

Baromètre de la mobilité suisse

**Voiture et compagnie:
la mobilité aujourd'hui et demain**

Septembre 2023

1	Baromètre de la mobilité	3
1.1	À propos de cette étude	3
1.2	Résumé des principaux résultats	5

2	Posséder une voiture aujourd'hui	7
2.1	La voiture domine en dehors des villes	7
2.2	Coûts sous-estimés	10

3	Relation à la voiture	13
3.1	La voiture, un objet d'usage courant incontournable	13
3.2	Les préoccupations environnementales comme moteur de la mobilité électrique	17

4	Alternatives à la possession traditionnelle d'une voiture	23
4.1	L'autopartage : un concept établi qui a du potentiel	23
4.2	Abonnement auto : pas seulement pour les amateurs de voitures	29

5	Collecte des données et méthode	38
5.1	Collecte des données et échantillon	38
5.2	Pondération représentative	38

MENTIONS LEGALES

Baromètre de la mobilité suisse, septembre 2023

Client : Astara Mobility Switzerland AG

Mandataire : Sotomo, Dolderstrasse 24, 8032 Zurich.

Auteurs/autrices : Simon Stückelberger, Gordon Bühler, Michael Hermann

Baromètre de la mobilité

1.1. À PROPOS DE CETTE ÉTUDE

Nous vivons à une époque où nous n'achetons plus depuis longtemps notre musique et nos films : nous utilisons le streaming. La transformation numérique s'accompagne d'un regain de flexibilité, un avantage très appréciable dans de nombreux domaines car nous planifions de plus en plus à court terme, tant sur le plan privé que professionnel. L'achat d'une voiture en revanche implique un engagement à long terme. Dans quelle mesure ce modèle classique de détention d'une voiture est-il encore contemporain ?

Les offres déjà bien établies d'autopartage constituent d'ores et déjà des alternatives à l'acquisition d'un véhicule par le biais d'un achat ou d'un leasing. De même, les abonnements auto ont récemment fait leur apparition en Suisse. À la différence du leasing, l'abonnement auto court généralement sur des périodes plus courtes. Par ailleurs, le prestataire prend en charge pour les automobilistes un grand nombre des formalités administratives liées à la détention d'un véhicule. Le présent rapport a pour ambition de mettre en lumière le potentiel de ces alternatives et de dresser un état des lieux : où en est aujourd'hui la Suisse en matière de possession de véhicules et que pensent les Suisses de la (détention d'une) voiture ?

Ce baromètre de la mobilité met en évidence le comportement et la conception des Suisses dans le domaine de la mobilité, en

Baromètre de la mobilité suisse

se concentrant tout particulièrement sur la mobilité automobile et la possession d'un véhicule. L'étude a été réalisée par Sotomo sur mandat d'Astara. Entre le 27 juin et le 4 juillet 2023, 2456 personnes ont été interrogées. Les résultats sont représentatifs de la population germanophone, francophone et italophone de plus de 18 ans.

1.2. RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

Posséder une voiture aujourd'hui

La voiture est le mode de déplacement le plus répandu en Suisse, sachant toutefois que cette dominance prévaut notamment dans les zones rurales. Dans les grandes villes, les transports publics et le vélo l'emportent (→fig. 2). Du reste, il apparaît que les Suisses sous-estiment les coûts mensuels occasionnés par leur voiture. Les personnes interrogées les évaluent à une valeur médiane d'env. 300 francs, un montant nettement inférieur à la statistique de référence (→fig. 4).

Relation à la voiture

Une minorité seulement indique entretenir un lien émotionnel avec la voiture. La plupart des gens estiment certes qu'il est important d'avoir son propre véhicule, mais ils le considèrent avant tout comme un objet d'usage courant (→fig. 5, fig. 6). Un tiers des personnes interrogées avouent avoir mauvaise conscience vis-à-vis de l'environnement lorsqu'elles se déplacent en voiture. Cette «honte de l'auto» est ainsi nettement moins répandue que la «honte de prendre l'avion» (→fig. 11). Pour 70% des propriétaires de voiture, un niveau d'émissions de CO₂ plus faible constitue un critère de choix pour l'achat d'un véhicule. Ces propriétaires de voiture soucieux des émissions de CO₂ envisagent bien plus volontiers d'acquérir un véhicule électrique. Mais même au sein de ce groupe, moins de la moitié seulement se décideraient pour un modèle électrique lors de leur prochain achat (→fig. 12, fig. 13).

Alternatives à la possession traditionnelle d'un véhicule

Les services d'autopartage sont particulièrement plébiscités dans les villes, par les jeunes et les personnes qui n'entretiennent aucun lien affectif avec les voitures ou qui ne possèdent pas de véhicule à titre personnel (→fig. 15). Si l'autopartage constitue d'ores et déjà une alternative bien ancrée à la détention d'un véhicule et suscite l'intérêt d'environ un cinquième de la population, les abonnements auto ont encore la vie dure : rares

Baromètre de la mobilité suisse

sont les personnes qui s'imaginent souscrire un tel abonnement dans un avenir proche (→fig. 14, fig. 19). Quant à celles qu'un abonnement auto pourrait intéresser, elles apprécient avant tout de ne pas avoir à déboursier le prix d'une voiture neuve (→fig. 23).

Posséder une voiture aujourd'hui

Ce chapitre a pour objet l'analyse de l'ampleur, de la nature et des coûts de la détention d'une voiture en Suisse. Nous avons mis en évidence les différences qui existent entre les zones rurales et urbaines en matière de possession de véhicules et d'abonnements, et nous avons demandé aux personnes interrogées d'estimer ce que leur coûte chaque mois leur voiture.

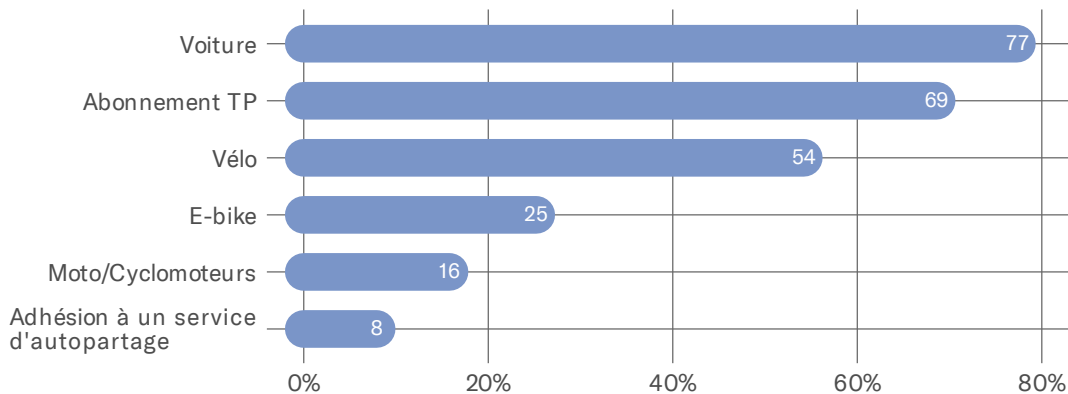
2.1. LA VOITURE DOMINE EN DEHORS DES VILLES

La voiture est une composante fixe des foyers suisses. Près de 80% des personnes interrogées déclarent posséder au moins une voiture. C'est donc de loin le mode de déplacement le plus répandu à titre individuel. En parallèle, 8% de la population adhèrent à un service d'autopartage. Plus de la moitié affirment disposer d'un vélo. Le vélo électrique (25%), la moto et les rollers (16%) suivent loin derrière. Les transports publics jouent également un rôle important en termes de mobilité en Suisse : quelque 70% de la population suisse disposent d'un abonnement aux transports publics (AG, demi-tarif ou abonnement local).

Baromètre de la mobilité suisse

Détention de véhicules et d'abonnements (fig. 1)

«Parmi les véhicules suivants, quels sont ceux que possède votre ménage? (Plusieurs réponses possibles)», «Possédez-vous un des abonnements ci-dessous? (Plusieurs réponses possibles)»



Cette dominance de la voiture n'est cependant pas valable dans toute la Suisse. Dans les grandes villes, les vélos sont plus nombreux que les voitures dans les garages ou sur les esplanades. Les citoyen·e·s sont également plus nombreux·ses à posséder un abonnement aux transports publics qu'une voiture. Comme le montre l'illustration 2, seule la moitié environ des habitant·e·s des grandes villes disposent d'une voiture, alors qu'ils·elles sont une grande majorité (90%) à la campagne et dans les banlieues. Les villes de plus petite taille se trouvent entre les deux (env. trois quarts). Dans les grandes villes, la possession d'une voiture personnelle est dans une certaine mesure remplacée par le recours à des services d'autopartage. Grâce sans doute aux nombreuses possibilités de combinaison avec les transports publics, ces services occupent une place nettement plus importante qu'à la campagne.

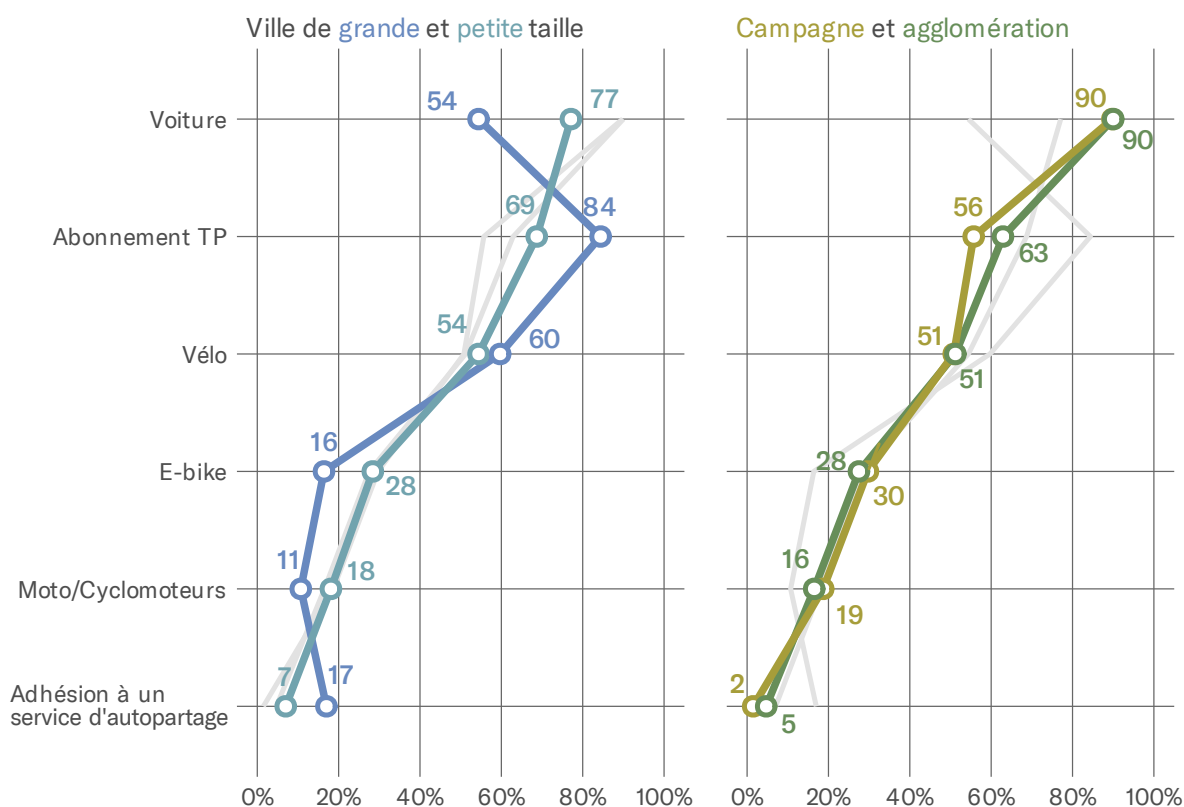
Dans les grandes villes, les transports publics et le vélo l'emportent.

