



De la lancée d'un petit nombre au changement de société

L'expansion de l'électromobilité déplace la loupe vers la sécurité de
l'approvisionnement

Équipe du projet

Lukas Golder: Co-directeur

Cloé Jans: Directrice des opérations commerciales

Aaron Venetz: Politologue

Olga Jenzer: Politologue

Adriana Pepe: Politologue

Daniel Bohn: Collaborateur de projet

Roland Rey: Administration

Berne, le 04.10.2021

Publication: en concertation avec le TCS

Table des matières

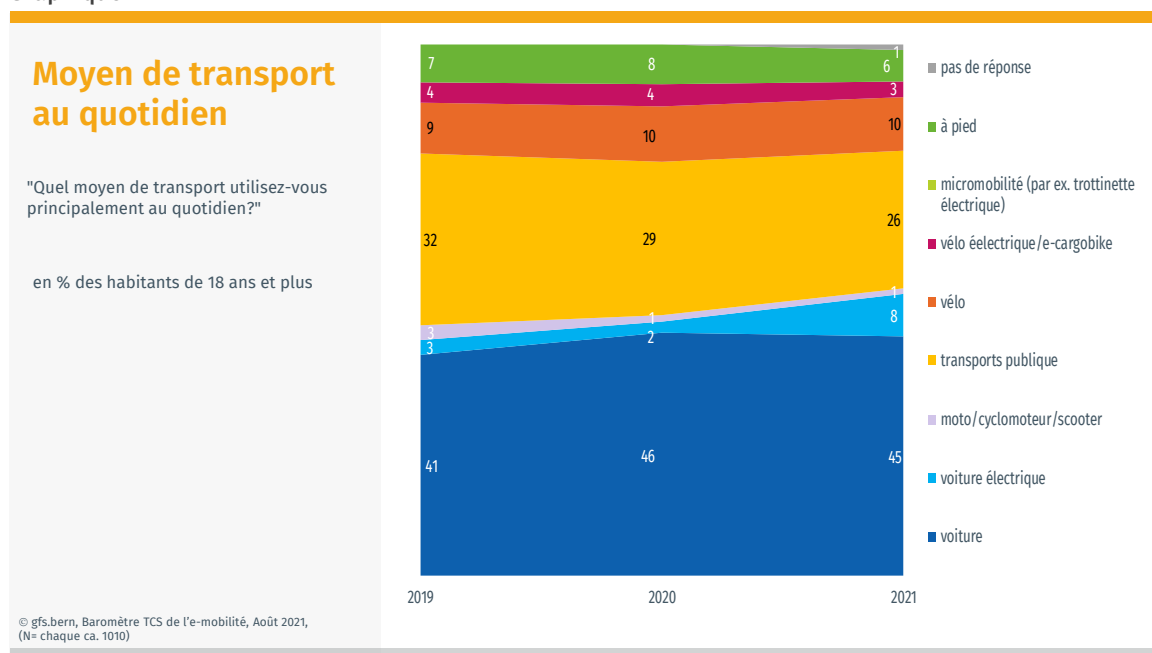
1	LE COMPORTEMENT ACTUEL ET FUTUR EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	4
1.1	Le potentiel de l'électromobilité	7
2	EXIGENCES POLITIQUES	10
3	NIVEAU D'INFORMATION ET PRESTATIONS DE SERVICES.....	15
4	MOTEURS DE L'ÉLECTROMOBILITÉ.....	17
5	OBSTACLES À L'ÉLECTROMOBILITÉ.....	19
6	SYNTHÈSE.....	22
7	ANNEXE	24
7.1	Base de données	24
7.2	L'équipe de gfs.bern	25

1 Le comportement actuel et futur en matière de mobilité

En 2021, la voiture (conventionnelle) demeure le moyen de transport le plus couramment utilisé au quotidien des habitant-e-s de la Suisse. Après que les chiffres d'utilisation des voitures ont augmenté en 2019 et 2020, les voici qui restent largement constants cette année. Ce que l'on observe en revanche, c'est une nette croissance de la part de personnes se déplaçant en voiture électrique. Comparé à l'année dernière, leur part s'est même multipliée par quatre (passage de 2 % à 8 %). Sur ces 8 % au demeurant, 4 % concernent des voitures hybrides et 4 % des voitures purement électriques. Les transports individuels (motorisés) ont donc été plus largement utilisés ces deux dernières années que ce n'était le cas en 2019. L'utilisation des transports en commun a de nouveau diminué.

La pandémie de coronavirus, qui a également influencé le comportement de la population en matière de mobilité, devrait être un important moteur de cette évolution. La discussion permanente autour d'une mobilité plus durable et l'électromobilité toujours plus accessible constituent un second moteur.

Graphique 1

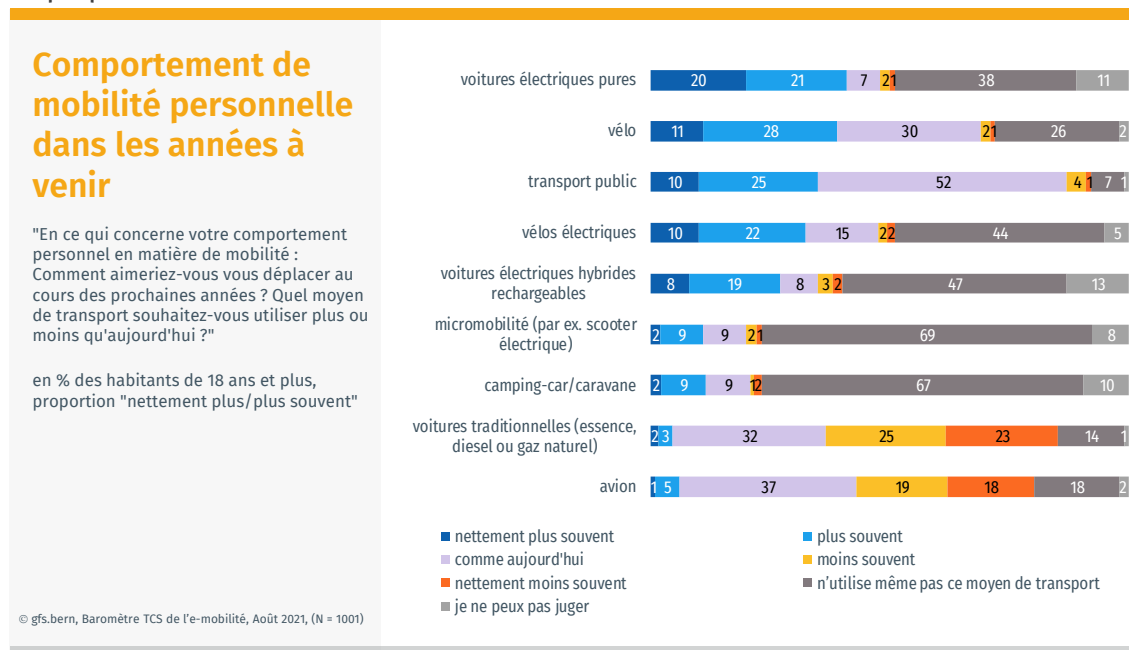


La population de la Suisse souhaiterait à l'avenir mettre le focus sur des moyens de transport durables. Les voitures tout électriques (41 %), les vélos (39 %), les transports en commun (35 %), les vélos électriques (32 %) ou les voitures électriques hybrides (27 %) sont particulièrement prisés et annoncent un usage accru ces prochaines années.

Le tableau s'inverse complètement pour les moyens de transport à motorisation traditionnelle – dont les voitures mais aussi les avions conventionnels – qu'une majorité de la population souhaite moins utiliser dans le futur.

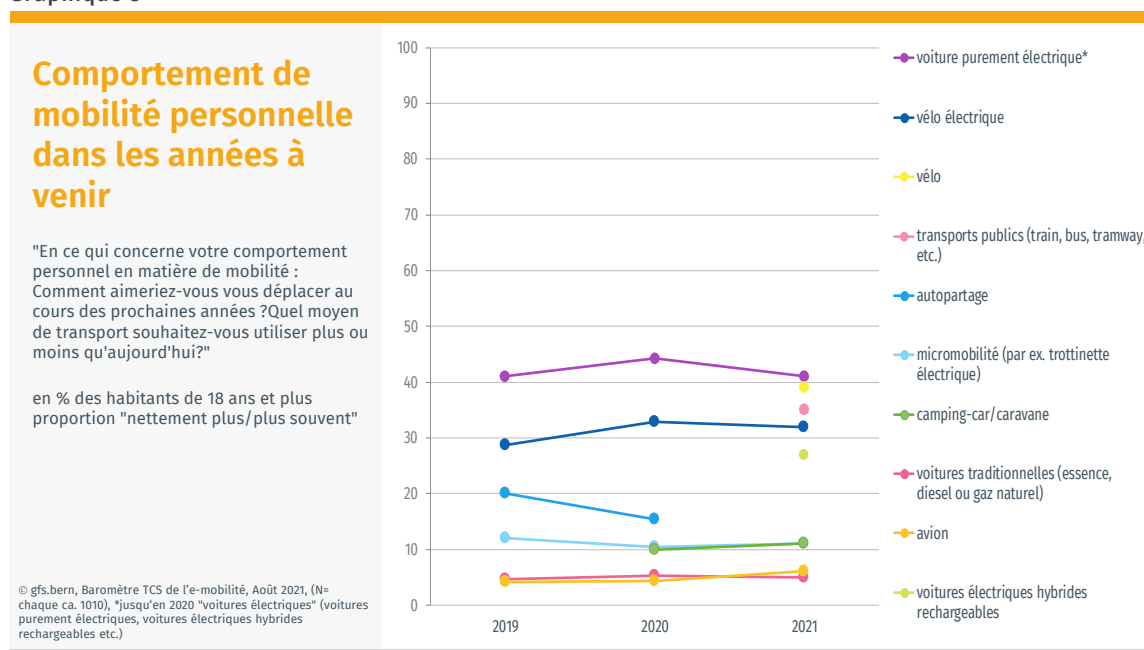
Les formes de mobilité telles que les scooters et camping-cars devraient demeurer à l'avenir un phénomène marginal vu que beaucoup de gens indiquent ne pas utiliser cette forme de transport et prévoient de ne pas le faire non plus à l'avenir.

