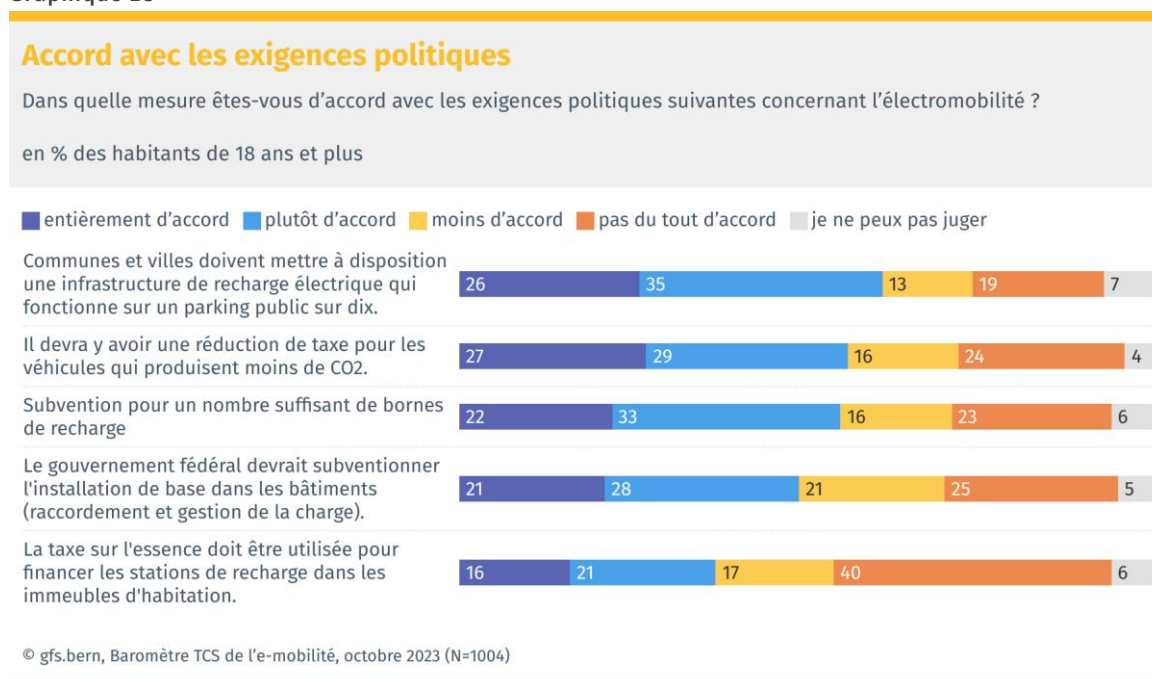
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (n = resp. env. 100)

5 Exigences politiques

Les personnes interrogées adhèrent en majorité à quatre des cinq exigences politiques sondées. Toutefois, il s'en faut que les arguments soient tous aussi résolument approuvés. Avec des parts presque identiques à celles de l'année dernière, la population de la Suisse estime clairement, aussi au cours de l'enquête 2023, que la disponibilité des infrastructures de recharge devrait être garantie dans un parking public sur dix dans les communes et les villes. L'exigence de pouvoir bénéficier de déductions fiscales au titre de véhicules qui génèrent peu de CO₂ recueille des suffrages comparativement importants. Dans ce contexte d'incitatifs financiers et de soutiens se range aussi l'exigence, approuvée à toute aussi grande échelle, que des subventions soient attribuées à un nombre suffisant de stations de recharge. La part de personnes tout à fait d'accord avec cette exigence a en revanche diminué comparée aux deux premières.

Toutefois, les exigences politiques de plus de subventions ne sont pas intrinsèquement soutenues. Ainsi l'argument selon lequel la Confédération devrait subventionner l'installation de base dans les bâtiments n'est soutenu – bien que de justesse – par aucune majorité. L'exigence que la taxe sur l'essence devrait servir à financer les stations de recharge dans les maisons multifamiliales se heurte par contre à un refus comparativement net.