Baromètre de la mobilité suisse

Les abonnements aux transports publics (AG, demi-tarif ou abonnement local) suivent une autre tendance que celle qui se dessine en matière de détention de véhicules. Dans les grandes villes, 84% de la population possède un abonnement tandis que dans les zones rurales, c'est le cas pour une personne sur deux seulement. En ce qui concerne le vélo, les différences entre les régions sont moins marquées, mais la tendance va néanmoins dans le même sens : les vélos sont plus nombreux dans les grandes villes qu'à la campagne. À noter que cela ne s'applique en revanche pas aux vélos électriques, qui sont plus répandus dans les zones moins urbanisées que dans les villes. Les vélos électriques ne semblent donc pas remplacer les vélos, ils s'en distinguent au contraire en termes d'usage et de groupe cible.

Véhicules et abonnements - par région (fig. 2)

«Parmi les véhicules suivants, quels sont ceux que possède votre ménage? (Plusieurs réponses possibles)», «Possédez-vous un des abonnements ci-dessous? (Plusieurs réponses possibles)»

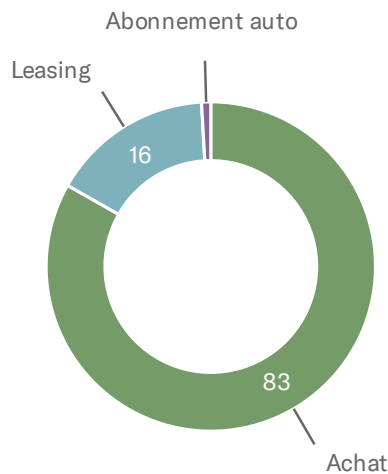


2.2. COÛTS SOUS-ESTIMÉS

En Suisse, les personnes qui détiennent une voiture l'ont généralement achetée. C'est ce qu'ont confirmé 80% des personnes interrogées. Elles sont 16% à recourir au leasing, un système de location de voiture longue durée selon lequel l'utilisateur·rice prend en charge l'entretien et l'assurance du véhicule. Au cours des dernières années, le principe de l'abonnement auto a également fait son apparition en Suisse. Assurance et entretien sont ici inclus dans les mensualités. Les abonnements auto sont un nouveau produit encore très peu utilisé actuellement.

Nature de la détention de voiture (fig. 3)

«Par quel biais votre foyer possède-t-il sa (première) voiture? (S'il y a plusieurs voitures, il s'agit de la première, la plus utilisée).»



Les Suisses sous-estiment nettement les dépenses pour leur voitures.

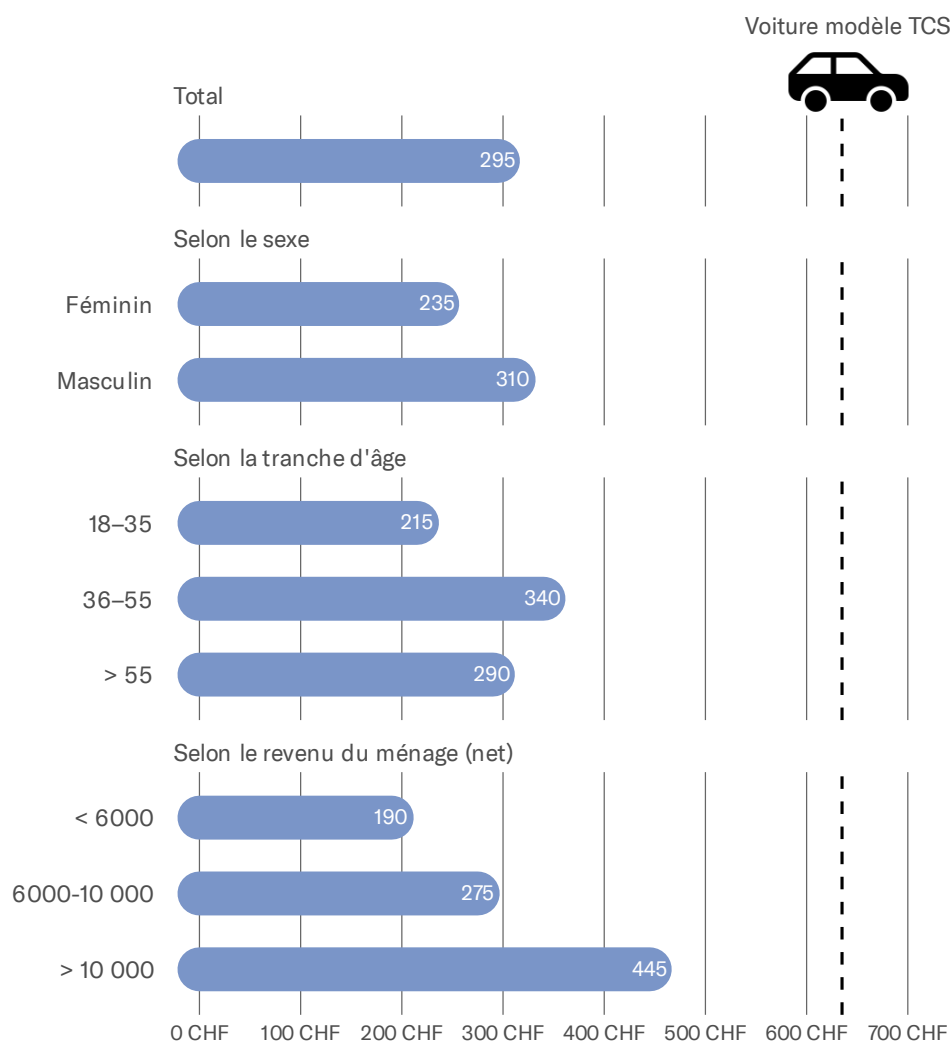
En moyenne, la population suisse estime dépenser environ 300 francs par mois pour sa voiture, sachant que ce montant inclut la décote, l'entretien et l'assurance mais ne tient pas compte des frais de carburant et de stationnement. Ce chiffre est une médiane. La moitié des personnes interrogées estiment que leurs coûts sont supérieurs, l'autre moitié qu'ils sont inférieurs. Il se trouve que les Suisses sous-estiment nettement le montant de ces dépenses. Selon le TCS Suisse, un véhicule type acheté neuf au prix de 39 000 francs coûterait par mois environ 635 francs (sans le carburant et le stationnement).¹ En moyenne, chaque personne interrogée évalue donc ses coûts à moins de la moitié des coûts de cette voiture type. Et si l'on ajoute les frais de stationnement et de carburant, les coûts selon le calcul du TCS passent même à 940 francs par mois. Cette sous-estimation est due d'une part au fait que de nombreux coûts tels que l'entretien sont répartis sur toute l'année, et d'autre part au fait que les gens ne prennent pas suffisamment en compte la décote de leur véhicule.

¹TCS 2023 : Combien me coûte ma voiture au km ?

Baromètre de la mobilité suisse

Dépenses mensuelles pour la voiture (fig. 4)

«Selon vous, combien dépensez-vous par mois pour votre (première) voiture?», médiane, uniquement propriétaires de voiture



Les femmes ont indiqué dépenser nettement moins que les hommes pour leur voiture. Concrètement, la valeur médiane chez les hommes s'élève à env. 310 francs, soit 30% de plus que chez les femmes (235 francs). Avec 340 francs, les 36-55 ans dépendent 60% de plus que les jeunes de moins de 35 ans, avec 215 francs. Les dépenses varient par ailleurs considérablement en fonction des revenus du foyer. Pour des revenus supérieurs à 10 000 francs, les coûts mensuels liés à la voiture sont estimés à quelque 450 francs.

Relation à la voiture

Ce chapitre traite de la perception qu'ont les Suisses de la voiture et du fait d'en posséder une. Nous nous intéressons à la passion que la population voue potentiellement à l'automobile et à l'importance qu'elle accorde au véhicule individuel. À mesure que les préoccupations environnementales en lien avec la mobilité augmentent, nous nous interrogeons : les automobilistes ont-ils mauvaise conscience et cela influence-t-il le comportement d'achat de voitures ?

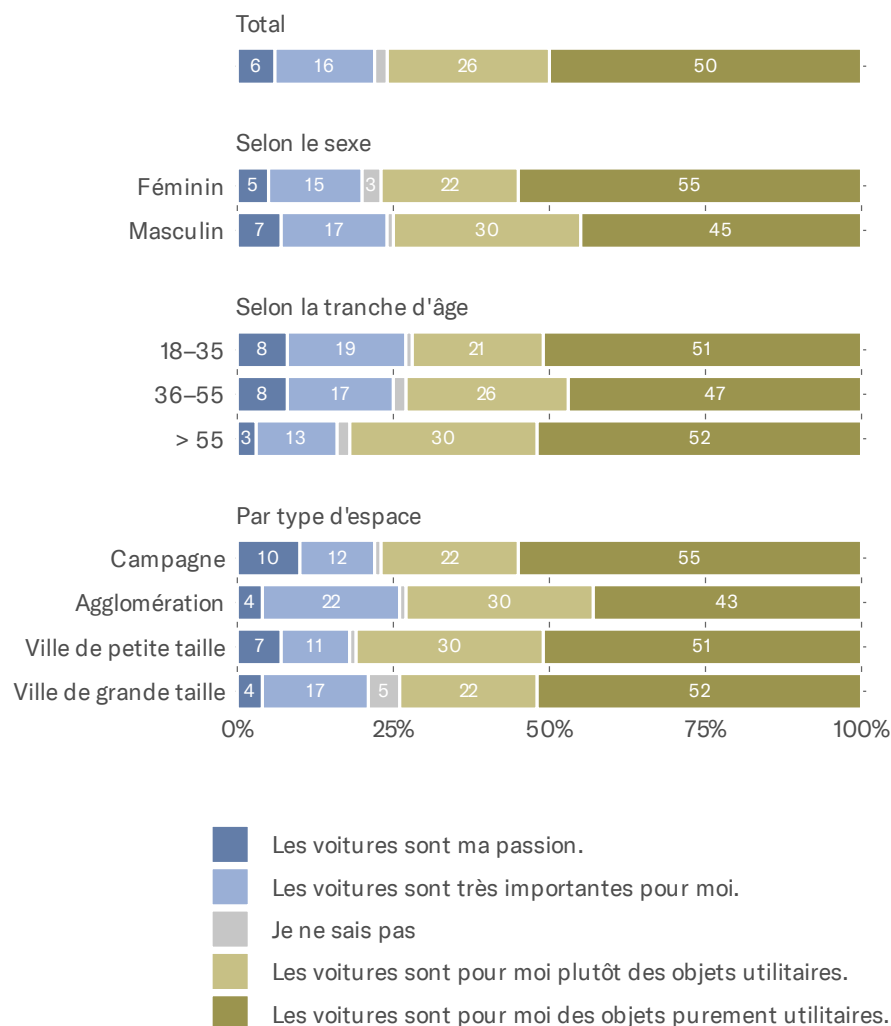
3.1. LA VOITURE, UN OBJET D'USAGE COURANT INCONTOURNABLE

Quel lien émotionnel la population suisse entretient-elle avec la voiture ? L'illustration 5 montre que pour trois quarts de la population, la voiture est un objet d'usage courant. Seul un quart des Suisses affirment être lié·e·s par des émotions positives fortes à leur véhicule. À noter qu'il n'y a pas d'écarts manifestes entre zones urbaines et zones rurales, ni de différences notables en fonction du sexe et de la classe d'âge. Les femmes se disent un peu moins adeptes des voitures que les hommes, et les amateurs de voitures sont également moins nombreux parmi les plus de 55 ans. C'est à la campagne que l'on retrouve le plus grand nombre de personnes considérant la voiture comme un pur objet d'usage courant.

