

[titel]

Baisse de l'acceptation des mesures préconisées en dépit d'une sensibilité accrue à l'environnement

Rapport condensé pour les médias sur le «baromètre de la mobilité 2009»

Equipe de projet:

Urs Bieri, spécialiste en sciences politiques

Claude Longchamp, spécialiste en sciences politiques

Matthias Bucher, psychologue social

Stephan Tschöpe, analyste de données/programmeur

Martina Imfeld, collaboratrice de projet

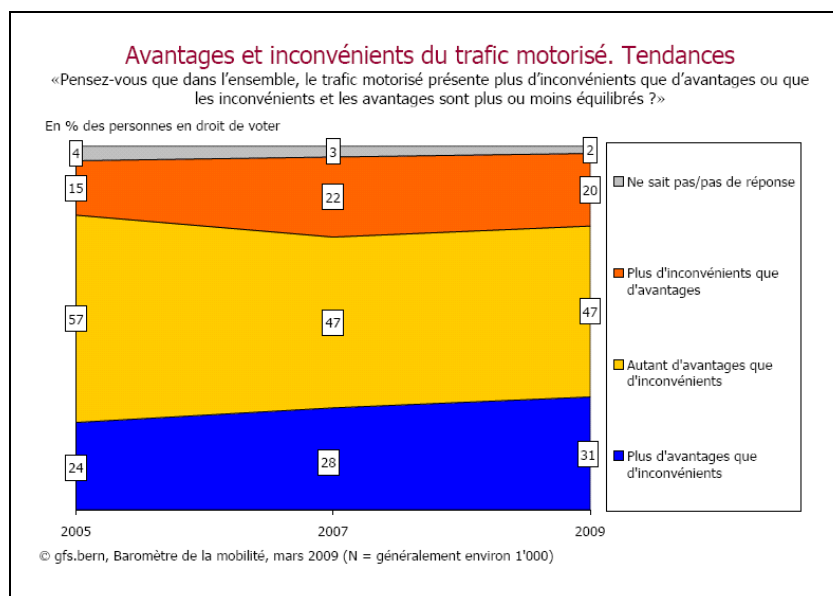
Silvia Ratelband-Pally, administratrice



Optique pragmatique inchangée et polarisation croissante

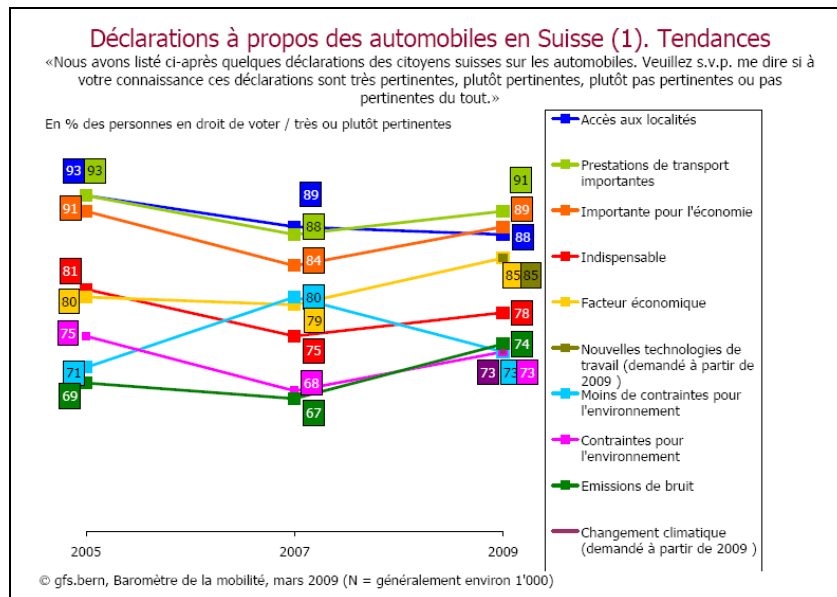
L'attitude des citoyens suisses face au trafic motorisé est stable et dynamique à la fois:

La stabilité se constate au niveau de l'évaluation des avantages et des inconvénients du trafic motorisé. On trouve à cet égard à peu près la même répartition qu'en 2007.



La majorité des personnes sondées continuent à penser que le trafic motorisé comporte à peu près autant d'avantages que d'inconvénients. Cela met également fin à la tendance aux positions extrêmes, constatée la dernière fois: le pragmatisme semble se stabiliser au niveau de 2007.