Graphique 2



Tandis qu'au cours de l'année d'enquête passée le fossé s'était creusé entre les façons traditionnelles de se déplacer et l'électromobilité, on n'observe actuellement aucune polarisation supplémentaire au niveau des moyens de transport. Certes la part de personnes qui aimeraient se déplacer un maximum en voiture purement électriques ces prochaines années a légèrement diminué comparé à 2020. Mais à cette part viennent se joindre presque 30 % qui aimeraient bien faire de même en voiture hybride.

Graphique 3



5 % des habitant-e-s de la Suisse dont le foyer possède au moins une voiture disposent d'une voiture tout électrique et d'un raccordement électrique. La part disposant d'une voiture tout électrique sans raccordement électrique est inférieure à 1 %. En outre, ils et elles sont au total 7 % à disposer en plus d'un véhicule hybride rechargeable avec ou sans raccordement électrique.

Graphique 4



Profil des personnes disposant d'une voiture électrique avec raccordement électrique:

- Comparé aux femmes (4 %), les hommes (7 %) indiquent plus fréquemment disposer d'une voiture purement électrique avec raccordement électrique.
- La part de voitures électriques avec raccordement électrique est particulièrement élevée dans les foyers disposant de deux voitures (11 %) ou de trois (14 %).
- Il en va de même pour les personnes dont le foyer dispose d'un revenu supérieur à 9'000 francs par mois (10 %).

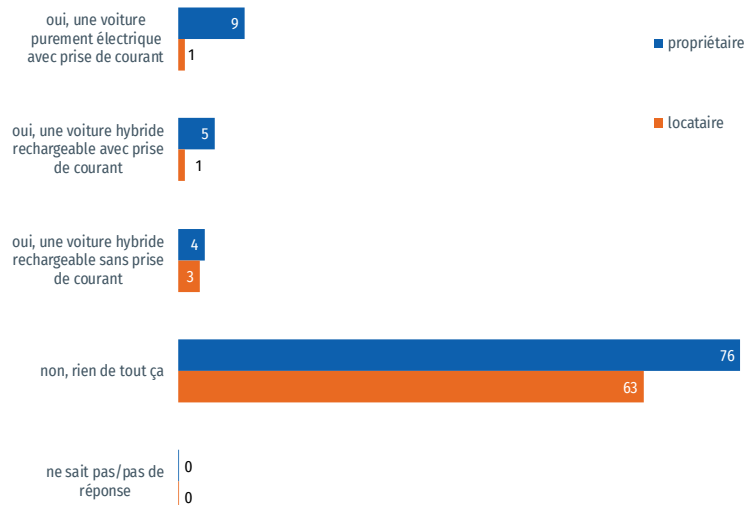
L'analyse ci-dessous montre que les propriétaires de voitures tout électriques ou hybrides avec raccordement électrique vivent presque exclusivement dans un logement leur appartenant. Les personnes vivant en location ne sont pratiquement pas représentées dans ces groupes. Pour les hybrides rechargeables sans raccordement électrique, les locataires et les propriétaires sont représenté-e-s dans des proportions similaires.

Graphique 5

Voiture électrique en ménage par situation du logement

"Votre ménage compte-t-il une voiture électrique ? Vous pouvez, le cas échéant, cocher plusieurs catégories."

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, Août 2021, (n = 477)

1.1 Le potentiel de l'électromobilité

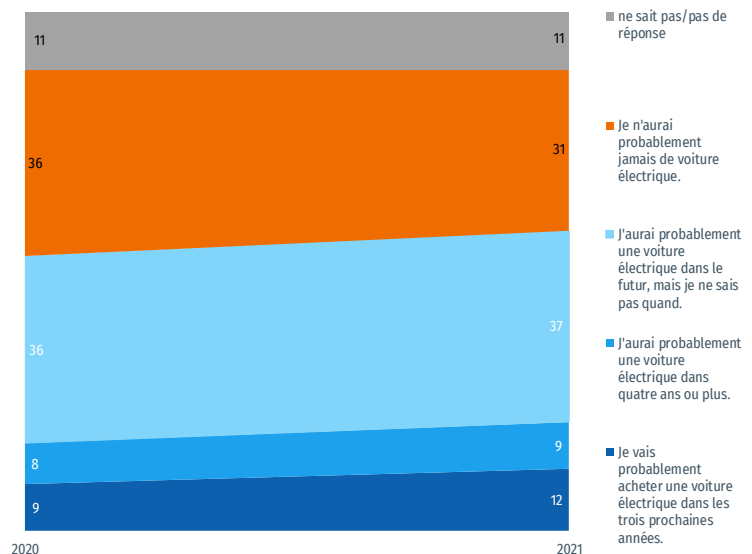
De plus en plus de personnes partent du principe qu'elles vont s'acheter une voiture électrique dans le futur. Au passage, l'augmentation de la part de celles qui envisagent de le faire au cours des trois prochaines années est particulièrement forte (+ 3 %). En revanche, le camp des personnes disant catégoriquement Non à l'électromobilité a diminué de 5 %.

Graphique 6

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



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (N= chaque ca. 1010)

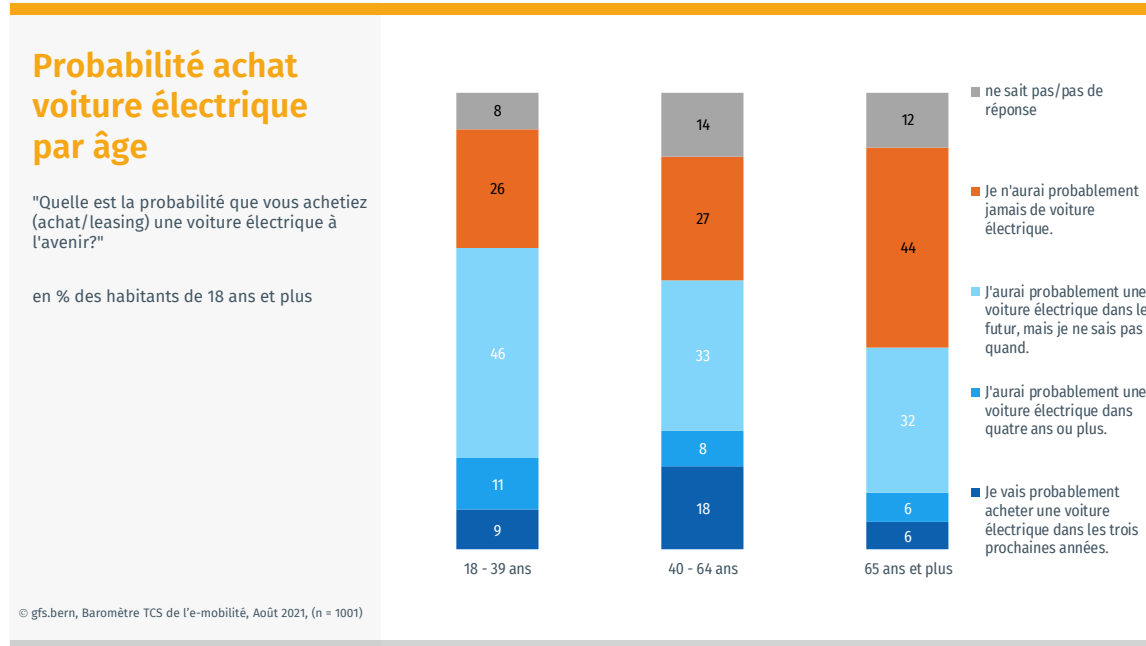
D'une part la volonté d'acheter une voiture électrique est une question de génération. La volonté de miser sur une technologie nouvelle n'est pas présente (ou nécessaire) dans toutes les catégories d'âges. D'autre part les moyens financiers disponibles jouent aussi un rôle.

Chez les plus jeunes en tout cas, une majorité claire de 66 % sait qu'elle aura une voiture électrique dans le futur. Ces personnes partent par conséquent d'un horizon temporel dépassant celui des trois années à venir.

Les personnes de 40 à 64 ans sont, elles, 59 % à désirer acheter une voiture électrique. Mais la part de celles voulant effectuer l'achat dans les trois ans à venir est deux fois plus élevée que chez les plus jeunes.

Les personnes de plus de 65 ans partent selon une beaucoup plus grande ampleur que les jeunes du principe qu'elles n'achèteront jamais de voitures électriques; mais dans ce groupe aussi se trouvent 44 % qui désirent se séparer prochainement des voitures à motorisation conventionnelle.