Baromètre de la mobilité suisse

Relation à la voiture (fig. 5)

«Laquelle des affirmations suivantes s'applique le mieux à votre cas?»



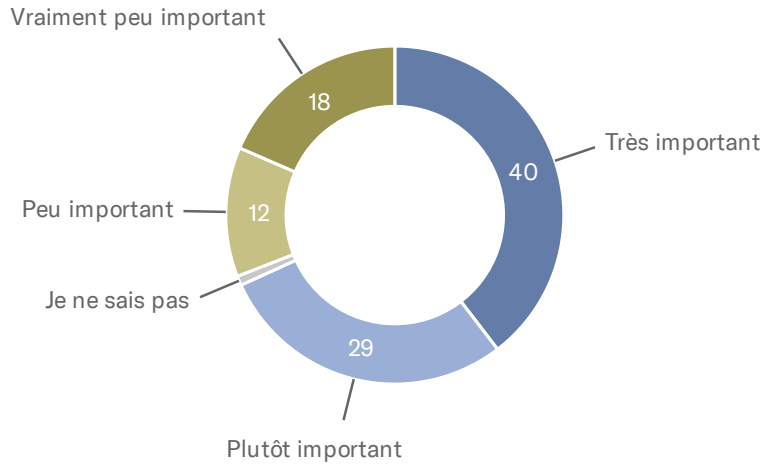
70% considère que posséder une voiture est important.

Bien que la voiture soit pour la plupart un objet d'usage courant ne suscitant aucun affect, le fait de posséder un véhicule personnel reste important pour les personnes interrogées. Dans l'ensemble, une nette majorité de quelque 70% considère que posséder une voiture est plutôt ou très important (fig. 6).

Baromètre de la mobilité suisse

Importance de posséder une voiture (fig. 6)

«À quel point est-il important pour vous de posséder votre propre voiture?»



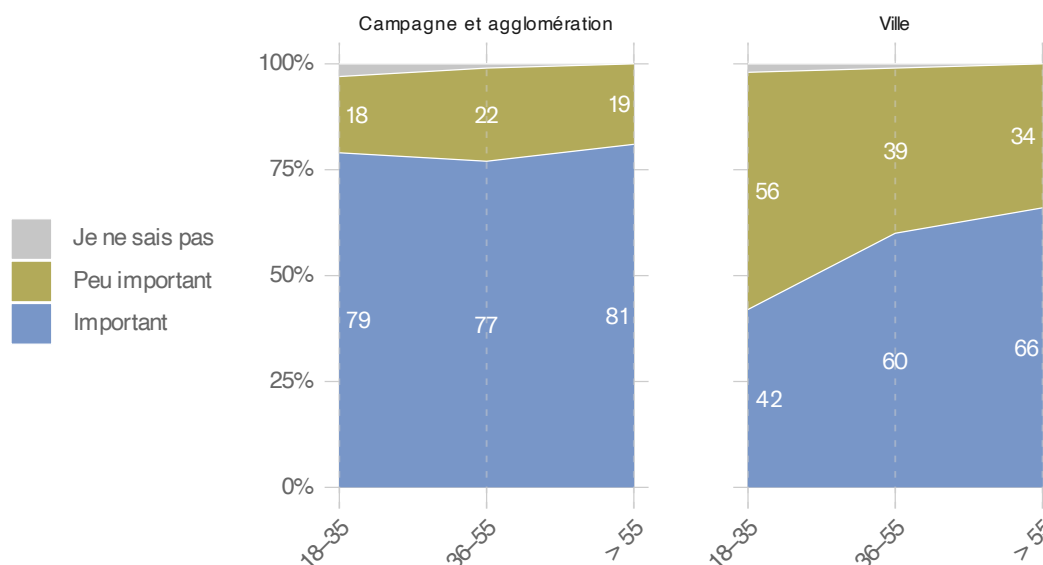
En ce qui concerne l'importance accordée au fait de posséder une voiture, on note des différences flagrantes entre ville et campagne. De manière générale, les personnes vivant dans des zones rurales ont davantage à cœur de posséder leur propre véhicule que celles habitant en ville. Comme l'indique l'illustration 5, ce phénomène ne peut pas être dû au fait que la voiture revêt globalement plus d'importance pour les gens à la campagne. Il semble plutôt que dans les zones rurales, les gens soient davantage tributaires de la voiture.

L'illustration 7 révèle qu'à la campagne et dans les périphéries urbaines, les différentes classes d'âge accordent toutes à peu près la même importance au fait de posséder une voiture. Les choses ne sont pas pareilles en ville, où les jeunes y sont manifestement moins attachés. Un état de fait qui peut être dû d'une part à la sensibilité accrue de la jeune population citadine pour les questions environnementales, et d'autre part à un besoin moins marqué à cet âge – la nécessité de disposer d'un véhicule augmentant avec

l'agrandissement de la famille et les problèmes de mobilité liés à l'âge.

Importance de posséder une voiture – par région et par tranche d'âge (fig. 7)

«À quel point est-il important pour vous de posséder votre propre voiture?»



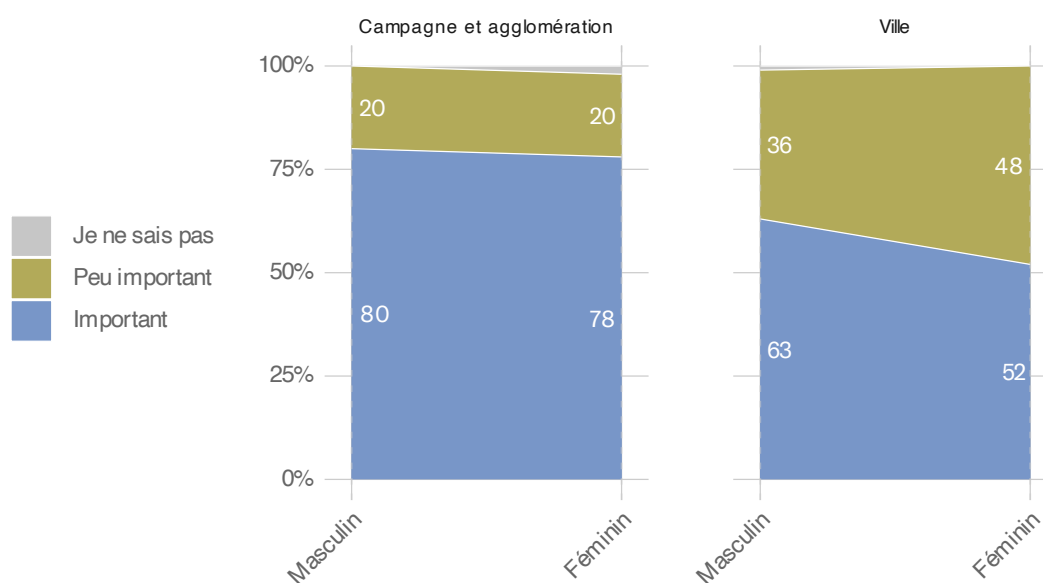
Les jeunes citadins accordent moins d'importance à la possession d'une voiture.

L'illustration 8 indique par ailleurs qu'en ville, l'importance accordée au fait de posséder une voiture n'est pas non plus la même selon le sexe. À la campagne, hommes et femmes ont une perception similaire. Dans les villes en revanche, à peine la moitié des femmes considèrent qu'il est (plutôt) important de posséder un véhicule, contre plus de 60% des hommes.

Baromètre de la mobilité suisse

Importance de posséder une voiture – par région et par sexe (fig. 8)

«À quel point est-il important pour vous de posséder votre propre voiture?»



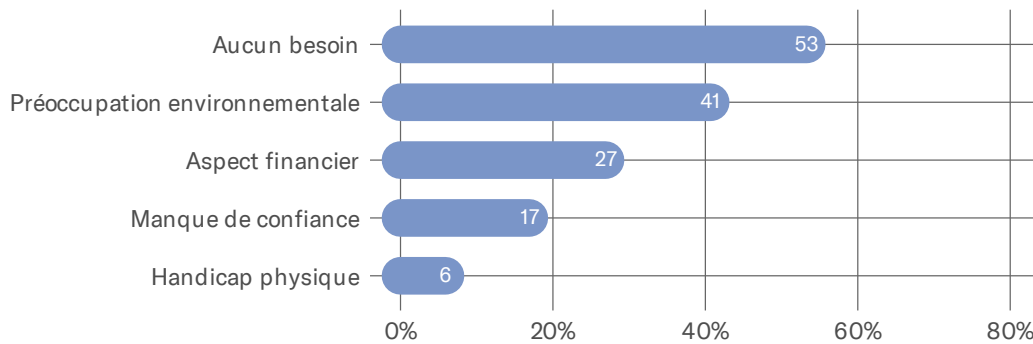
3.2. LES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES COMME MOTEUR DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Au cours des dernières années, les préoccupations environnementales liées à la mobilité (automobile) ont augmenté. Elles sont à l'origine du choix de certaines personnes d'éviter le recours à la voiture pour leurs déplacements individuels. Ainsi, 40% des personnes sans permis de conduire affirment ne pas avoir le permis en partie en raison de la problématique environnementale (fig. 9). Parmi les autres explications citées : l'absence de besoin ou les coûts.