On constate en revanche une évolution dynamique des différentes attitudes sur lesquelles repose l'évaluation des avantages et des inconvénients:



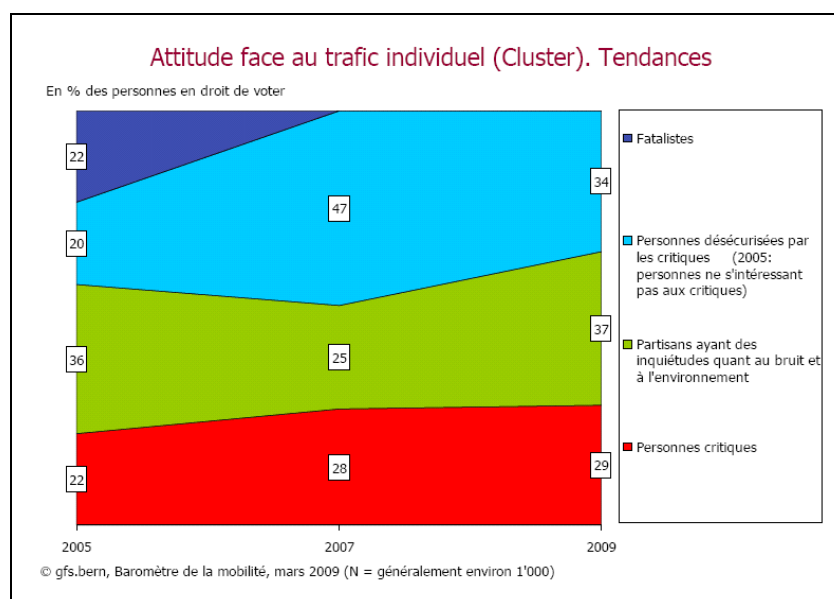
Cette évolution dynamique va dans deux directions opposées:

- On trouve d'une part une acceptation légèrement accrue de tous les indicateurs qui mettent l'accent sur les avantages de la voiture comme élément du trafic motorisé. Les citoyens suisses en droit de voter sont en 2009 légèrement plus nombreux à penser que l'automobile fournit des prestations de transport importantes pour l'économie et qu'elle est indispensable. Ces changements augmentent l'acceptation déjà élevée en 2007 et atteignent pratiquement les valeurs de 2005, année pendant laquelle les citoyens suisses s'étaient montrés nettement moins critiques face à l'automobile qu'en 2007.
- D'autre part, on constate le même phénomène au niveau des inquiétudes pour l'environnement et le bruit. Ici aussi, on relève une augmentation sensible des inquiétudes qui atteignent notamment une nouvelle valeur record en ce qui concerne le bruit.

Nous remarquons de la sorte une évaluation des avantages et des inconvénients qui est restée pratiquement inchangée par rapport à 2007. Mais cette évaluation repose sur des attitudes types qui ont visiblement changé: tant les avantages que les nuisances occasionnées pour l'environnement et le bruit sont exprimés de manière légèrement plus décidée par rapport à 2007.

Quant aux attitudes face au trafic individuel motorisé, on constate en 2009 une plus grande polarisation. On trouve aussi bien une acceptation accrue des éléments mettant l'accent sur les avantages que de ceux qui représentent un risque pour l'environnement ou le climat. Les deux éléments ont gagné en acceptation et déterminent en 2009 de manière encore plus forte le cadre d'interprétation de la voiture.

Ce ne sont pas seulement les différents éléments de l'attitude qui ont changé, mais aussi l'optique générale de la voiture:

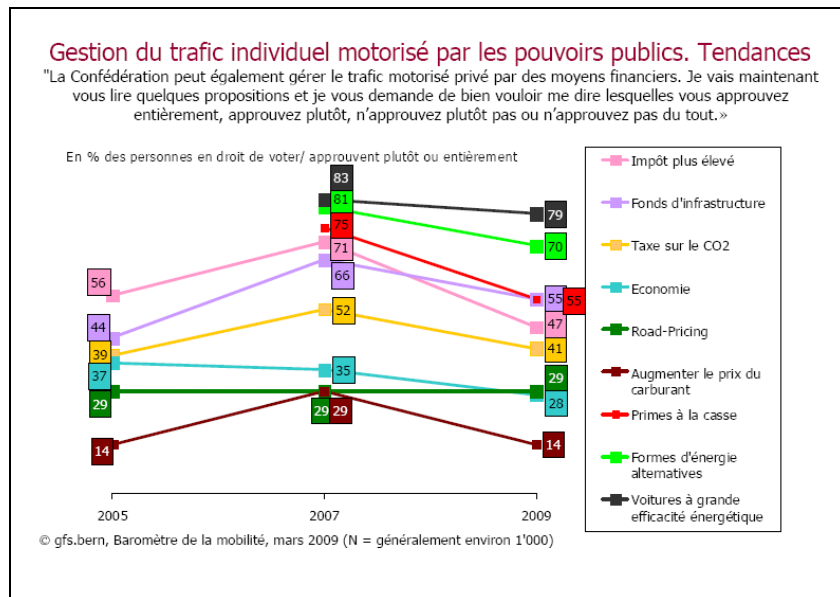


Par rapport au sondage organisé il y a deux ans, on constate un nombre accru de partisans de l'automobile ayant des inquiétudes pour l'environnement et le bruit. Ils insistent visiblement plus sur les aspects négatifs de la voiture qu'en 2007, notamment en matière de protection de l'environnement, sans oublier pour autant ses avantages considérables. Cette évolution est allée de pair avec une baisse des personnes déstabilisées par les critiques qui sont non seulement moins nombreuses, mais qui croient aussi moins fermement aux risques pour l'environnement et inhérents au bruit.

En ce qui concerne l'attitude des citoyens suisses en droit de voter, les trois éléments essentiels suivants se dégagent de ce sondage: premièrement une sensibilisation à l'environnement qui a encore une fois augmenté, deuxièmement une polarisation croissante des attitudes et troisièmement une évaluation toujours pragmatique des avantages et des inconvénients.

Baisse de la propension à prendre des mesures dans le contexte économique actuel

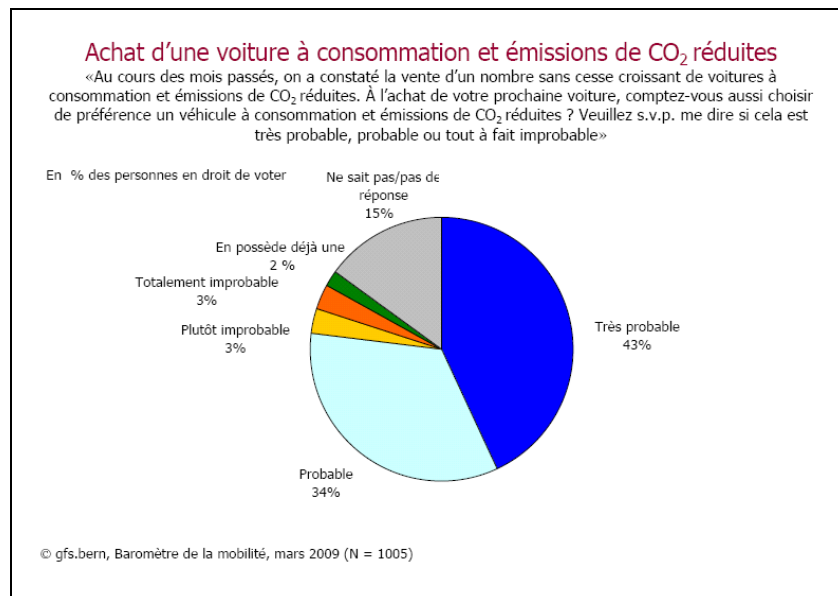
Bien que nous observions une polarisation légèrement accrue des avis sur les questions touchant l'environnement et le bruit, cela n'entraîne pas pour autant une plus grande propension des citoyens à entrer en action:



Nous observons au contraire tant sur le plan individuel et des attentes vis-à-vis des milieux économiques qu'en ce qui concerne le catalogue de mesures préconisé par les pouvoirs publics une légère augmentation de ceux qui pensent que les mesures actuelles suffisent et qui se montrent prudents face aux nouvelles mesures. Cette prudence concerne notamment les mesures ayant un impact direct sur les coûts. Par rapport à il y a deux ans, ces mesures sont nettement moins bien acceptées que les mesures n'ayant pas un impact direct sur les coûts. Nous observons deux raisons pour une telle évolution:

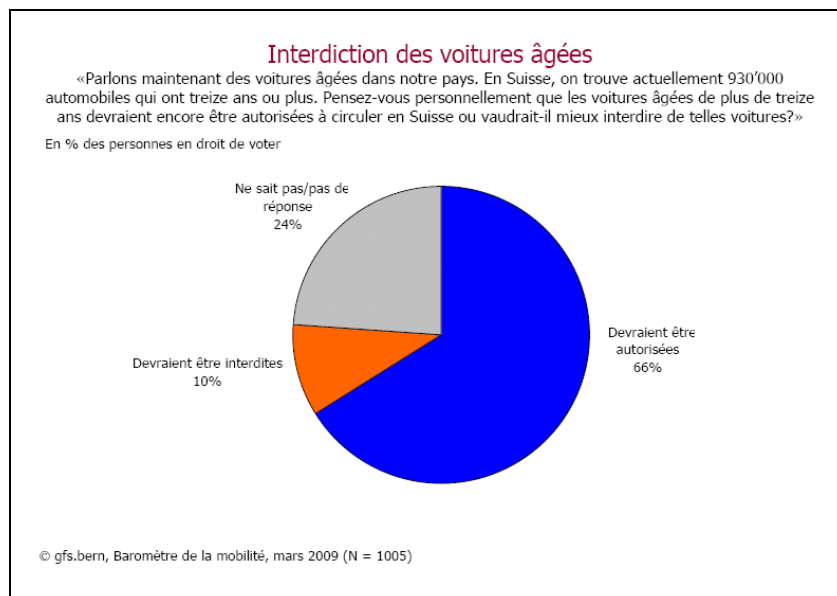
- Premièrement, la baisse de sensibilité de ceux qui sont déstabilisés par les critiques a pour conséquence que les mesures préconisées sont moins acceptées. Une telle évolution s'explique donc simplement par les changements d'opinion: le problème paraît moins important et les mesures semblent donc moins nécessaires. On constate un tel changement au niveau de la tendance aux systèmes de propulsion alternative, au niveau de l'attention portée aux émissions de CO₂ les moins élevées possibles à l'achat d'une voiture neuve et au niveau de l'encouragement par l'Etat des formes d'énergie alternative.
- Deuxièmement, on constate aussi des baisses qui dépassent largement ceux qui sont déstabilisés par les critiques et qui concernent aussi bien les partisans ayant des inquiétudes quant à l'environnement et au bruit que les personnes critiques à l'égard des automobiles. Cela est notamment manifeste pour toutes les mesures ayant un impact direct sur les coûts (p. ex. augmentation du prix de l'essence). Ici, nous pensons que la crise économique entraîne une sensibilisation aux questions de coûts.

Actuellement, les voitures compactes aux faibles émissions de CO₂ ont visiblement la cote.



A première vue, cette préférence semble s'expliquer par la plus grande sensibilité des citoyens à l'environnement, mais à y regarder de plus près, on constate que l'attente de faire des économies joue également un rôle. Finalement, ce sont les considérations économiques qui l'emportent clairement comme facteur de décision. Mais on remarque que des compromis sont parfaitement possibles entre ces deux éléments de décisions: si un comportement écologique coûte moins cher qu'un comportement non écologique, il peut parfaitement gagner en attrait, notamment en période de conjoncture économique difficile.

L'importance actuelle de la sensibilité aux coûts se manifeste entre autres au niveau de l'interdiction des voitures âgées de plus de 13 ans où l'on relève que les sensibilités à l'environnement sont clairement limitées quand il s'agit de prendre des mesures concrètes:



Une nette majorité des citoyens s'opposent à cette revendication et justifient ce rejet en priorité par le fait que l'achat régulier d'une voiture neuve leur est tout simplement impossible financièrement. Même si l'aspect écologique peut parfaitement exercer un impact sur la décision, ce n'est qu'une minorité des citoyens en droit de voter qui le prennent réellement en considération et tel est explicitement aussi le cas parmi les critiques qui sont le groupe le plus sensible à l'environnement.

Pour des informations complémentaires concernant le rapport final du baromètre de la mobilité 2009, vous êtes priés de contacter:

Urs Bieri, gfs.bern 031 311 62 07/urs.bieri@gfsbern.ch

Le rapport final complet est publié sur le site internet:

www.auto-suisse.ch/www.roulerintelligent.ch ou www.gfsbern.ch

La base de données

Les résultats du baromètre de la mobilité reposent sur un sondage représentatif organisé par gfs.bern auprès de 1005 citoyens suisses en droit de voter (700 Alémaniques, 245 Romands, 60 Tessinois). Ce sondage a eu lieu entre le 16 mars 2009 et le 3 avril 2009. La série de données a été pondérée en fonction de la population résidente dans les régions linguistiques. Ce baromètre de la mobilité a été élaboré en 2009 pour la troisième fois après 2007 et 2005.

Les erreurs statistiques pour la taille des échantillons des différents groupes sondés sont les suivantes:

Taille de l'échantillon	Taux d'erreurs répartition de base	
	50:50	20:80
N=1000	3.2%	2.6%
N=700	3.8%	3.0%
N=200	7%	5.6%
N=100	10.0%	8.1%

Exemple de lecture: pour environ 200 sondés et une valeur déclarée de 50%, la valeur effective est de 50% +/- 7%, pour une valeur de base de 20%, elle est de 20% +/- 5,6%.