

EVBOX



EVBox Baromètre de la Mobilité

Juin 2022

© Ipsos 2022. Tous droits réservés. Contient des informations confidentielles et exclusives d'Ipsos et ne peut être divulgué ou reproduit sans le consentement écrit préalable d'Ipsos.





Table des matières

03 Avant-propos Ipsos

04 Avant-propos EVBox

05 Mise en place de l'étude

06 Conclusions et recommandations

09 **Chapitre 01**
Conducteurs (potentiels) de VE

19 **Chapitre 02**
Le facteur d'expansion
du marché

26 **Chapitre 03**
Le Green Deal européen

35 **Chapitre 04**
Charger sur le lieu de travail

41 **Chapitre 05**
Le déploiement de
la mobilité électrique

52 **Chapitre 06**
Infrastructure de charge

58 **Chapitre 07**
Conduite électrique
ou conventionnelle

62 **Chapitre 08**
La recharge rapide comme
une éventuelle solution

Jouer un rôle crucial dans un paysage en pleine évolution

Les enjeux liés au changement climatique commencent à se faire sentir dans le monde entier. Afin de limiter les impacts de ce changement, il est important que nous réduisions les émissions nocives. Pour soutenir cette réduction, le Green Deal européen a un impact important sur le secteur des transports en incitant l'industrie vers l'électrification et la mobilité durable.

EVBox cherche à jouer un rôle crucial dans ce changement de paysage. Cette étude a été réalisée afin d'obtenir une description précise et actualisée du marché de la mobilité électrique dans certains pays d'Europe. Nous avons examiné :

- (1) qui sont les conducteurs actuels et potentiels de voitures électriques (ou VE) ;
- (2) les considérations environnementales qui incitent les conducteurs (potentiels) de voitures électriques ;
- (3) la perception qu'ont les consommateurs des obstacles à la conduite électrique ;
- (4) l'état actuel de la recharge rapide en Europe, et
- (5) si des changements sont intervenus dans ces aspects par rapport à une étude similaire que nous avons réalisée en 2020.

L'étude de 2020 portait sur six pays (Belgique, France, Allemagne, Pays-Bas, Norvège et Royaume-Uni). L'étude de cette année se concentre sur quatre pays (France, Allemagne, Pays-Bas et le Royaume-Uni) et les compare aux résultats de 2020 (à l'exclusion de la Norvège et de la Belgique), montrant à la fois les différences et les similitudes dans le temps.



Sjoerd van Heck
Manager de recherche



Marierose Heineken - van Dooren
Directrice de recherche

La mobilité électrique franchit un cap

Alors que le nombre de véhicules électriques (VE) en circulation continue d'augmenter, les personnes envisageant de conduire des voitures électriques commencent à ressembler de plus en plus à la population générale. Notamment en termes de sexe, d'âge, de niveau d'éducation, de statut professionnel, d'état civil et de taille du foyer.

En d'autres termes, la mobilité électrique est en train de franchir un cap : d'une technologie émergente réservée aux innovateurs et aux adeptes précoces, elle devient une option plus stable et plus accessible pour la majorité de la population.

Pour une industrie qui tente de s'imposer rapidement comme un pilier essentiel de l'écosystème de la mobilité durable de demain, cette évolution offre de nouvelles possibilités et défis notamment sur la manière dont nous communiquons et commercialisons nos produits et services.

Par exemple, alors que la lutte contre le changement climatique est un sujet important pour beaucoup et que la mobilité électrique a prouvé qu'elle jouait un rôle clé, il y a encore de grandes inquiétudes concernant les coûts des véhicules électriques et l'accès à une infrastructure de recharge suffisante.

Comment la recherche a été menée

Groupe cible

Population générale, conducteurs potentiels de véhicules électriques et conducteurs de véhicules électriques

Pays: France, Allemagne, Pays-Bas et Royaume-Uni.

Échantillon

Échantillons de la population générale :

France : n=1,010, Pays-Bas: n=1,005,
Allemagne: n=1,010, Le Royaume-Uni: n=1,003.

La pénétration totale des conducteurs de véhicules électriques dans la population générale est :

8% en France (4% en 2020), 11% aux Pays-Bas (6% en 2020),
8% en Allemagne (2% en 2020), 7% au Royaume-Uni (4% en 2020).