Baromètre de la mobilité suisse

Motifs justifiant l'absence de permis de conduire (fig. 9)

«Pour quelles raisons n'avez-vous pas le permis? (plusieurs réponses possibles)», uniquement personnes sans permis de conduire

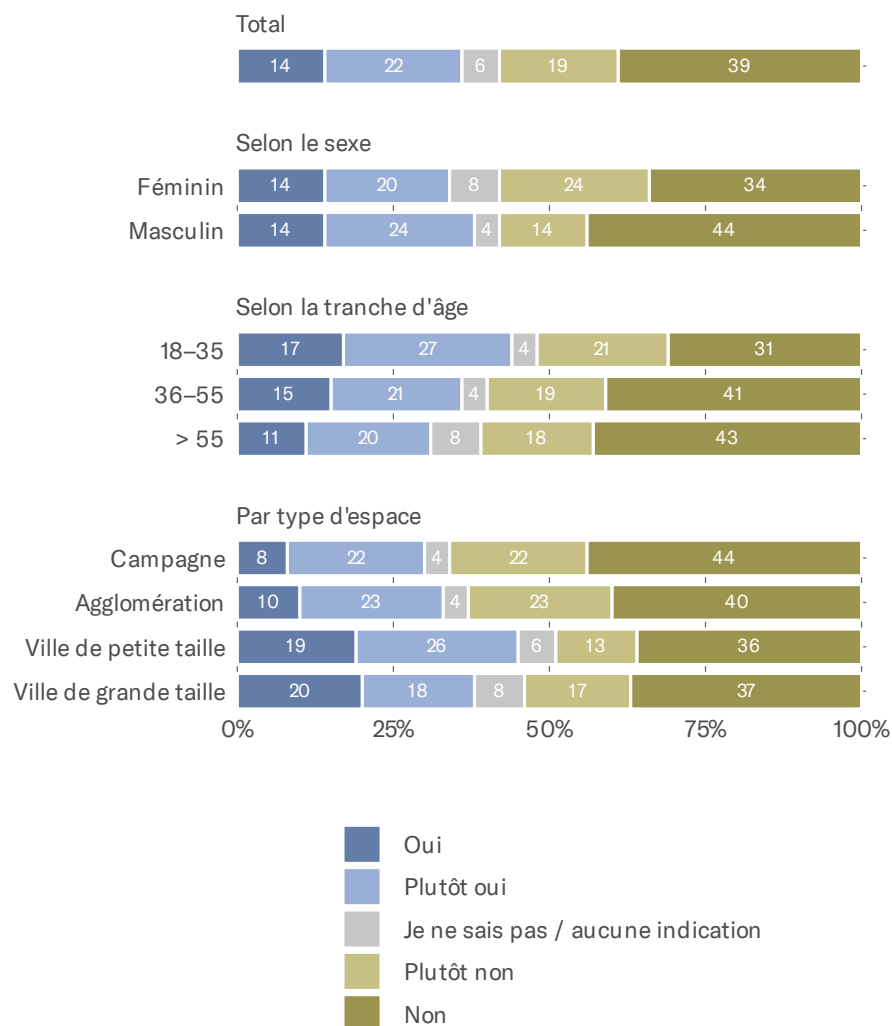


Ces préoccupations environnementales sont présentes dans toute la population. Comme le montre l'illustration 10, plus d'un tiers des personnes interrogées avouent avoir (plutôt) mauvaise conscience vis-à-vis de l'environnement lorsqu'elles utilisent une voiture à essence. Elles sont même 44% chez les moins de 36 ans. Par ailleurs, les personnes qui vivent en ville culpabilisent davantage au volant d'une voiture que celles habitant à la campagne. Ce constat est le reflet d'une sensibilité écologique fondamentalement plus marquée au sein de la population citadine. Qui plus est, les gens en ville ont davantage de possibilités de remplacer la voiture par un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement, ce qui renforce encore leur mauvaise conscience quand ils circulent en voiture. Aucune différence significative n'est relevée entre les hommes et les femmes.

Baromètre de la mobilité suisse

Mauvaise conscience lors de l'utilisation d'une voiture à essence (fig. 10)

«Avez-vous mauvaise conscience par rapport à l'environnement lorsque vous utilisez un véhicule à essence?»

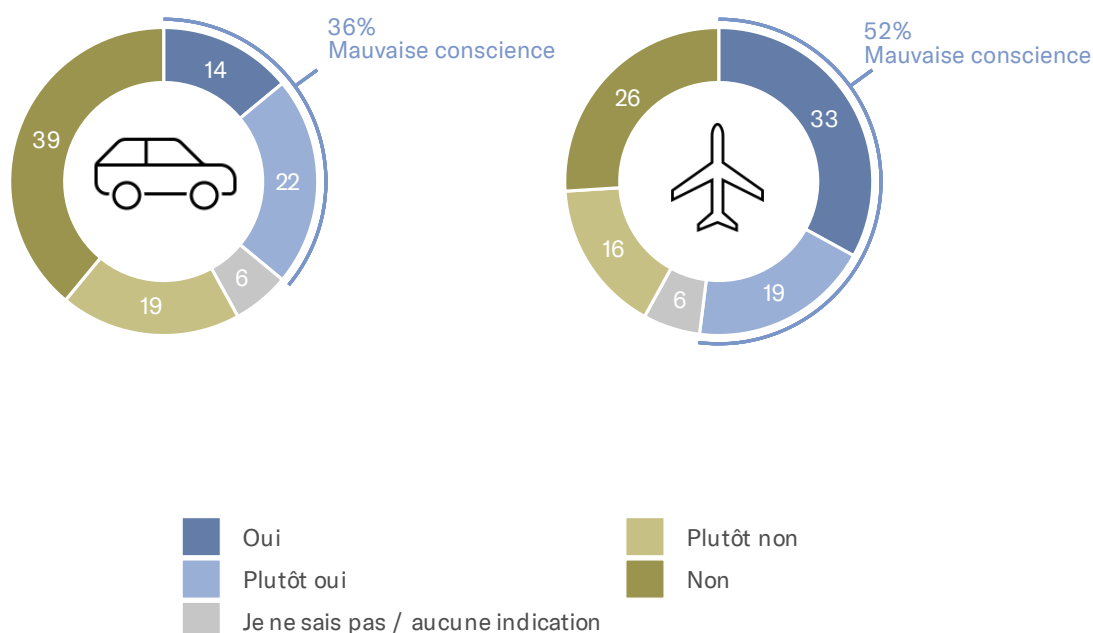


La «honte de l'auto» est donc bien présente, mais elle est nettement moins répandue que la «honte de prendre l'avion». Tandis qu'un tiers seulement des personnes interrogées affirment avoir mauvaise conscience au volant, elles sont plus de la moitié à culpabiliser de prendre l'avion. Un phénomène qui s'explique aisément par les émissions de CO₂ nettement plus élevées qu'engendre le trafic aérien.

La «honte de l'auto» est nettement moins répandue que la «honte de prendre l'avion».

Mauvaise conscience de conduire et de prendre l'avion (fig. 11)

«Avez-vous mauvaise conscience par rapport à l'environnement lorsque vous utilisez un véhicule à essence?», «Avez-vous mauvaise conscience pour des raisons liées à l'environnement lorsque vous prenez l'avion?»



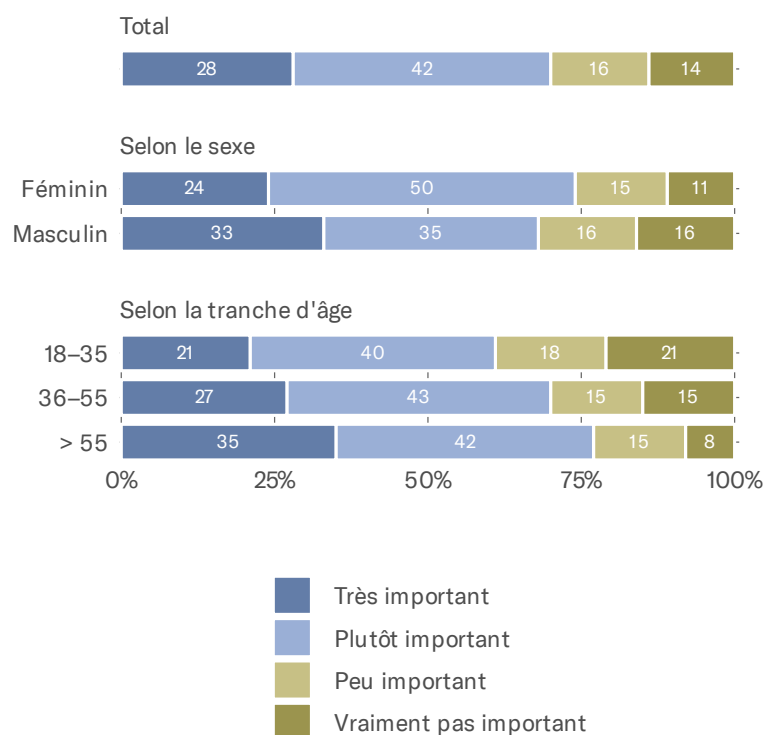
Les préoccupations environnementales liées à la circulation automobile se répercutent sur les intentions d'achat. Une nette majorité (70%) des propriétaires de véhicules affirment ainsi qu'un niveau d'émissions de CO₂ plus bas est un critère plutôt ou très important pour le choix d'un modèle de voiture. Éton-

Baromètre de la mobilité suisse

namment, lors de l'achat concret d'un véhicule, les seniors se révèlent plus concernés par les aspects environnementaux que les jeunes. Peut-être qu'avec l'âge, certains critères relatifs à la voiture, l'allure sportive par exemple, qui sont généralement synonymes d'émissions de CO₂ plus élevées, passent au second plan.

Émissions de CO₂ des voitures (fig. 12)

«Quelle importance accordez-vous à de faibles émissions de CO₂ lors du choix d'une voiture?», uniquement propriétaires de voiture