Graphique 7



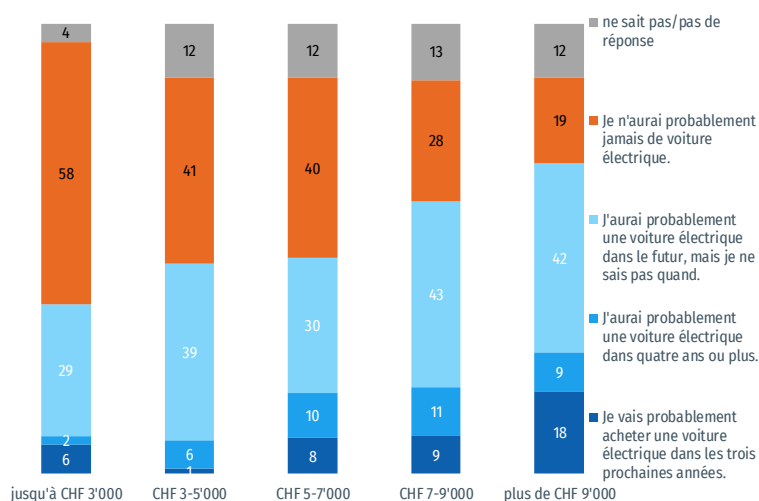
Plus le revenu est élevé et plus est marquée la volonté de faire l'acquisition d'une voiture électrique dans le futur – proche compris –. Chez les personnes disposant de jusqu'à 3'000 francs de revenus, la part de celles qui, à la date d'aujourd'hui, ne désireront jamais acheter de voiture électrique est trois fois plus élevée que la part de celles disposant d'un revenu supérieur à 9'000 francs.

Graphique 8

Probabilité achat voiture électrique par revenu du ménage

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

en % des habitants de 18 ans et plus



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (n = 1001)

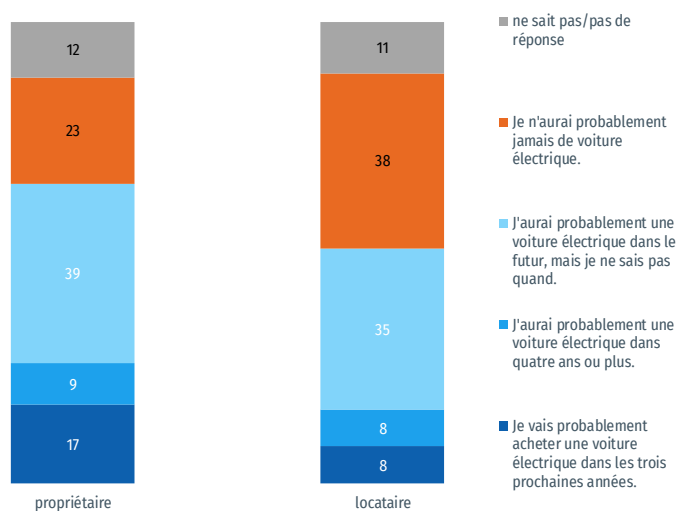
Les propres conditions de logement constituent également un facteur important de probabilité d'achat d'une voiture électrique dans le futur. Comme cela est déjà visible chez les personnes possédant aujourd'hui déjà une voiture électrique, ce sont en premier lieu celles propriétaires d'un logement qui désirent miser sur l'électromobilité au cours des années à venir. Cette probabilité est nettement inférieure chez les personnes vivant en location.

Graphique 9

Probabilité achat voiture électrique par situation du logement

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

en % des habitants de 18 ans et plus



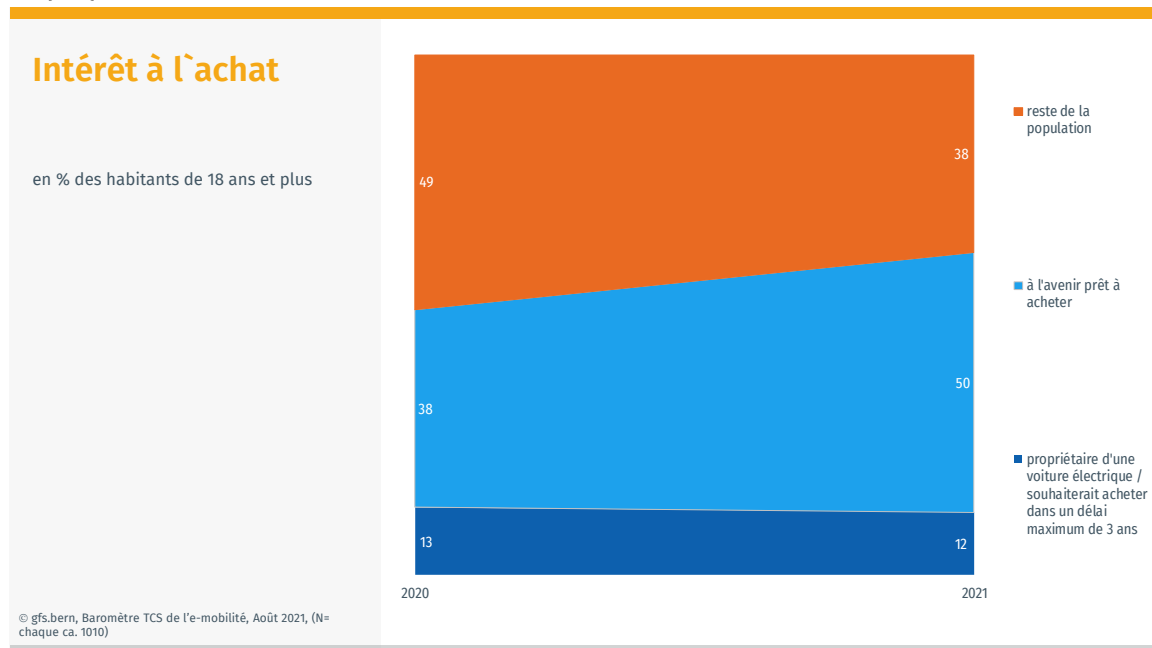
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (n = 948)

Conformément à la théorie dite de la diffusion, émise par le chercheur en communication Everett Rogers, l'introduction de technologies nouvelles ou d'innovations suit toujours

le même schéma: au cours d'une première étape, elles sont accueillies par les «**INNOVATEURS**» et les «**ADOPTEURS PRÉCOCES**». Ces personnes représentent respectivement 15 % de la population totale environ. Les «innovateurs» constituent la plus petite fraction de ces deux groupes (environ 2 à 3 %) et ils se distinguent par leur volonté de toujours vouloir être les premiers. Les «adopteurs précoces» par contre veulent eux aussi figurer parmi les pionniers d'un développement, mais ils ne sont pas disposés à prendre autant de risques.¹

Comparé à l'année d'enquête précédente, la part de ce groupe de pionniers dans la population totale reste largement constante (12 %). Ce qui change toutefois, c'est le groupe de personnes prêtes à l'avenir à acheter une voiture électrique. Dans les réflexions de Rogers, ce groupe est appelé la «**MAJORITÉ PRÉCOCE**». C'est ce groupe qui veut aider l'électromobilité à percer comme moyen de transport du futur pour la vaste masse de la population. Que le groupe de personnes prêtes à acheter ait donc aussi fortement augmenté en l'espace d'un an montre que le processus de diffusion tel que le conceptualise Rogers est effectivement en cours.

Graphique 10



2 Exigences politiques

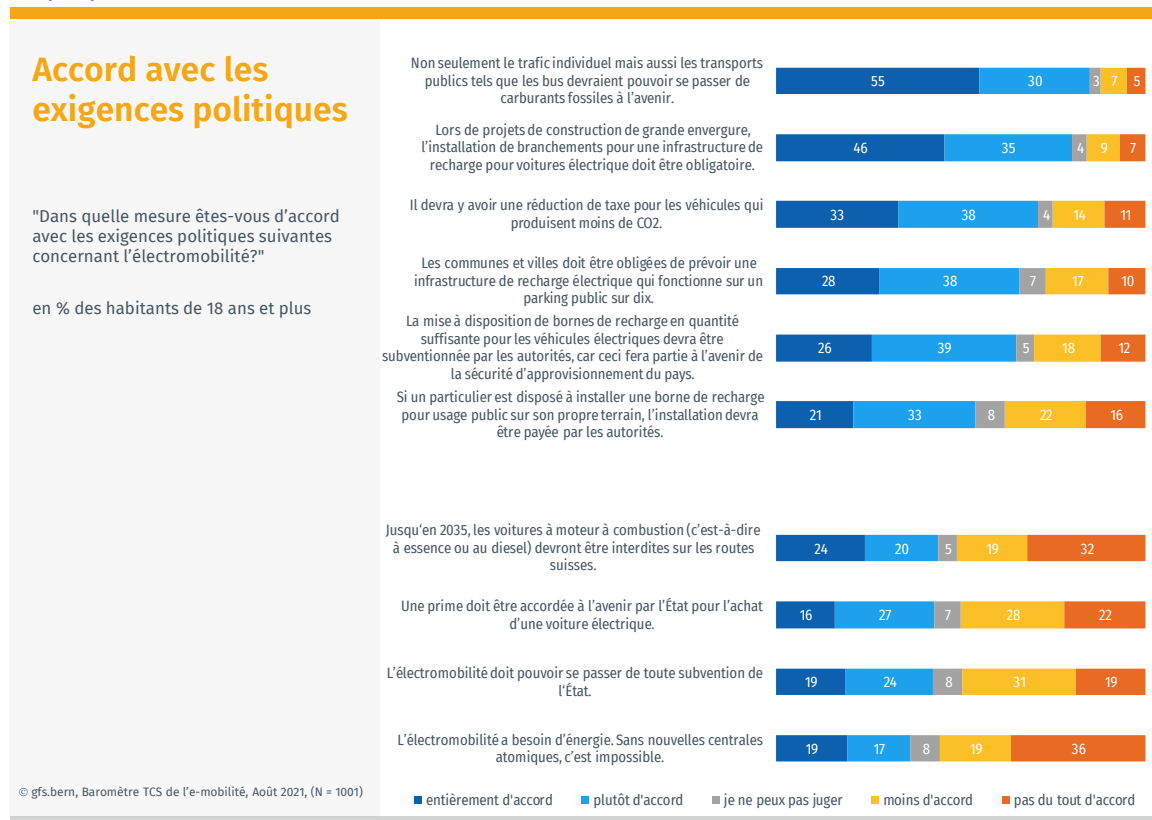
La population de la Suisse est résolument d'avis que les transports publics du futur devront se passer de combustibles fossiles et que la planification des bornes pour l'infrastructure de recharge des voitures électriques doit désormais obligatoirement figurer dans les grands projets de construction futurs. Une déduction fiscale pour les véhicules émettant peu de CO₂ est en principe également capable de réunir une majorité.