Graphique 28



Ces trois exigences, qui avaient déjà été sondées l'année dernière, présentent cette année un niveau d'approbation à peine inférieur. Ainsi la part de personnes interrogées tout à fait ou plutôt d'accord pour que les véhicules qui émettent peu de CO₂ bénéficient de déductions fiscales a diminué avec une relative netteté (56 %, -5 %). La diminution est moindre en revanche pour la part de personnes approuvant l'exigence que les autorités subventionnent la fourniture d'un nombre suffisant de stations de recharge pour les vé-

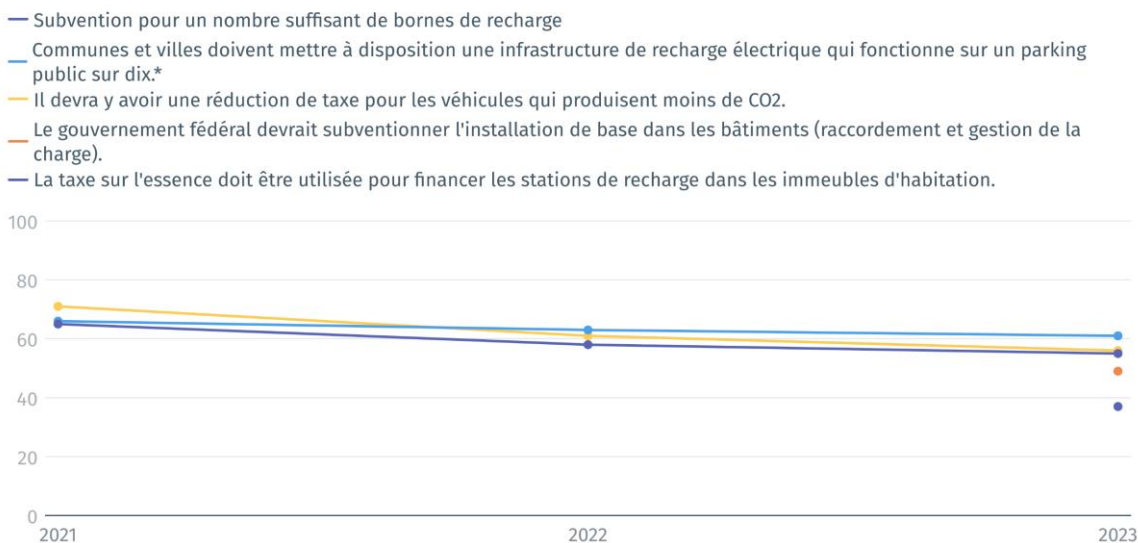
hicules électriques (55 %, -3 %). De façon analogue à la dernière des exigences politiques, celle selon laquelle les municipalités et les villes devraient assurer la disponibilité d'une infrastructure de recharge sur un parking public sur dix connaît une faible régression du taux d'approbation (61 %, -2 %).

Graphique 29

Trend 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"



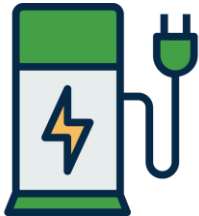
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, octobre 2023 (N = resp. env. 1010)

* jusqu'en 2020 "Les communes et villes doit être obligées de prévoir une infrastructure de recharge électrique qui [...]"

6 Synthèse

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

THÈSE N° 1: LE FUTUR EST EN PRÉPARATION CERTES, MAIS POUR BEAUCOUP LA PREUVE DE L'APTITUDE À L'USAGE QUOTIDIEN N'A PAS ENCORE ÉTÉ LIVRÉE.



En seulement quelques années, l'électromobilité est passée du stade d'une technologie d'avenir abstraite, utilisée par un petit nombre, à une technologie destinée à une vaste masse d'utilisateurs. Aux yeux de la majorité, la preuve définitive de l'aptitude à l'usage quotidien reste encore à livrer. Les avis convergent certes largement sur une certaine inévitabilité et sur la viabilité future de l'électromobilité. Des réserves toutefois sont tout aussi clairement identifiables. Pour les habitants-es de la Suisse, la route de l'électromobilité passe par les hybrides rechargeables.

THÈSE N° 2: LES BATTERIES MENACENT LA RÉPUTATION DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE



Les plus fortes réserves vis-à-vis des voitures électriques sont classables en quatre catégories génériques. Les personnes ayant une vue négative du thème sont apparemment une minorité; la critique envers l'électromobilité emprunte plusieurs chemins. Très peu nombreuses sont les personnes qui n'ont absolument aucune réserve. À ce titre, le thème du respect de l'environnement et de la compatibilité sociétale des batteries saute particulièrement aux yeux.