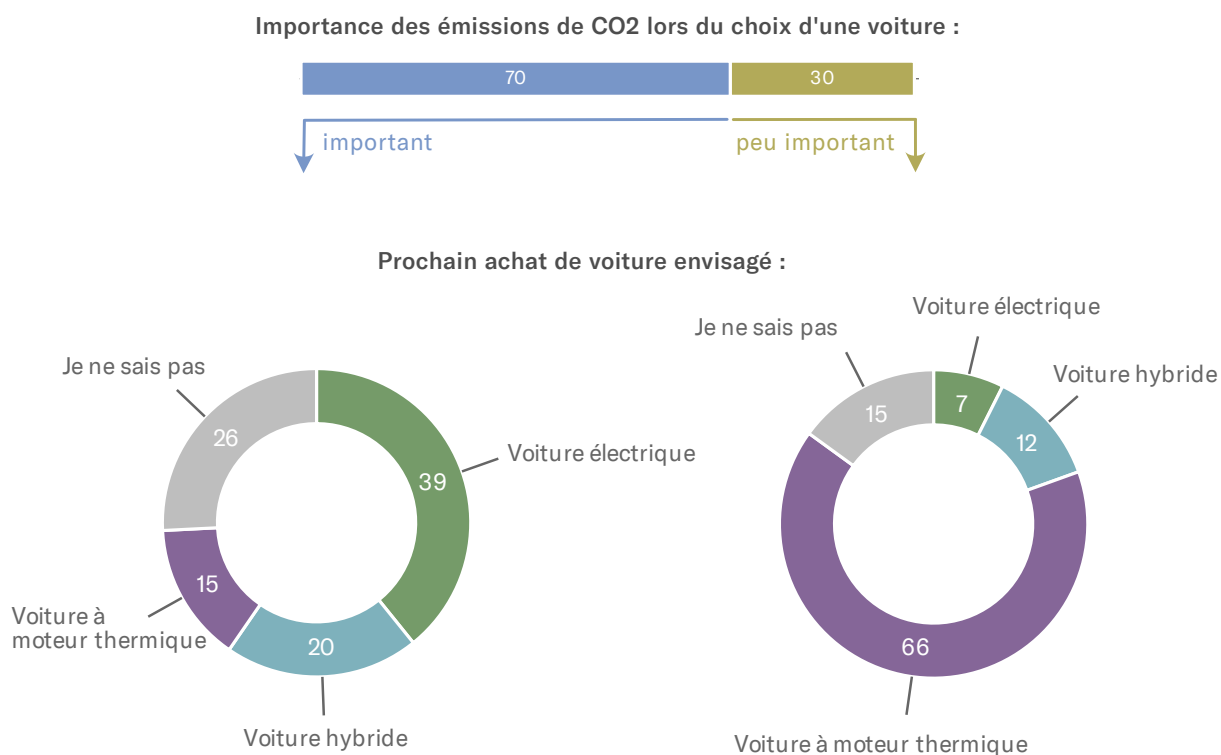


L'illustration 13 indique que ces considérations environnementales ont également un impact sur le choix de la motorisation du prochain modèle acheté. Parmi les propriétaires d'un véhicule souhaitant réduire les émissions de CO₂, 40% déclarent envisager d'acheter un modèle électrique comme prochaine voiture. Cette proportion s'élève à moins de 10% parmi les propriétaires de voiture qui ne se soucient pas des émissions de CO₂. Les préoccupations environnementales sont donc un important moteur du passage à la mobilité électrique : la réduction des émissions de CO₂ est la motivation n° 1 pour l'achat de modèles électriques.

Cependant, une grande majorité n'envisage absolument pas de passer à l'électrique lors de l'achat d'un prochain véhicule. Seuls 30% de la population totale (non illustrés) prévoient d'acheter un modèle électrique comme prochaine voiture. Même les personnes qui affirment accorder de l'importance aux émissions de CO₂ ne comptent pas acheter par la suite de voiture électrique.

Prochain achat de voiture (fig. 13)

«Quelle importance accordez-vous à de faibles émissions de CO₂ lors du choix d'une voiture?», «Pour quel type de véhicule prévoyez-vous d'opter lors de votre prochain achat?», uniquement propriétaires de voiture



Les voitures électriques sont surtout achetées pour réduire les émissions de CO₂.

Alternatives à la possession traditionnelle d'une voiture

La grande majorité des foyers suisses possèdent une voiture et la plupart d'entre eux estiment encore que posséder un véhicule est important. Dans le même temps, cependant, le lien émotionnel avec la voiture est faible. Cela pourrait laisser supposer que les gens sont ouverts aux alternatives à la possession classique d'un véhicule. De nombreuses personnes se passent d'ores et déjà de voiture dans les grandes villes. Dans le présent chapitre, nous nous intéressons à l'autopartage et aux abonnements auto en guise d'alternatives à la possession d'une voiture.

4.1. L'AUTOPARTAGE : UN CONCEPT ÉTABLI QUI A DU POTENTIEL

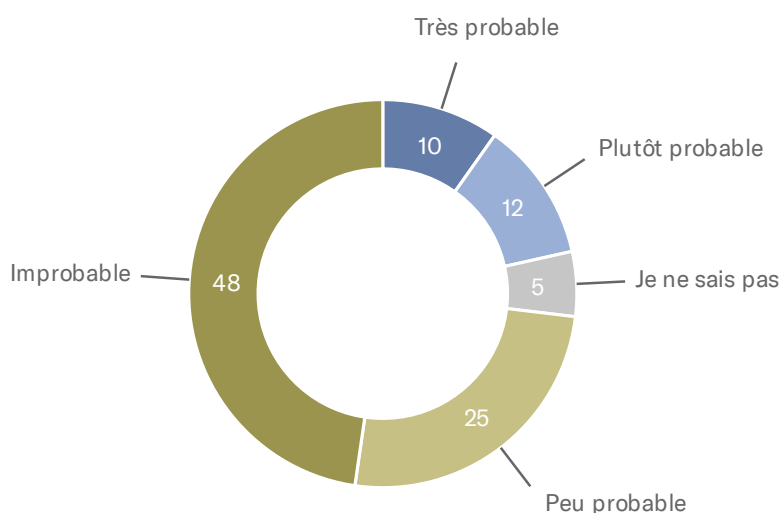
Dans le premier chapitre, nous avons vu que l'autopartage était déjà une offre de mobilité bien ancrée en Suisse. Près de 8% des personnes interrogées adhèrent à un service d'autopartage comme Mobility. Dans les grandes villes, elles sont même 17%. Selon l'illustration 14, il existe un potentiel de croissance. Parmi les personnes interrogées, 22% estiment plutôt ou très pro-

Baromètre de la mobilité suisse

able d'avoir recours à un service d'autopartage dans les cinq prochaines années.

Utilisation de services d'autopartage (fig. 14)

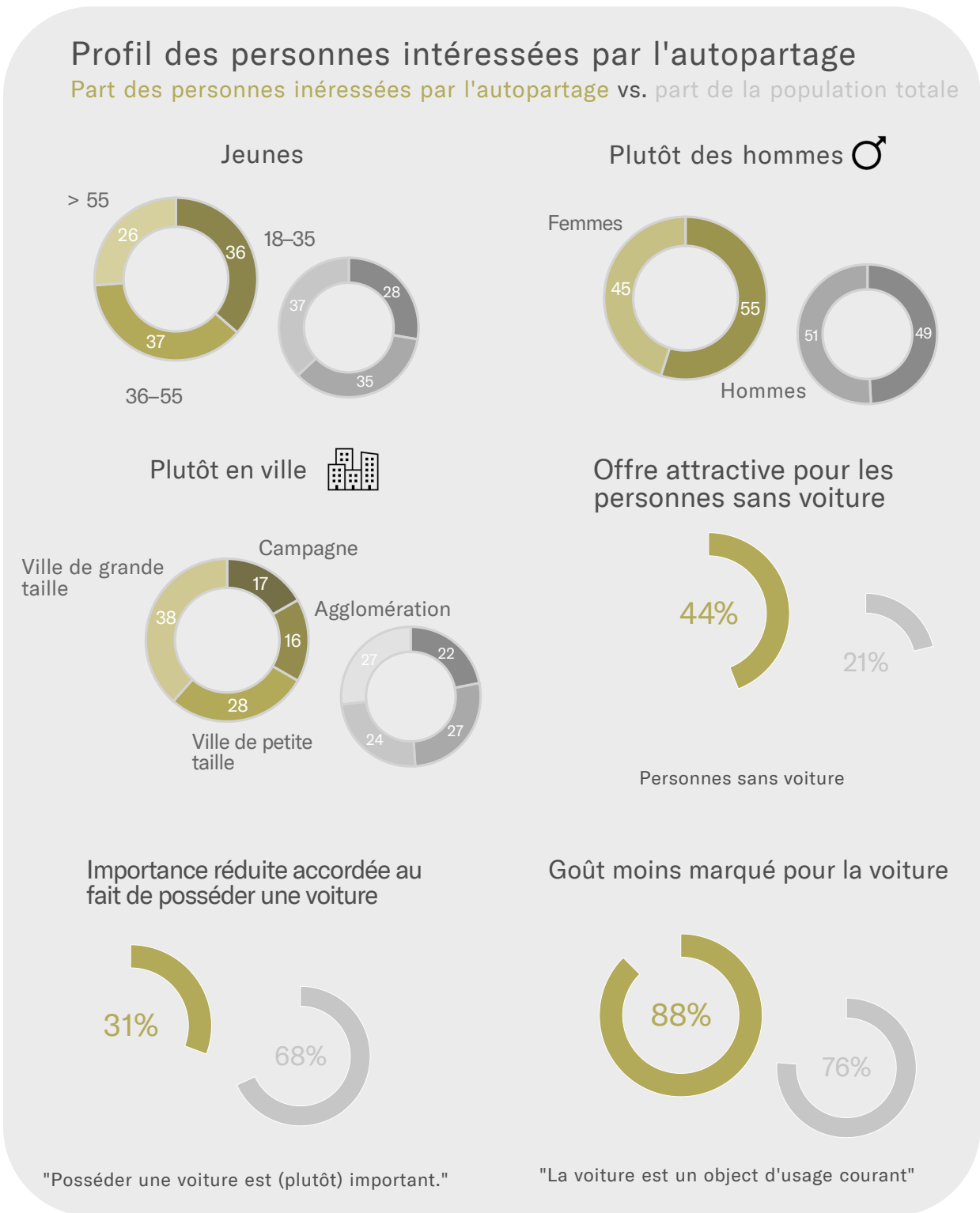
«Quelle est la probabilité que vous utilisiez un service d'autopartage dans les 5 prochaines années?»



Le profil des personnes intéressées par l'autopartage indique que cette offre attire tout particulièrement les jeunes (fig. 15). Tandis que les jeunes représentent 28% de la population totale, 36% des personnes intéressées par l'autopartage ont moins de 36 ans. Contrairement aux générations plus âgées, les jeunes ont grandi avec ces offres. En outre, le pourcentage de personnes ne disposant pas d'un véhicule est plus élevé dans cette classe d'âge. Les services d'autopartage sont plébiscités par les personnes qui n'ont pas de voiture. C'est le cas de près de la moitié des personnes s'étant déclarées intéressées. Il n'est donc pas étonnant que l'offre fasse écho dans les grandes villes, où de nombreuses personnes se passent de voiture personnelle. Bien entendu, l'autopartage attire moins les amateurs de voitures, mais séduit d'autant plus les personnes qui n'attachent pas une grande importance au fait de posséder un véhicule.