¹<https://onlinemarketing.de/lexikon/definition-diffusionstheorie-nach-rogers>

Que les communes et les villes du futur soient également un peu incluses dans cette obligation et qu'une infrastructure de recharge doive devenir disponible sur les parkings publics, et/ou que les autorités la subventionnent, tend à rencontrer l'approbation d'une majorité. Que des particuliers qui installent des stations de recharge publiquement accessibles se les voient financer par les autorités parvient encore, mais de justesse, à réunir une majorité mais là la résistance est déjà plus forte. Ici, 38 % des personnes interrogées indiquent ne pas accepter cette exigence politique.

Une interdiction du moteur atmosphérique jusqu'en 2035 ou la construction de nouvelles centrales atomiques pour garantir l'approvisionnement en électricité ne recueille aucune majorité. Là où les esprits divergent, c'est d'un côté sur les primes publiques à l'achat d'une voiture électrique et de l'autre sur l'absence complète de tout soutien de l'État. Dans les deux cas, les groupes de défenseurs et d'adversaires hommes et femmes sont de tailles similaires.

Graphique 11

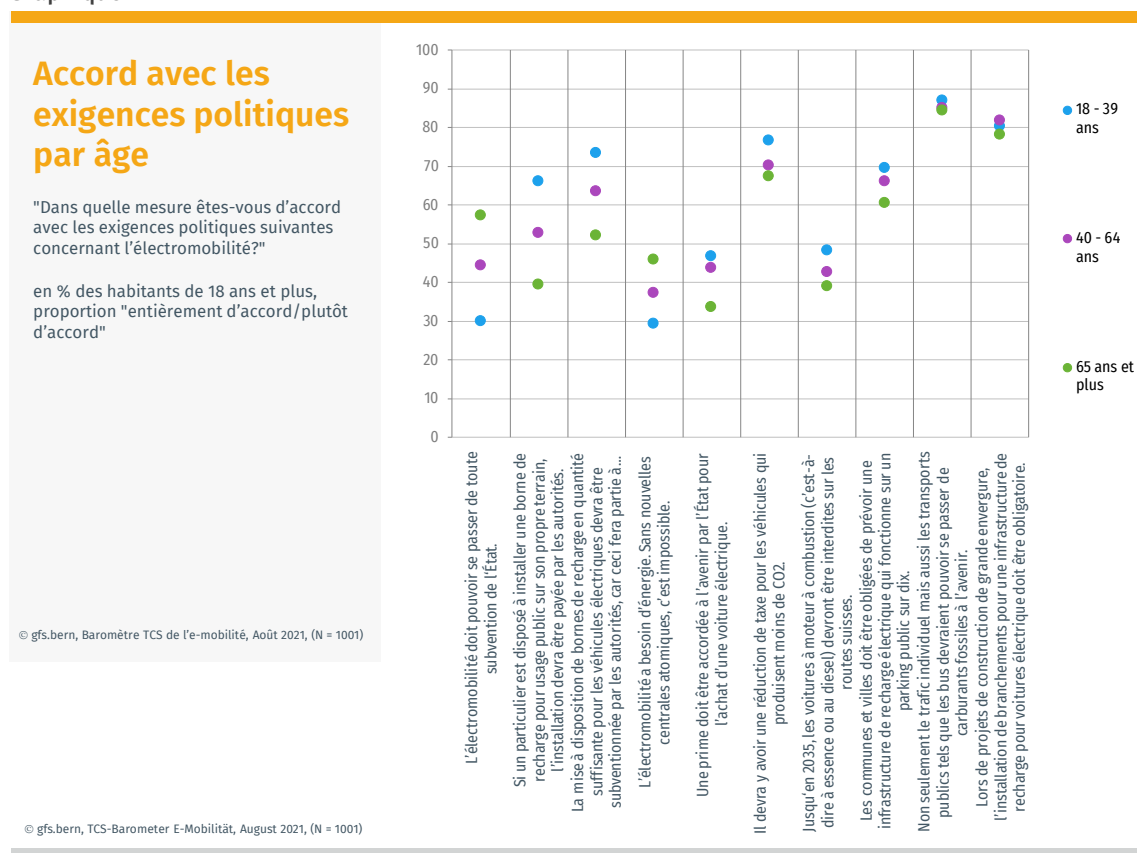


Entre les habitant-e-s de la Suisse appartenant à différentes catégories d'âges, il existe parfois de grandes différences dans leur soutien des exigences politiques en lien avec l'électromobilité. L'analyse ci-dessous illustre les exigences objet de l'enquête en fonction de la différence intergénérationnelle d'approbation. La plus grosse différence entre les personnes interrogées les plus jeunes et les plus âgées est révélée par la question de savoir si l'électromobilité doit se passer entièrement ou non du soutien de l'État. Tandis que les plus jeunes ne sont résolument pas de cet avis, cette exigence est soutenue par une majorité des plus âgés. En revanche, l'entente intergénérationnelle est la plus forte sur l'avis que dans les grands projets de construction, les bornes de recharge pour voitures électriques devront être obligatoires dans le futur.

Les personnes jeunes sont beaucoup plus ouvertes que celles moins jeunes aux exigences ayant des répercussions monétaires. Elles veulent que les particuliers puissent se faire financer l'installation de stations de recharge destinées à l'usage public, ou que ces dernières soient au moins subventionnées par les autorités. De même, les primes de l'État à l'achat d'une voiture électrique ou les déductions fiscales génèrent nettement plus d'engouement chez les plus jeunes que chez les moins jeunes. Par contre, l'avis selon lequel on ne peut pas se passer de nouvelles centrales atomiques est nettement plus répandu chez les retraité-e-s.

Concernant leurs avis sur les exigences politiques, les habitant-e-s d'âge moyen (40-64 ans) se retrouvent effectivement aussi au milieu entre les plus jeunes et les plus âgés dans pratiquement tous les cas.

Graphique 12



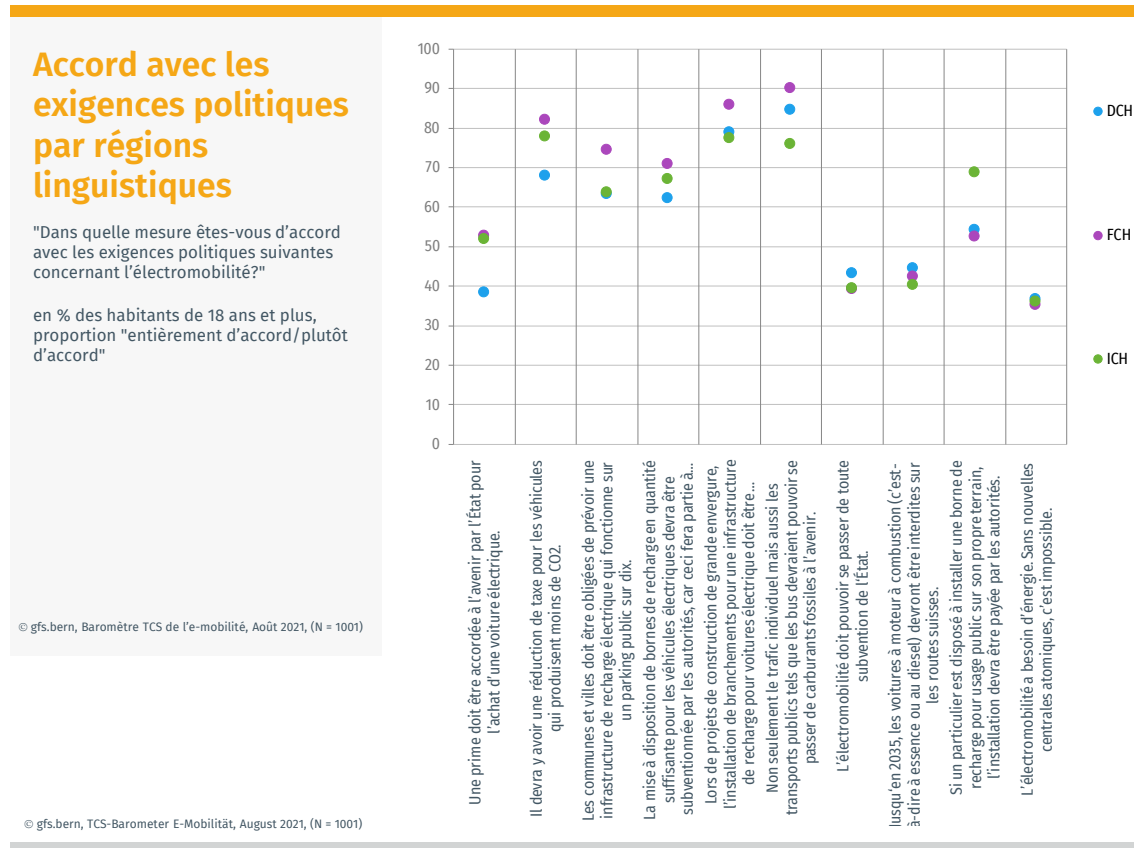
Tandis que les primes de l'État à l'achat d'une voiture électrique réunissent de peu une majorité en Suisse latine, ce n'est pas le cas en Suisse germanophone. En Suisse occidentale et dans le Tessin, les déductions fiscales ou les subventions des stations de recharge bénéficient de plus de soutien que dans la partie germanophone du pays.