Voici les quatre plus importantes réserves:

- La praticabilité (l'autonomie est réduite et pour beaucoup de personnes difficile à évaluer, plus l'absence de stations de recharge)
- Le prix (trop élevé)
- La résilience (pénurie d'électricité, desserte en énergie)
- Des réflexions d'ordre éthique (fabrication et élimination des batteries)

THÈSE N° 3: L'ÉLECTRICITÉ SOLAIRE EST UN ARGUMENT EN OR



Plus des trois-quarts des personnes propriétaires de voitures électriques disposent d'une possibilité de recharge en exclusivité, chez elles, à la maison. Tandis qu'a nettement augmenté, depuis 2022, la part de personnes pouvant recourir à des stations de recharge publiques installées à proximité de leur maison, il y a également plus de personnes propriétaires ne possédant aucune possibilité de recharge près de chez elles. Les personnes qui disposent de leur propre borne de raccordement, sont de plus en plus nombreuses à

indiquer qu'elles rechargent leur voiture à l'électricité solaire. Cette possibilité – y compris l'effet positif sur le bilan CO₂ et donc sur le climat – est de surcroît l'une des principales raisons ayant conduit à acheter tout court une voiture électrique.

THÈSE N° 4: L'APPEL À UN SOUTIEN POLITIQUE POUR PROMOUVOIR L'ÉLECTROMOBILITÉ VOIT SON INTENSITÉ LÉGÈREMENT DIMINUER.



Une majorité demeure, certes, qui trouve que les autorités devraient veiller, par subventions interposées, à ce qu'il y ait suffisamment de stations de recharge sur les parkings publics, et elle approuve aussi une déduction d'impôt au titre de véhicules peu émissifs. La tendance est cependant, comparée à l'an dernier, à une diminution du soutien apporté à toutes ces thématiques. Une majorité claire ne souhaite pas qu'une taxe sur l'essence finance des stations de recharge dans les maisons multifamiliales.

THÈSE N° 5: EN MATIÈRE DE TRANSPORT, LE COMPORTEMENT DEVIENT MULTIMODAL.



Si d'un côté s'aplatit la courbe de tendance à l'électromobilité comme remplacement de la voiture, les transports publics et les vélos électriques demeurent tendance. Le comportement en matière de transports devient ainsi plus flexible et plus respectueux de l'environnement.

7 Annexe

7.1 Base de données

Les résultats du Baromètre TCS de l'électromobilité reposent sur une enquête menée dans toute la Suisse auprès de 1'004 habitants-es âgés-es de 18 ans et plus. Les participants-es ont été recrutés-ées à partir du panel en ligne politrends.ch de l'Institut de recherche gfs.bern. La représentativité des données a été assurée par la définition de quotas et par un procédé de pondération. L'enquête a été réalisée entre le 9 septembre et le 19 octobre 2023.

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

Tableau 1: Détails méthodologiques

Commettant	TCS Touring Club Suisse
Population statistique	En % d'habitants de 18 ans et plus
Relevé des données	en ligne
Méthode de prélèvement d'échantillon	Sondage aléatoire stratifié assorti de quotas, dans le panel maison de politrends.ch
Période d'enquête	09.10.-19.10.2023
Taille de l'échantillon	Nombre total de personnes interrogées CH N = 1'004
Erreur d'échantillonnage	±3.1 % pour 50/50 et probabilité de 95 %

©gfs.bern, Baromètre TCS de l'électromobilité, novembre 2023

7.2 L'équipe du 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

Spécialités:

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

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

CLOÉ JANS



Directrice des opérations commerciales et porte-parole auprès des médias, politologue

✉ 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



JONAS PHILIPPE KOCHER

Directeur technique et développement, politologue

✉ jonas.kocher@gfsbern.ch

Spécialités:

Analyse de thèmes et enjeux politiques, votations et élections, extrapolations, préparation et accompagnement de campagne, thèmes de la société,

missions sur le terrain, programmations, analyse des données, visualisations



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Spécialités:

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

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

L'institut de recherche gfs.bern est membre de Swiss Insights, il
garantit qu'aucun entretien n'a lieu à des fins – manifestes ou cachées
– publicitaires, de vente ou de passation de commande.

Plus d'infos sur www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Institute Member

gfs.bern 