Baromètre de la mobilité suisse

Profil des personnes intéressées par l'autopartage (fig. 15)

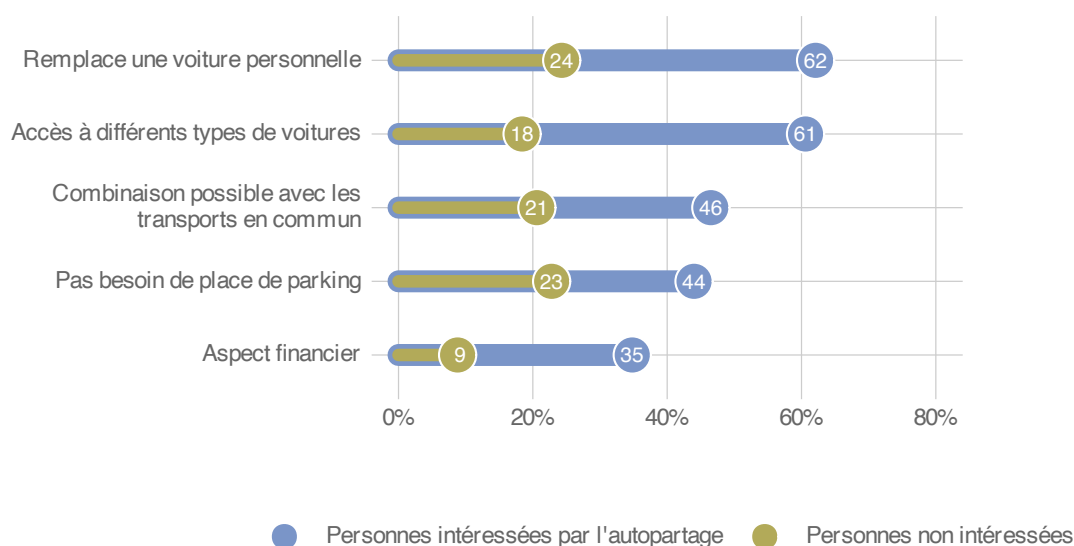


Baromètre de la mobilité suisse

Posséder une voiture coûte cher et entraîne quelques contraintes. Rien de surprenant donc à ce que de très nombreuses personnes apprécient les services d'autopartage, qui les affranchissent de l'obligation de posséder un véhicule. Près de 60% des personnes intéressées par l'autopartage considèrent cela comme un avantage. Une proportion à peu près similaire de personnes trouve agréable de pouvoir disposer de différents types de voitures. Elles sont un peu moins nombreuses à indiquer comme motifs favorables à l'utilisation de services d'autopartage le fait de ne plus avoir besoin d'une place de parking individuelle ainsi que les possibilités de combinaison avec les transports publics.

Avantages des services d'autopartage (fig. 16)

«Quelles sont les raisons vous poussant à utiliser les services d'autopartage? (Plusieurs réponses possibles)»

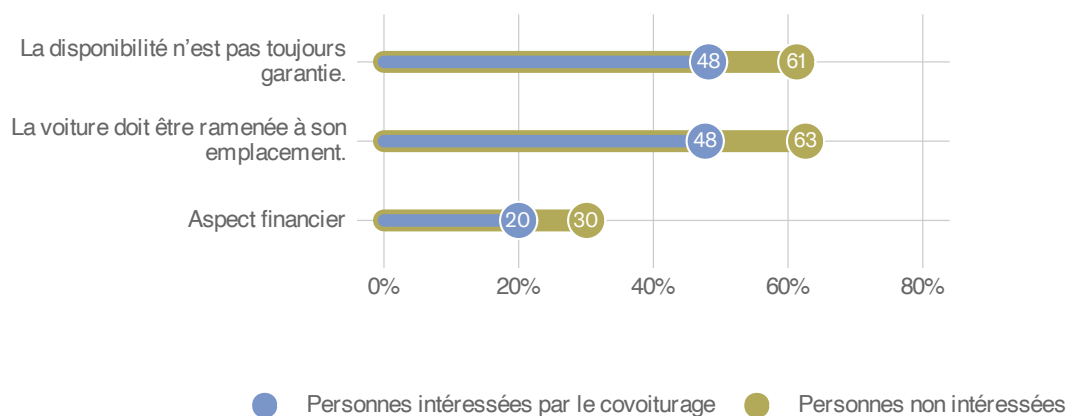


Concernant les inconvénients, de nombreuses personnes interrogées déplorent le manque de flexibilité des services d'autopartage par rapport à la voiture personnelle. Les voitures des services d'autopartage ne sont pas toujours immédiatement disponibles quand on en a besoin. Il faut par ailleurs ramener les véhicules à un endroit bien précis et prendre ensuite les transports publics, ou trouver un autre mode de déplacement, pour rentrer chez soi. Bien qu'utiliser ces services d'autopartage revienne moins cher que de posséder une voiture (du moins dans le cas d'une utilisation occasionnelle), les coûts correspon-

dants ne sont pas négligeables et constituent un inconvénient pour environ un tiers des utilisateurs·rices (plutôt) probables.

Inconvénients des services d'autopartage (fig. 17)

«Quelles sont les raisons vous poussant à ne pas utiliser les services d'autopartage? (Plusieurs réponses possibles)»



La population suisse se montre critique à l'égard des voitures autonomes.

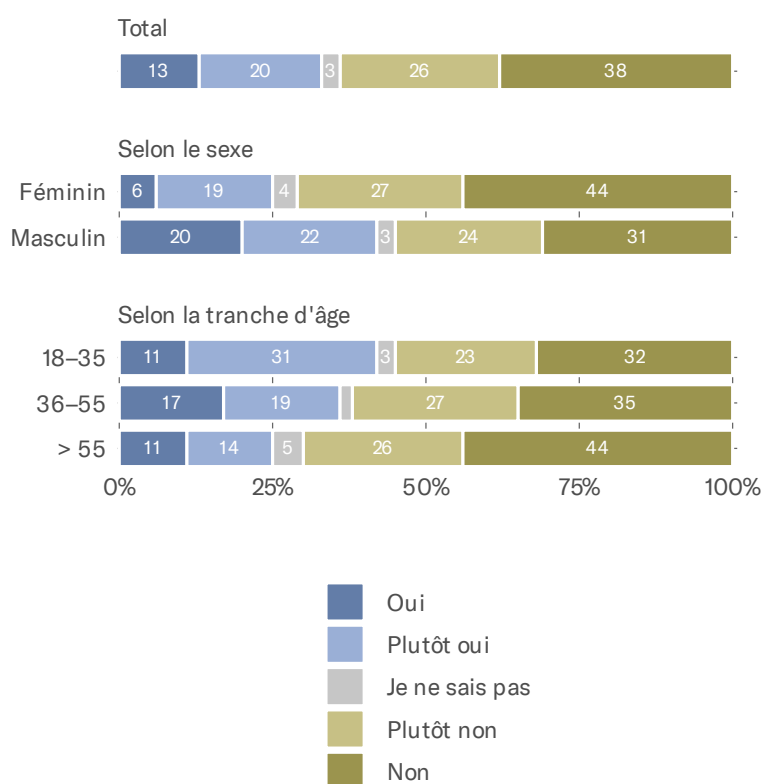
Cette analyse des inconvénients des services d'autopartage montre que ces offres gagneraient en attractivité s'il n'était pas nécessaire de ramener le véhicule à un endroit précis. Cette configuration pourrait être envisageable avec le recours à des voitures autonomes, c'est-à-dire des véhicules qui pourraient être pilotés automatiquement et sans intervention humaine. Déjà autorisés pour des tests dans certains pays, les véhicules autonomes font partie des tendances les plus discutées du futur en termes de mobilité. La population suisse affiche cependant en la matière une certaine réticence. Un tiers seulement des personnes interrogées peuvent (plutôt) s'imaginer utiliser un jour une voiture autonome. Les hommes et les jeunes se montrent

Baromètre de la mobilité suisse

clairement plus ouverts à cette nouvelle forme de mobilité. Il ne faut donc pas tabler sur une progression rapide de l'attractivité des services d'autopartage par le biais de l'automatisation. C'est d'ailleurs peut-être ce qui pourrait contribuer au succès de l'autre alternative à la possession classique d'une voiture : l'abonnement auto, que nous abordons dans le chapitre suivant et qui ne nécessite pas de ramener le véhicule à un endroit précis.

Utilisation de voitures autonomes (fig. 18)

«Pouvez-vous imaginer utiliser une voiture autonome?»



4.2. ABONNEMENT AUTO : PAS SEULEMENT POUR LES AMATEURS DE VOITURES

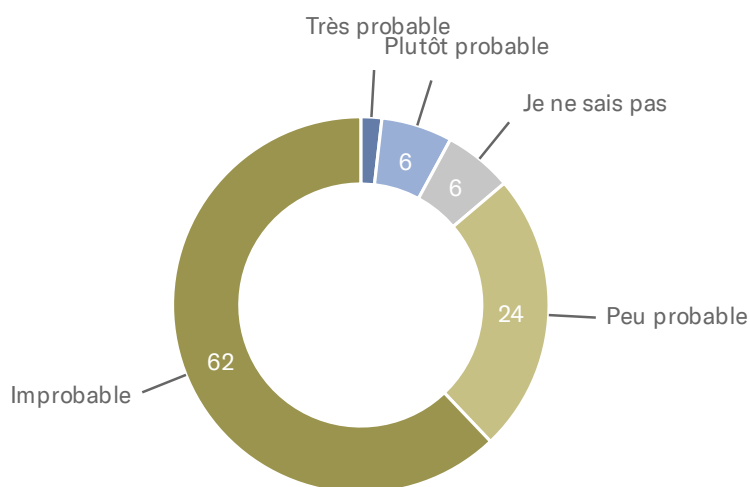
Louer plutôt qu'acheter : une tendance qui s'est déjà imposée dans différents domaines de la vie courante. Qui achète encore des CD ou des DVD ? Nous avons aujourd'hui des abonnements à Spotify ou à Netflix. Un système qui gagne désormais également du terrain dans le domaine de la mobilité avec les abonnements auto. La location de voitures n'a bien entendu rien de nouveau en soi. Cela fait bien longtemps que l'on peut louer un véhicule pour un déménagement ou pour les vacances. Le leasing automobile est lui aussi un service bien ancré : quelque 15% de la population suisse privilégie ce mode d'acquisition. Mais par rapport au leasing, l'abonnement auto offre davantage de flexibilité, avec des périodes de location plus courtes et des prix fixes qui incluent tout hormis les frais de carburant. La Suisse est-elle disposée à passer au modèle d'abonnement de voiture ?

Comme l'indique l'illustration 19, les Suisses font preuve d'une certaine réticence vis-à-vis de l'abonnement auto. Seuls 2% des personnes interrogées estiment très probable de souscrire un tel abonnement au cours des cinq prochaines années. Elles sont six pour cent à penser que c'est plutôt probable.

Baromètre de la mobilité suisse

Accueil réservé aux abonnements auto (fig. 19)

«Quelle est la probabilité que vous souscriviez un tel abonnement auto au cours des 5 prochaines années?»



Les personnes intéressées par l'abonnement voiture affiche un goût moyennement prononcé pour l'automobile. Cela signifie donc que l'on compte à peu près autant d'amateurs de voitures que de personnes qui considèrent la voiture comme un pur objet d'usage courant. L'abonnement auto présente des avantages pour ces deux catégories de personnes : il permet aux amateurs de voitures de tester différents modèles. Pour les autres, il simplifie toutes les formalités administratives liées à la voiture et leur donne la possibilité de n'en louer une qu'en cas de réelle nécessité. Cette capacité de plaire au plus grand nombre est ce qui différencie l'abonnement auto de l'autopartage, qui suscite clairement moins d'enthousiasme chez les amateurs de voitures que chez les autres.

On trouve aussi bien des passionnés de voitures que des pragmatiques.