Les exigences d'assigner aux communes et villes l'obligation d'édicter des règlements pour les projets de construction ou prévoyant aussi des transports collectifs sans combustibles fossiles sont plus appréciées en Suisse occidentale que dans le Tessin ou en Suisse germanophone.

Tandis que l'exigence de construire de nouvelles centrales atomiques pour assurer l'approvisionnement des voitures électriques divise clairement les générations, il règne sur cette question une grande unité entre les différentes parties du pays.

L'approbation des différentes exigences politiques varie aussi lorsque examinée selon les conditions de logement et le type d'agglomération. Les personnes qui habitent dans leur propre maison/sont propriétaires de leur logement soutiennent l'introduction d'une prime publique ou la subvention des stations de recharge plus fortement que les personnes vivant en location. Inversement, les déductions fiscales ou l'extension des stations de recharge publiques recueillent plus de suffrages chez les locataires.

Graphique 13



Les différences d'approbation sont les plus importantes entre les régions urbaines et rurales lorsque se pose la question de savoir si l'électromobilité doit fondamentalement progresser sans aide de l'état, s'il est possible de faire valoir des déductions fiscales ou si des particuliers peuvent se faire financer par l'État des stations de recharge à l'usage du public. En revanche, sur la question de l'interdiction fondamentale des moteurs atmosphériques, l'acceptation est la même dans les grandes, les petites et moyennes agglomérations. A la campagne, on est un peu moins pour cette mesure de relativement grande portée, mais l'attitude de base est campée du même côté que les régions plus densément peuplées.

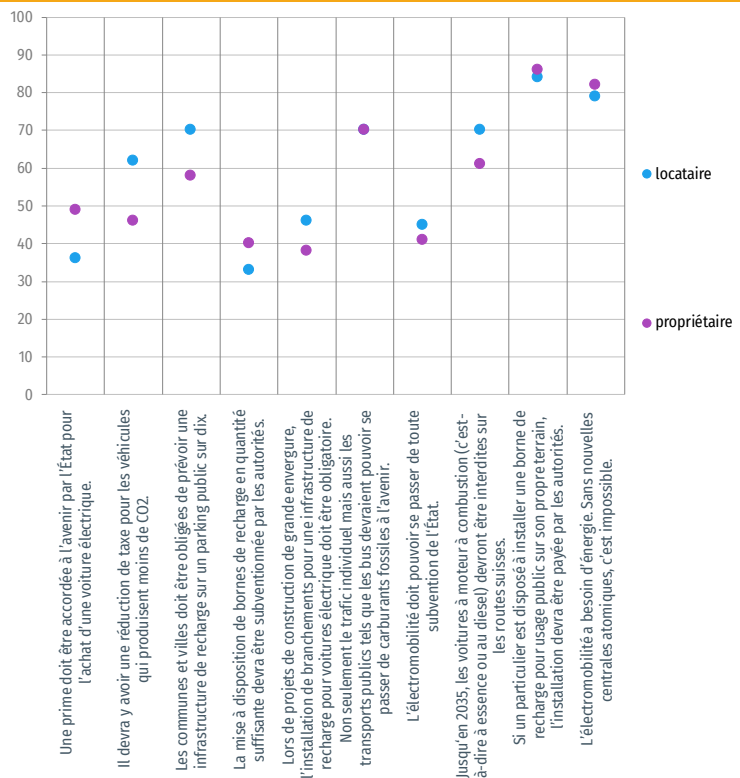
Graphique 14

Accord avec les exigences politiques par situation du logement

"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, Août 2021, (N = 1001)



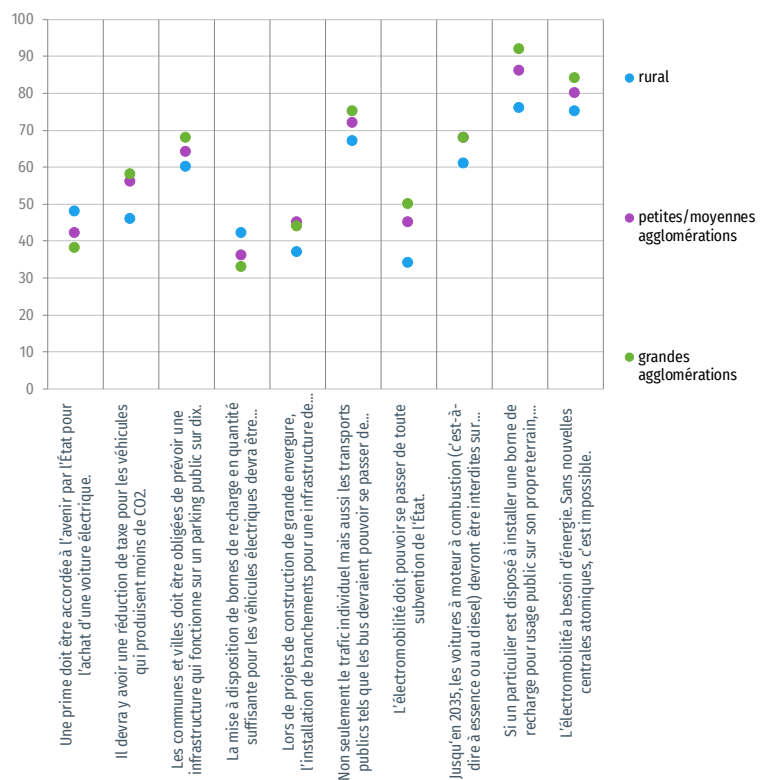
Graphique 15

Accord avec les exigences politiques par zone d'habitation

"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"

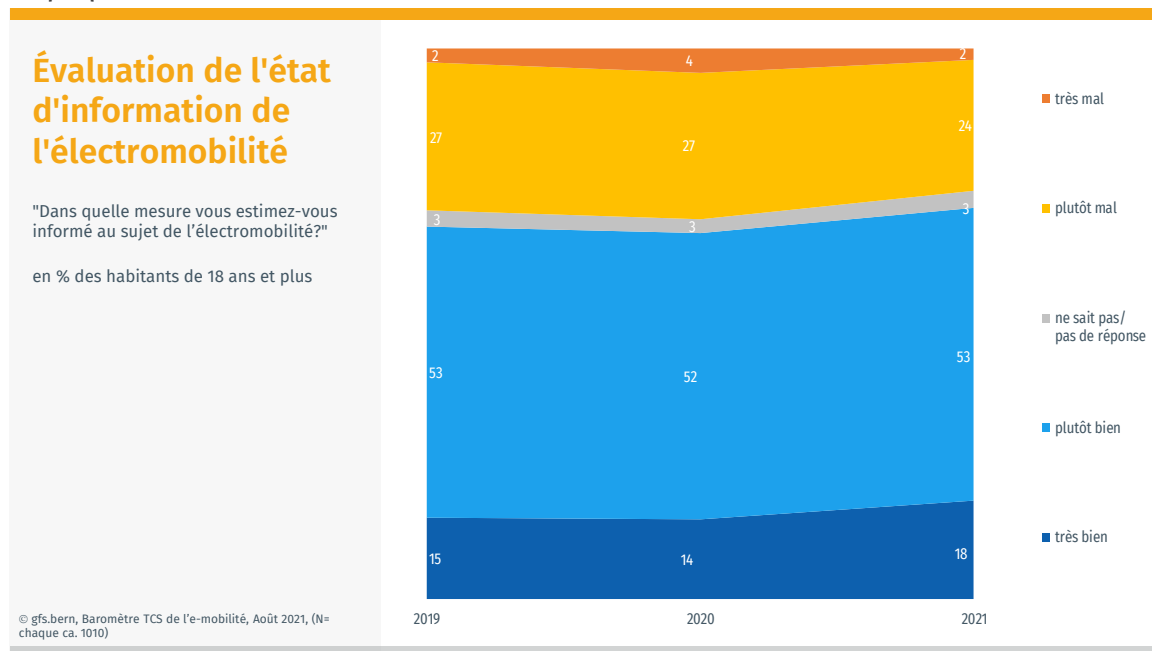
© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (N = 1001)



3 Niveau d'information et prestations de services

Le niveau d'information de la population sur le thème de l'électromobilité augmente avec le temps. Comparé aux deux années précédentes, environ 5 % de la population indique se sentir très bien ou plutôt bien informée sur le thème de l'électromobilité. A ce titre l'augmentation du degré d'information s'observe dans (presque) tous les groupes sociodémographiques, avec une accentuation particulière chez les hommes et les personnes jeunes.

Graphique 16



Au fil des années, les sources d'information fréquemment consultées au sujet des nouveautés entourant l'électromobilité et les sources moins capitales restent relativement constantes. Les médias rédactionnels (en ligne, imprimés, télévisés) sont indiqués le plus fréquemment aussi en 2021 lorsqu'il s'agit d'actualités en lien avec l'électromobilité. Les amis et connaissances arrivent en deuxième position après une nette augmentation enregistrée en 2020. La troisième plus fréquente source est son/sa propre garagiste, suivi-e des expert-e-s (indépendant-e-s) en mobilité (20 %).

Par contre, les conseillères et conseillers en énergie, les autorités ou l'événementiel ne représentent, pour la population, aucune des sources primaires d'information sur ce thème.

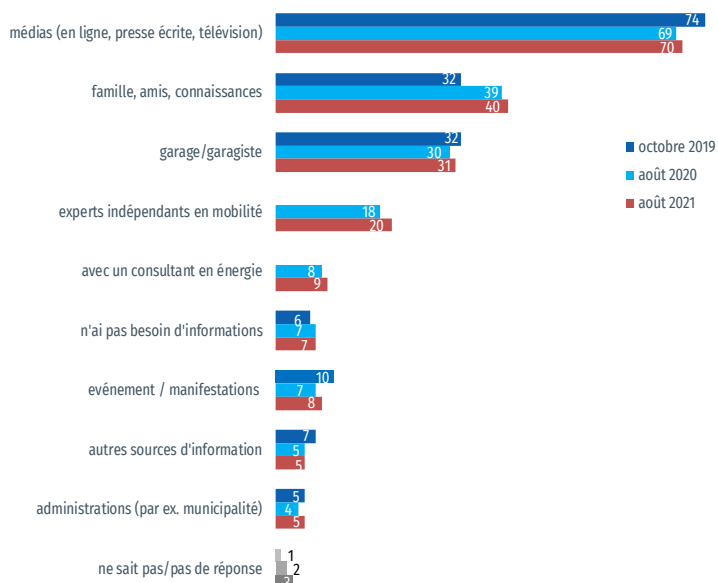
Graphique 17

Source d'information sur l'électromobilité ou les voitures électriques

"Où vous informez-vous si vous souhaitez en savoir plus sur l'électromobilité ou les voitures électriques ? Vous pouvez, le cas échéant, cocher plusieurs catégories."

en % habitants à 18 ans et plus, réponses multiples possible

© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (N=chaque ca. 1010)



Plus une personne avance en âge et plus elle tend à faire confiance à son/sa garagiste comme source d'information. Dans la génération des retraité-e-s, le garage de confiance constitue le deuxième point d'écoute le plus important à qui poser des questions; il est donc plus important que l'environnement immédiat des amis et familles. Ce n'est pas le cas chez l'ensemble des autres générations. Cela vaut en particulier chez les plus jeunes. La génération «E-Commerce», plus habituée que toutes les autres à effectuer des achats sur Internet et, en tant que Digital Native, à rechercher elle-même des informations, s'aide à côté des médias, des amis et des familles tout autant auprès d'expert-e-s de la mobilité indépendant-e-s et consulte aussi plus volontiers des expert-e-s en énergie que ce n'est le cas chez les autres générations.

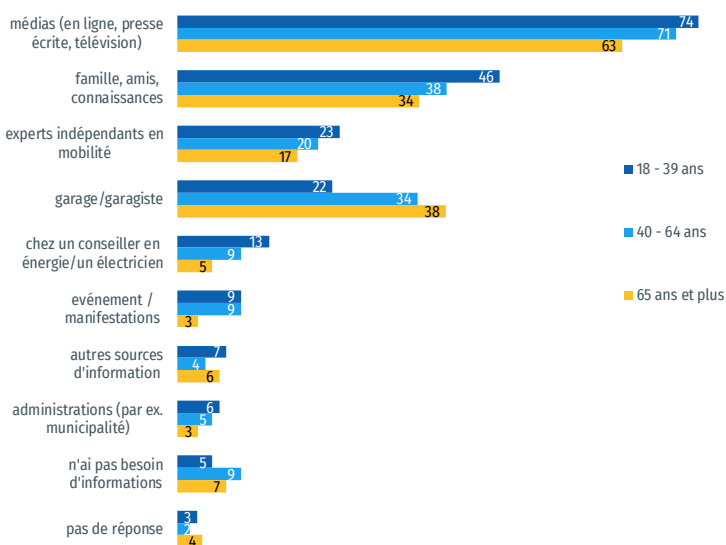
Graphique 18

Source d'information sur l'électromobilité ou les voitures électriques par âge

"Où vous informez-vous si vous souhaitez en savoir plus sur l'électromobilité ou les voitures électriques?"

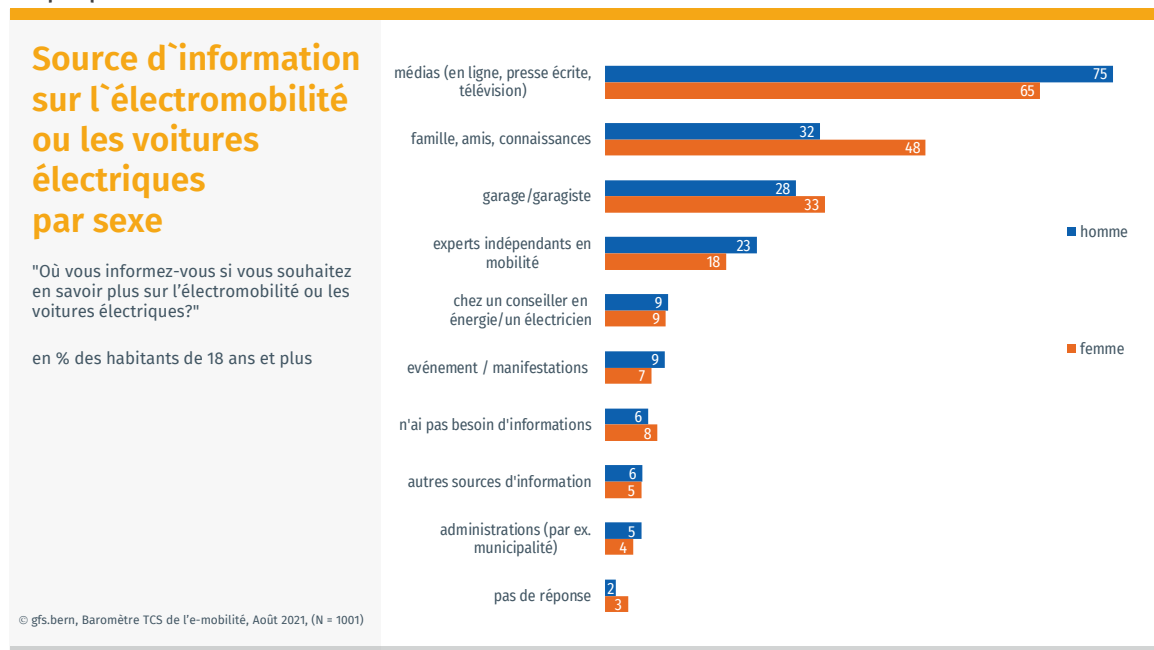
en % des habitants de 18 ans et plus

© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (n = 1001)



Il existe aussi entre les sexes une différence considérable dans le comportement vis-à-vis de l'information. Les hommes se procurent leurs informations apparemment selon une plus grande ampleur auprès de sources indépendantes, neutres et impersonnelles, par exemple dans les médias ou auprès d'expert-e-s indépendant-e-s. Les femmes de leur côté s'appuient plus fréquemment sur des recommandations personnelles provenant aussi bien de leur environnement personnel que de leur garagiste.

Graphique 19



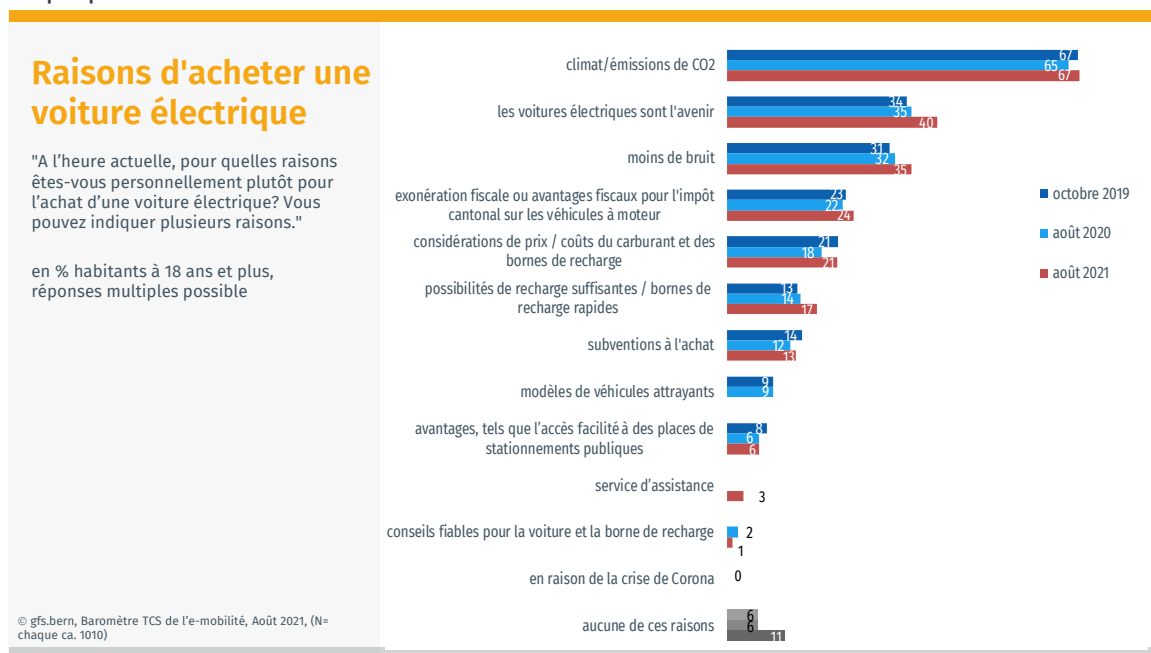
4 Moteurs de l'électromobilité

Les réflexions entourant le climat sont et demeurent le principal motif d'achat d'une voiture électrique. Avec un taux de 65 à 67 %, cet argument a été indiqué presque deux fois plus fréquemment que tout autre au cours des trois dernières années. Le deuxième argument (et qui a connu une nette ascension cette année) est la conviction fondamentale que cette forme de mobilité est celle de l'avenir.