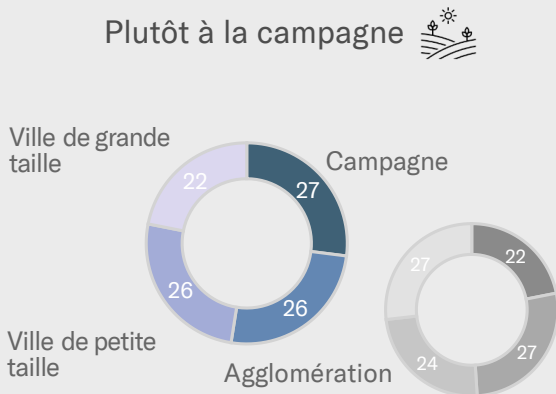
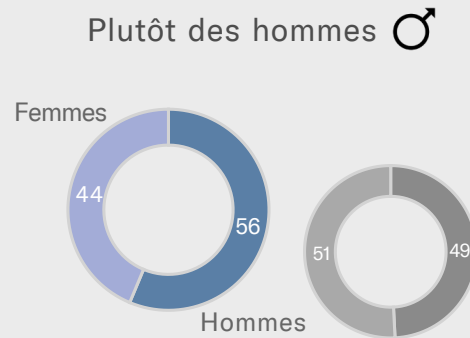
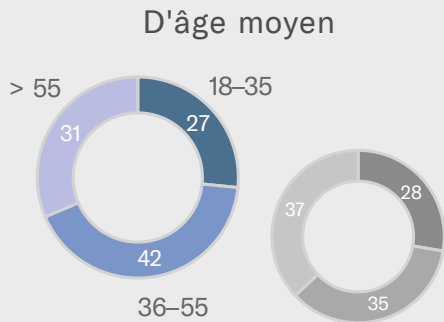
Le profil des personnes intéressées par l'abonnement auto n'est pas très distinct en termes d'âge et de sexe. Il s'agit plutôt d'hommes et de personnes d'âge plutôt moyen. De même, sur le plan géographique, les personnes intéressées par l'abonnement de voiture sont moins concentrées que celles intéressées par l'autopartage, mais en ce qui les concerne, il faut les chercher plutôt dans les campagnes que dans les grandes villes. Les personnes susceptibles d'opter pour l'abonnement auto accordent moins d'importance au fait de posséder leur propre voiture et ce sont la plupart du temps des gens qui louent aujourd'hui déjà une voiture par leasing. Malgré ses avantages manifestes pour les primo-acquéreurs – moins de charges administratives et la possibilité de louer sur des courtes périodes – l'abonnement auto trouve un écho bien moindre auprès des personnes qui ne possèdent pas de voiture.

Baromètre de la mobilité suisse

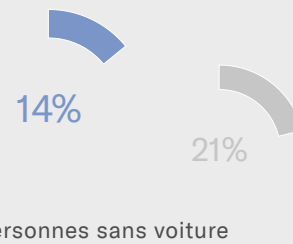
Profil des personnes intéressées par l'abonnement auto (fig. 20)

Profil des personnes intéressées par l'abonnement auto

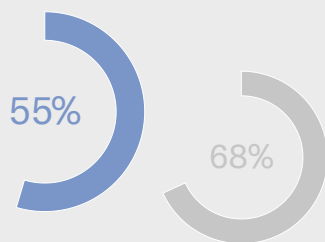
Part des personnes intéressées par l'abonnement auto vs. part de la population totale



Peu attractive pour les personnes sans voiture

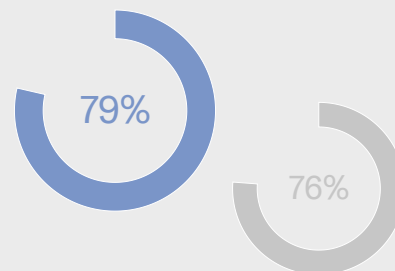


Importance réduite accordée au fait de posséder une voiture



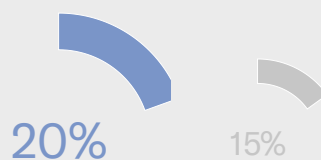
"Posséder une voiture est (plutôt) important."

Goût moyennement prononcé pour la voiture



"La voiture est un objet d'usage courant"

Proportion supérieure à la moyenne de personnes ayant recours au leasing

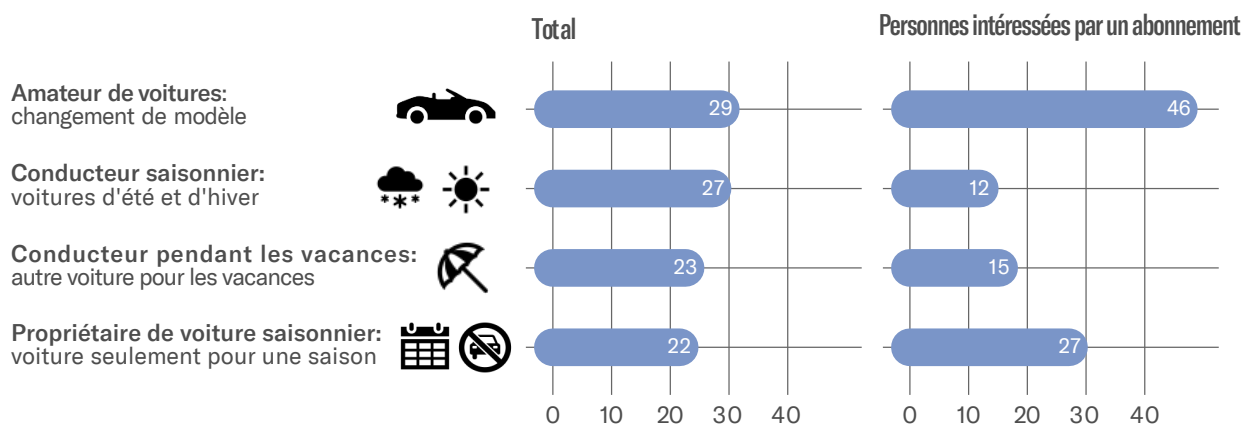


L'illustration 21 laisse également apparaître que l'abonnement auto s'adresse à différents types d'utilisateurs·rices. Il a été demandé aux personnes interrogées d'indiquer à quel type d'utilisateurs·rices elles appartiendraient le plus probablement si elles souscrivaient un abonnement auto. Selon leurs estimations, elles se répartissent de manière relativement homogène dans les quatre catégories. La catégorie des «amateurs de voitures», qui souhaitent tester différents modèles, est tout autant représentée que celle des «propriétaires de voiture saisonniers·ères», qui n'ont besoin d'un véhicule qu'une partie de l'année. Parmi les personnes intéressées par l'abonnement auto, la catégorie des «amateurs de voitures» est très bien représentée, avec près de 50%. Dans le même temps, plus d'un quart de ces personnes s'identifient aussi aux «propriétaires de voiture saisonniers·ères». Les jeunes, qui ne possèdent peut-être pas encore de véhicule et qui ont souvent des moyens financiers limités, s'identifient plus largement à la catégorie des «propriétaires de voiture saisonniers·ères». À noter également que dans les grandes villes, un nombre particulièrement important de personnes apprécient de pouvoir changer de modèle de voiture en fonction de la saison.

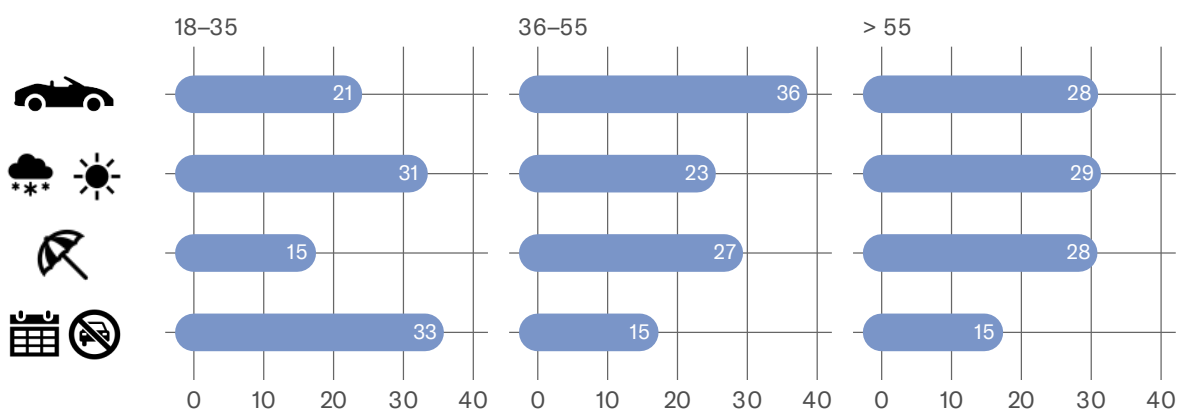
Baromètre de la mobilité suisse

Types d'utilisateurs-rices d'abonnement auto (fig. 21)

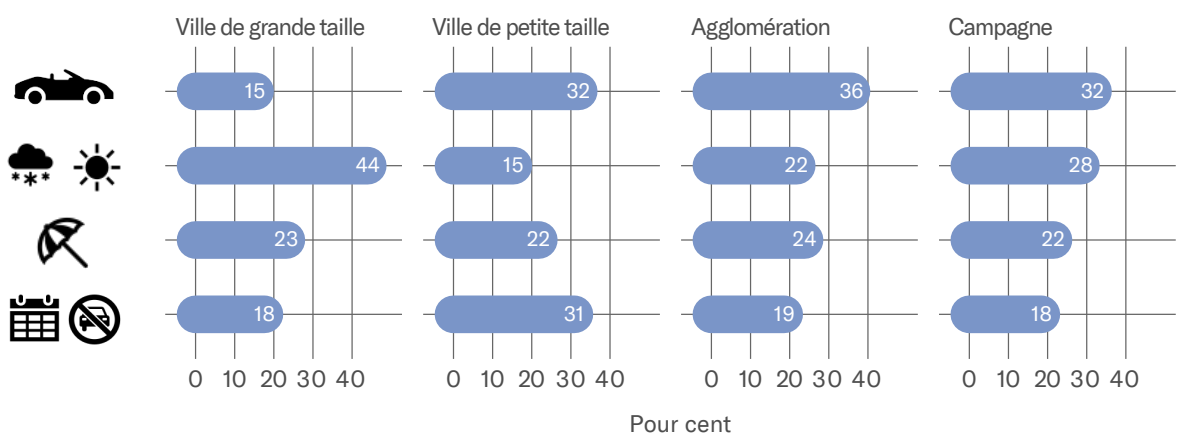
«Il existe différents types d'utilisateurs d'abonnements auto. Parmi les types suivants, lequel vous correspondrait le mieux?»