Il saute aux yeux que cette année ce sont notamment des motifs techniques qui sont montés en puissance dans les réflexions entourant l'achat d'une voiture électrique: Par exemple les émissions de bruit réduites (+3 %) et la disponibilité de suffisamment de stations de recharge (+3 %).

Les arguments économiques (réflexions sur les prix, exemption fiscale, subventions) gagnent eux aussi en importance, mais moins fortement.

Graphique 20



L'ordre des arguments traités dans l'enquête sur le thème de l'électromobilité reste le même au fil des années: le plus de soutien est témoigné à l'argument selon lequel les voitures électriques ne font que peu de bruit. En revanche, la valeur du véhicule à la revente persiste en 2021 à ne pas figurer au premier plan. On note toutefois que cet argument précisément gagne en approbation comparé à l'année dernière.

D'une manière très générale, en 2021, plus de gens que par le passé semblent convaincus du potentiel de performance des voitures électriques. Outre l'approbation plus large rencontrée envers la valeur élevée d'un véhicule électrique à sa revente, nettement plus de gens estiment que les voitures électriques sont tout aussi performantes que leurs homologues à moteur atmosphérique. En gros la moitié de la population estime par ailleurs que la technologie des voitures électriques surclasse celle des voitures conventionnelles.

Comparé à la première enquête réalisée en 2019, les habitant-e-s de la Suisse voient en nettement plus grand nombre les avantages des voitures électriques en termes de prix. Ces réflexions sont motivées en premier lieu par la disponibilité d'électricité à bas prix, par les frais d'entretien réduits et par la fiscalité réduite de ces véhicules à moteur. Par contre, le prix de l'essence en train de changer figure moins au premier plan. Sur ce point, les avis restent constants par rapport à l'année dernière.

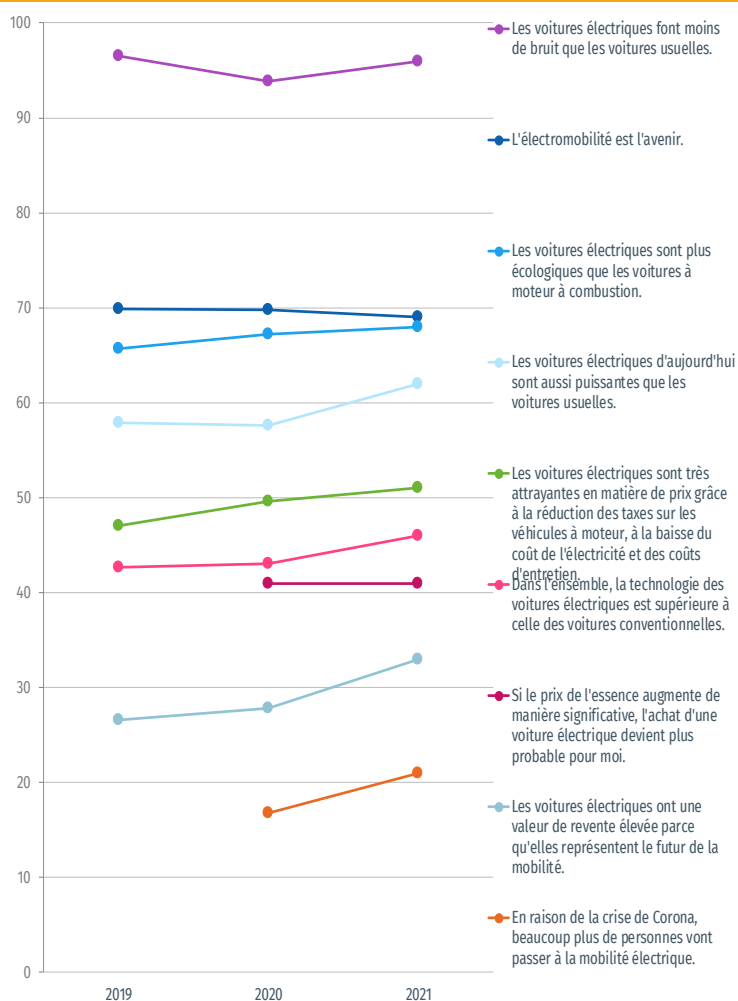
Certes l'approbation de l'argument mettant en lien la montée en puissance de l'électromobilité et la crise du coronavirus (et avec elles le changement de comportement en matière de mobilité) est la plus faible. Comparé à l'année dernière toutefois, les gens sont nettement plus nombreux (plus de 20 %) à estimer que la pandémie sert de moteur à la conversion.

Graphique 21

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



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (N= chaque ca. 1010)

5 Obstacles à l'électromobilité

Le décalage des motifs pour ou contre l'achat suit le décalage, par étapes, d'une voiture électrique perçue comme le jouet de quelques passionné-e-s de technique vers le moyen de transport potentiel de vastes pans de la population: Des facteurs tels que la crainte d'une disponibilité insuffisante de stations de recharge, l'autonomie restreinte des véhicules et la nécessité de planifier d'avance les déplacements (plus le manque de flexibilité qui l'accompagne) gagnent en importance.

Les frais d'acquisition élevés conservent certes leur deuxième position et constituent ainsi un obstacle considérable à une diffusion plus rapide des voitures électriques. Cependant, au cours de ces trois dernières années, la part d'habitant-e-s de la Suisse qui indiquent les questions de coûts comme motif concret a constamment diminué.

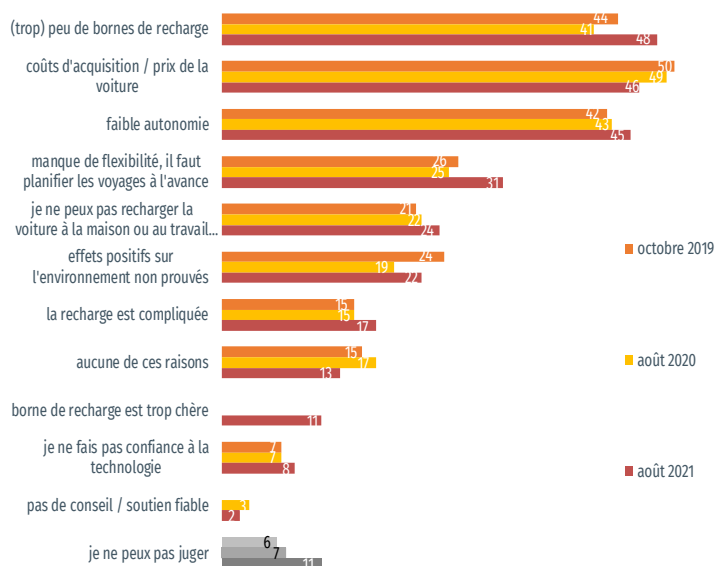
A regarder par-delà l'ensemble des motifs, on peut donc dire que les obstacles logistiques gagnent plus fortement le devant de la scène tandis que la question des coûts perd un peu d'importance.

Graphique 22

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."

en % habitants à 18 ans et plus, réponses multiples possible



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (N= chaque ca. 1010)

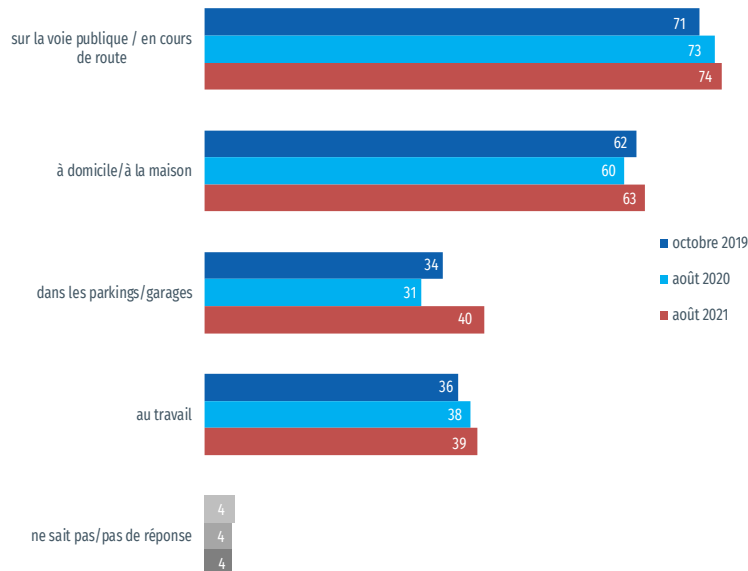
L'attention accrue portée sur la disponibilité des stations de recharge a pour effet que leur absence est aussi plus fréquemment perçue. C'est le cas aussi bien sur l'espace public que dans la localité du domicile, dans les parkings et sur le lieu de travail.

Graphique 23

Là où les stations de recharge manquent

"Parmi les raisons contre l'achat d'une voiture électrique, vous avez indiqué qu'il y a (trop) peu de bornes de recharge. Dans ce cas concret, où est-ce que vous auriez besoin d'une bonne de recharge?"

en % habitants à 18 ans et plus qui ont dit "pas assez de bornes de recharge" comme raison contre l'achat d'une voiture électriques, réponses multiples possible



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, Août 2021, (n= chaque ca. 430)

Le principal argument contre l'achat d'une voiture électrique est et demeure depuis trois ans la faible densité des stations de recharge. La frise chronologique montre cependant que les arguments contre l'électromobilité tendent à perdre du terrain plutôt qu'à être soutenus par de vastes pans de la population.

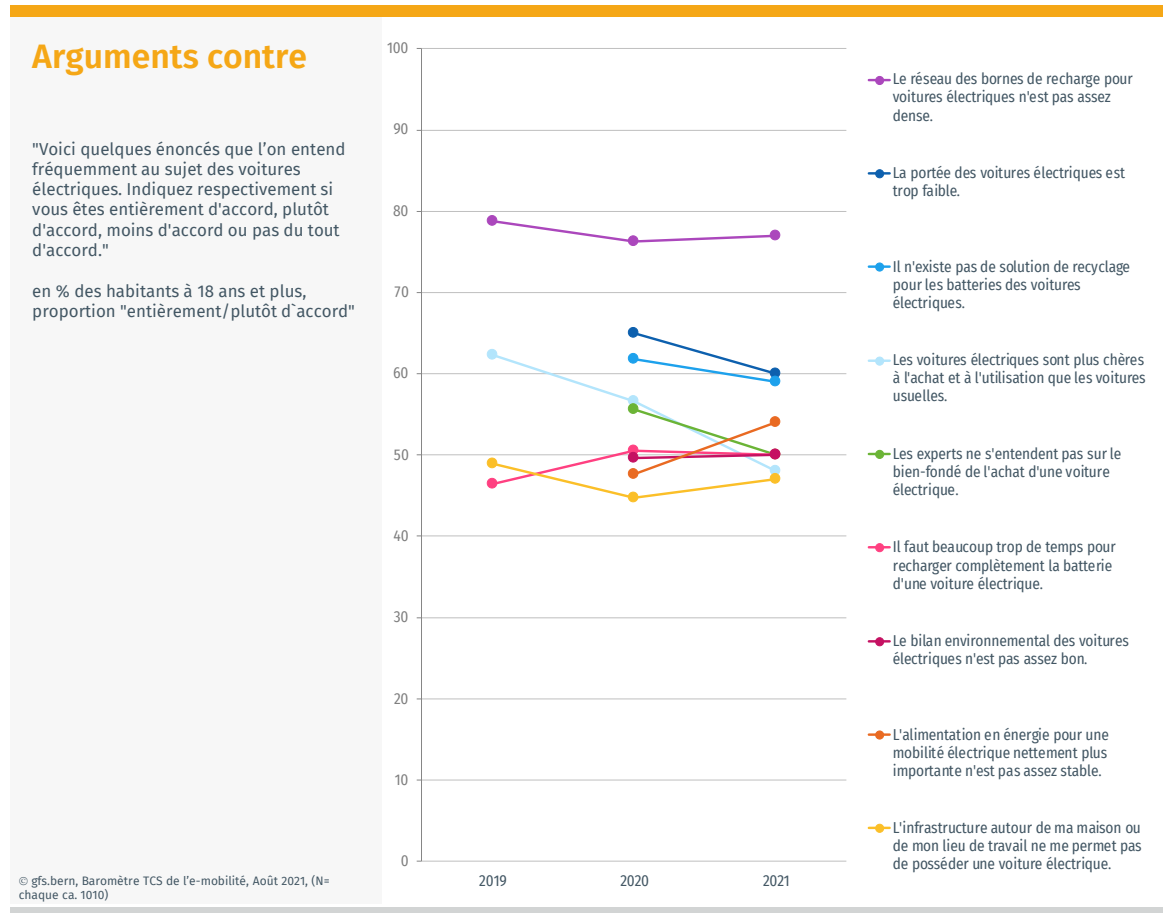
Concrètement, la part d'habitant-e-s de la Suisse estimant que l'autonomie des voitures électriques est trop faible, que l'on manque de solutions de recyclage et que les coûts

d'acquisition sont trop élevés comparé aux voitures à moteur atmosphérique est en train de régresser. De même, le caractère judicieux des voitures électriques en général tel que l'exposent les expert-e-s inspire moins de doutes.

Comparé à l'année dernière, il y a cependant plus de gens qui ne sont pas sûrs que l'alimentation en électricité soit suffisamment stable pour assurer la mobilité d'un nombre encore plus élevé de voitures électriques. Cette augmentation pourrait aussi être interprétée par les discussions politiques actuelles tout autour du raccordement au marché de l'électricité de l'UE et par les scénarios d'un manque général d'électricité en hiver.

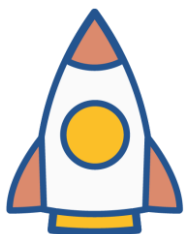
Et enfin a légèrement augmenté la part de personnes qui, faute d'infrastructure chez elles ou sur le lieu de travail, estiment ne pas pouvoir posséder de voiture électrique.

Graphique 24



6 Synthèse

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



DE LA LANCÉE D'UN PETIT NOMBRE AU BOULEVERSEMENT DE SOCIÉTÉ

Une majorité croissante d'habitant-e-s de la Suisse croit en l'avenir de l'électromobilité. Certes la part de la population se déplaçant en voiture électrique est réduite pour l'instant, mais cette part croît très rapidement depuis un bas niveau. Entraînée par la jeune génération idéologiquement motivée ne craignant pas le contact avec les technologies du futur, et par les personnes disposant d'un revenu élevé et de plusieurs voitures, l'électromobilité est en train de se diffuser au cœur de la société. La part de population qui ne sait pas comment prendre l'électromobilité diminue de plus en plus.



LA SÉCURITÉ DE L'APPROVISIONNEMENT FIGURE AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS.

L'expansion de l'électromobilité déplace la loupe vers la sécurité de l'approvisionnement. Outre la discussion entourant la question de la disponibilité des stations de recharge, le thème de la pénurie d'électricité préoccupe lui aussi la population. Les évolutions actuelles tout autour de la structuration des relations entre la Suisse et l'Union européenne amplifient ces préoccupations.



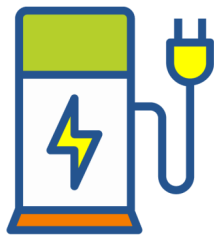
CONFLIT GÉNÉRATIONNEL ET EXIGENCES POLITIQUES

La promotion politique des conditions cadres entourant une vaste utilisation de l'électromobilité en Suisse se trouve confrontée à un conflit générationnel. Les plus jeunes veulent voir une politique active recourant à des incitatifs financiers ou même à des interdictions. Les générations plus anciennes sont presque impossibles à enthousiasmer pour de telles avancées, elles font aussi passer la sécurité de l'approvisionnement parfois avant la durabilité et sont d'une manière générale plus sceptiques vis-à-vis d'un soutien par l'État.



DES SOURCES DIFFÉRENTES POUR DES INTENTIONS DIFFÉRENTES

Comparé à l'année dernière, le niveau d'information de la population sur l'électromobilité augmente. Les médias demeurent dans cette progression la plus importante source d'informations, suivis de l'environnement personnel ou aussi des expert-e-s. Tandis que les jeunes, intéressés d'une manière générale, se procurent leurs informations sur ce thème aux sources les plus diverses, le/la garagiste joue chez les moins jeunes un rôle plus important, aussi certainement parce que chez eux les intentions d'achat sont plus concrètes.



LES MOTEURS ET LES OBSTACLES LOGISTIQUES ARRIVENT SOUS LA LOUPE

Le décalage des motifs pour ou contre l'achat suit le décalage, par étapes, d'une voiture électrique perçue comme le jouet de quelques passionné-e-s de technique vers le moyen de transport potentiel de vastes pans de la population: La durabilité et les réflexions idéologiques demeurent le leitmotiv, des facteurs logistiques comme le réseau de stations de recharge ou l'autonomie font maintenant l'objet d'une attention majeure. Plus la population se familiarise avec l'électromobilité et moins pèsent les réserves en matière de coûts et de prix.

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 1'001 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 24.08. et le 08.09.2021.

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

Tableau 1: Détails méthodologiques

Commettant	TCS Touring Club Suisse
Population statistique	Habitantes et habitants de 18 ans et plus
Relevé des données	en ligne
Méthode de prélèvement d'échantillon	Autosélection à partir d'un panel en ligne de gfs.bern
Période d'enquête	24.08-08.09.2021
Taille de l'échantillon	Nombre total de personnes intégrées CH N = 1'001
Erreur inhérente à l'échantillon	±3.2 % pour 50/50 et probabilité de 95 %

©gfs.bern, Baromètre TCS de l'électromobilité, octobre 2021

7.2 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

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

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

Stagiaire à la direction des projets, politologue

✉ adriana.pepe@gfsbern.ch

Spécialités:

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





AARON VENETZ

Collaborateur scientifique, politologue

✉ aaron.venetz@gfsbern.ch

Spécialités:

Modélisations des données, méthodes qualitatives, recherches, analyse de données, programmations, analyses des médias, visualisations



OLGA JENZER

Stagiaire sciences des données et analyse politique

✉ olga.jenzer@gfsbern.ch

Spécialités:

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



DANIEL BOHN

Collaborateur de projet, informaticien spécialiste du développement d'applications

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Spécialités:

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



ROLAND REY

Collaborateur administratif

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Spécialités:

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

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 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

 **SWISS INSIGHTS**
Institute Member

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