Selon la tranche d'âge



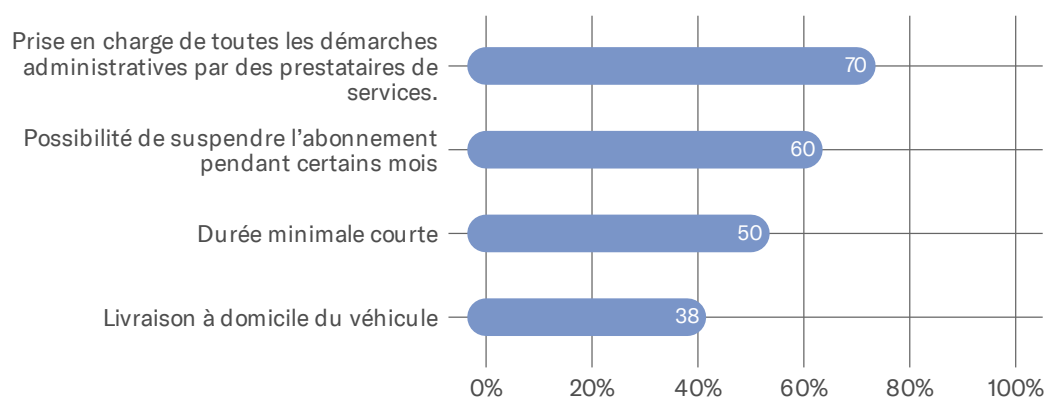
Par type d'espace



En ce qui concerne la teneur concrète de l'abonnement auto, la grande majorité des personnes interrogées qualifient d'importante la prise en charge des formalités administratives par le prestataire. La majorité apprécie également de pouvoir suspendre l'abonnement certains mois. Les durées minimales de location courtes et la mise à disposition du véhicule à domicile sont en revanche des arguments qui ne suscitent pas un intérêt particulier.

Importance des aspects administratifs de l'abonnement auto (fig. 22)

«Dans quelle mesure les aspects administratifs suivants seraient-ils importants pour vous dans le cadre d'un abonnement auto?» (% «Plutôt important», «Très important»)



Le principal avantage d'un abonnement automobile est d'éviter le prix d'achat élevé.

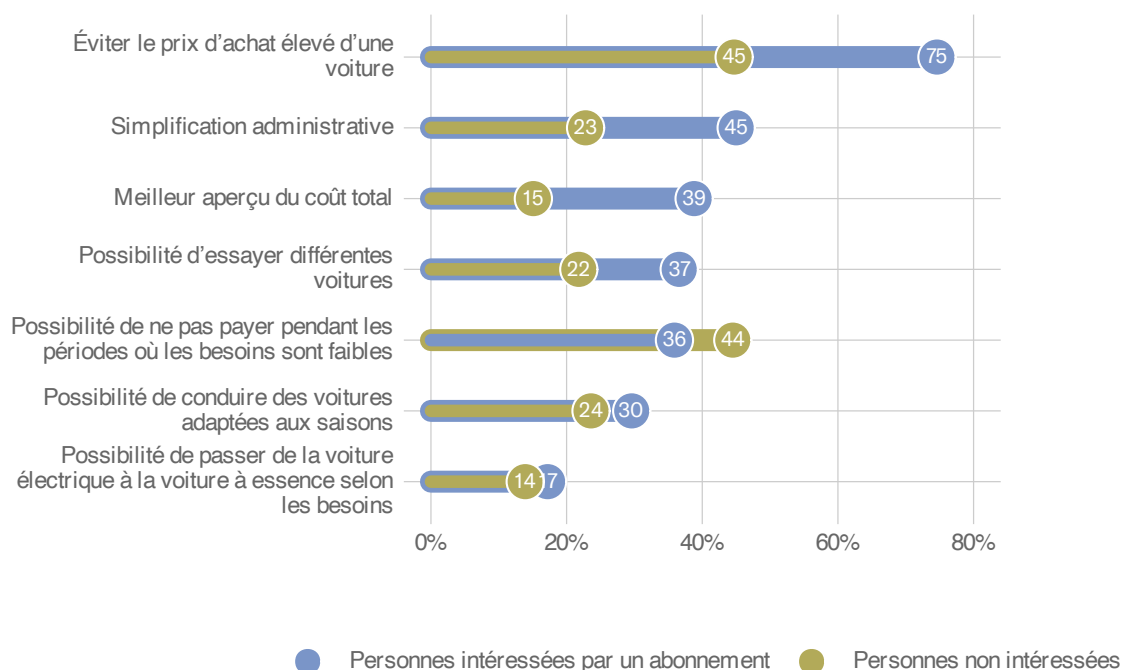
Pour les personnes interrogées, et en particulier pour celles intéressées par l'abonnement auto, l'avantage principal de cette solution, c'est qu'elle leur évite d'avoir à déboursier le prix d'acquisition élevé. Les utilisateurs·rices probables de l'abonnement auto accordent à peu près la même importance à la prise en charge

Baromètre de la mobilité suisse

des formalités administratives et à la simplicité du système qu'à la possibilité de changer de modèle et de ne payer qu'en fonction de leurs besoins.

Avantages d'un abonnement auto (fig. 23)

«Quels sont, selon vous, les principaux avantages d'une solution d'abonnement par rapport à la possession d'une voiture? (Plusieurs réponses possibles)»



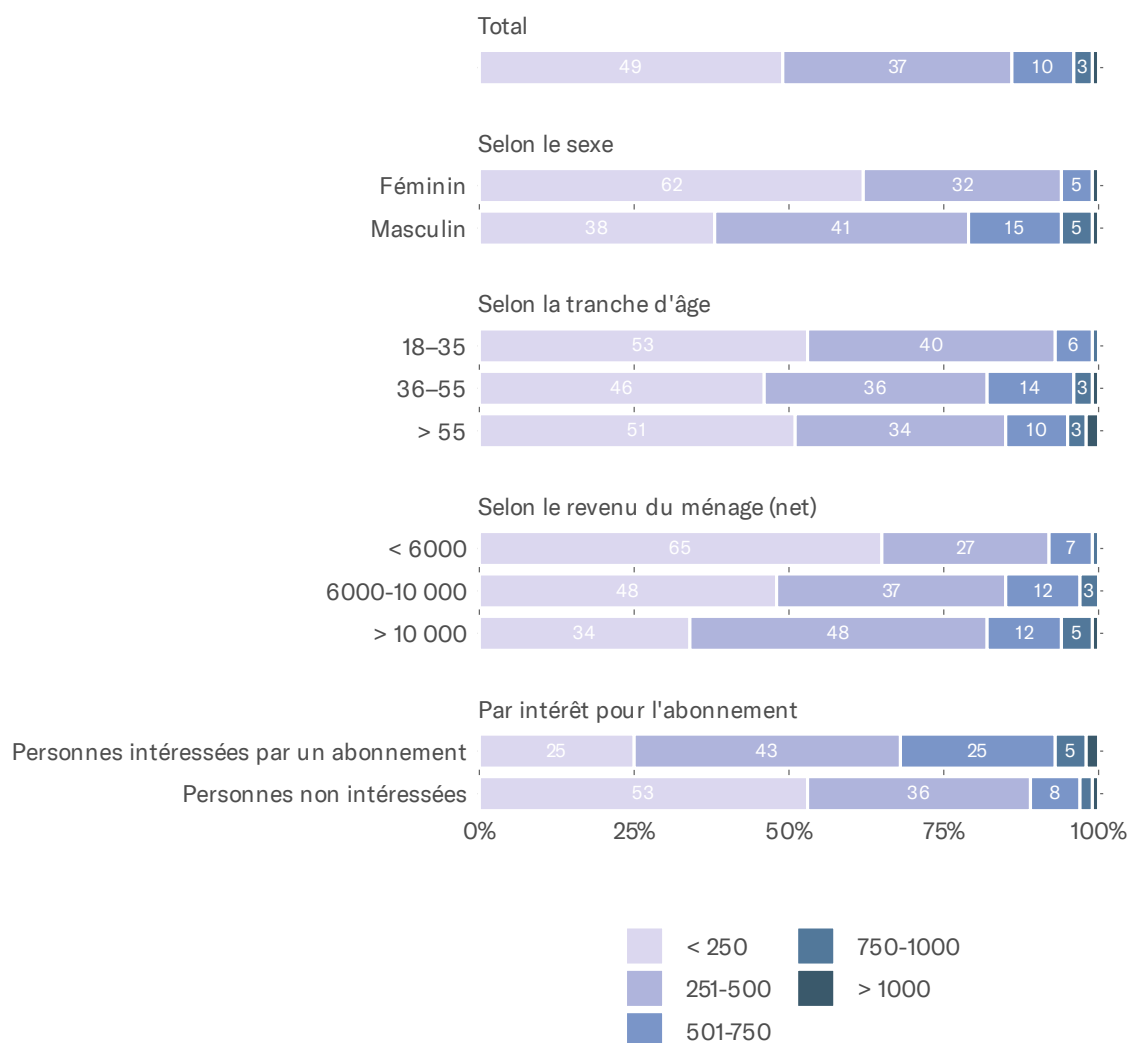
Nous avons vu dans le premier chapitre que les personnes interrogées sous-estimaient ce qu'elles dépensaient chaque mois pour leur voiture (hors frais de stationnement et de carburant), en indiquant une valeur médiane d'environ 300 francs. Pour un abonnement auto qui couvre les mêmes dépenses, près de la moitié des personnes interrogées ont déclaré ne pas être prêtes à dépenser plus de 250 francs. Ce montant est nettement inférieur aux offres actuelles d'abonnements auto, disponibles à partir d'environ 400 francs. Un tiers des personnes interrogées seraient disposées à dépenser entre 250 et 500 francs, tandis que 14% accepteraient de payer plus de 500 francs. C'est dans cette fourchette de prix, entre 500 et 1000 francs, que se trouvent aujourd'hui la plupart des offres d'abonnements auto. Les personnes qui estiment (plutôt) probable la souscription d'un abonnement voiture sont aussi celles qui se disent prêtes

Baromètre de la mobilité suisse

à déboursier le plus. Environ un tiers d'entre elles accepteraient d'aller au-delà de 500 francs. Les hommes, les seniors et les personnes ayant des revenus supérieurs sont disposés à dépenser le plus.

Disposition à payer pour un abonnement auto (fig. 24)

« Quelle somme seriez-vous prêt-e à dépenser chaque mois pour un abonnement? (en CHF)»



Collecte des données et méthode

5.1. COLLECTE DES DONNÉES ET ÉCHANTILLON

Les données ont été collectées entre le 27 juin et le 4 juillet 2023. L'ensemble de l'enquête porte sur la population résidente de Suisse romande, de Suisse alémanique et du Tessin. Le sondage a été réalisé en ligne. Les participant·e·s ont été recruté·e·s d'une part via les portails Internet de Ringier, et d'autre part via le panel en ligne de Sotomo. Une fois les données corrigées et contrôlées, il a été possible d'utiliser les réponses de 2456 personnes pour l'analyse.

5.2. PONDÉRATION REPRÉSENTATIVE

Comme les participants au sondage se recrutent eux-mêmes (opt-in), la composition de l'échantillon n'est pas représentative de l'échantillon de base. Les distorsions dans l'échantillon sont corrigées par un processus de pondération statistique. Le sexe, l'âge, la formation, le degré d'urbanisation de la commune, le nombre de voitures dans le ménage et la possession d'un permis de conduire font partie des critères de pondération. Les répartitions marginales des critères démographiques (sexe,

Baromètre de la mobilité suisse

âge, formation) ont été prises en compte séparément pour les régions linguistiques de Suisse. Cette méthodologie garantit un haut degré de représentativité socio-démographique de l'échantillon. Pour l'échantillon global existant, l'intervalle de confiance de 95 % (pour une part de 50 %) s'élève à +/- 2 points de pourcentage.