L'augmentation du nombre de conducteurs de véhicules électriques est de :

France: n=110, Pays-Bas: n=121,
Allemagne: n=110, The Royaume-Uni: n=107.

Définitions

Les conducteurs potentiels de véhicules électriques sont un sous-ensemble de la population générale ; ceux qui ne conduisent pas actuellement une voiture électrique, mais qui disent qu'ils opteraient probablement ou certainement pour une voiture électrique à l'avenir.

Les conducteurs de véhicules électriques sont ceux qui conduisent actuellement une voiture électrique.

Étude terrain

Les enquêtes ont été réalisées au travers d'un questionnaire en ligne. Les répondants ont été sélectionnés à partir des panels Ipsos i-Say. L'étude sur le terrain a été réalisée entre le 7 et le 16 février 2022.

Représentativité

L'échantillon de la population générale correspond au profil de la population cible sur les variables âge, sexe, région et niveau d'éducation. La pondération a été appliquée pour les petites corrections avec une efficacité très élevée, reflétant la précision des procédures d'échantillonnage. Score d'efficacité de la pondération par pays (0-100 %) ci-dessous :

France: 88%, Pays-Bas: 97%,
Allemagne: 98%, The Royaume-Uni: 89%.

Dans certains cas, nous avons posé des questions (complémentaires) à un public sélectionné, en fonction d'une réponse antérieure ou du type de voiture qu'il conduit, par exemple. Par conséquent, la base totale d'observations est plus faible que pour d'autres questions plus générales. Lorsque c'est le cas, vous y verrez le terme « observation limitée » à la fin du résultat.

*BEV : voiture électrique à batterie, 100% électrique.

*Voitures hybrides : combinaison de l'utilisation de l'électricité transformée par le carburant.

*PEV : voiture électrique hybride rechargeable, vous pouvez recharger votre voiture dans une borne de recharge électrique.



Conclusions et recommandations

Alors que la mobilité électrique se déploie, le contexte dans lequel nous opérons évolue. La lutte contre le changement climatique reste un sujet important pour les conducteurs (potentiels) de véhicules électriques. Cependant, la perception du coût des véhicules électriques,

l'angoisse sur l'autonomie, le temps de charge et l'infrastructure de charge limitée restent des obstacles majeurs à l'adoption des véhicules électriques. De plus, la recharge rapide a un fort potentiel mais elle n'est pas encore largement utilisée ou disponible à certains endroits.

Quatre points essentiels

1. Reconnaître les enjeux environnementaux

La conduite électrique est considérée comme l'un des moyens clés permettant aux individus de lutter contre le changement climatique. En raison des nouvelles lois et réglementations adoptées par l'Union européenne et de l'état d'esprit des conducteurs (potentiels) de véhicules électriques, il est important d'aborder le lien entre l'environnement et la conduite électrique. Il existe notamment des possibilités de développer ce discours dans le segment business-to-business (B2B) (par exemple, en ce qui concerne le nombre de bornes de recharge sur le lieu de travail et/ou les entreprises offrant la possibilité de conduire électriquement).

2. Communiquer à un marché en expansion

Au cours des dernières années, les caractéristiques démographiques des conducteurs de véhicules électriques ont commencé à ressembler plus qu'avant à la population générale. Par conséquent, le profil d'un conducteur (potentiel) de véhicule électrique a évolué au-delà de la dominante de jeunes hommes diplômés et soucieux du climat. Pour les entreprises qui tentent d'atteindre les conducteurs (potentiels) de véhicules électriques, il est essentiel de répondre aux besoins d'un public plus large et de diversifier la communication.



3. S'adresser aux obstacles à l'adoption des véhicules électriques

Deux des obstacles majeurs qui empêchent l'adoption des véhicules électriques par le grand public sont **(1)** le prix perçu des véhicules électriques et **(2)** l'infrastructure de charge.

(1) Un véhicule électrique est un investissement à long terme qui est, dans de nombreux cas, moins coûteux qu'une voiture à essence ou diesel sur le long terme. Cependant, de nombreux citoyens ne le savent pas et considèrent toujours le prix comme un obstacle à la conduite électrique. En tant qu'industrie, nous devons préciser que même si les coûts initiaux d'un véhicule électrique par rapport à une voiture à essence ou diesel peuvent être plus élevés, les coûts d'entretien et de recharge des véhicules électriques sont nettement inférieurs.

(2) La durée de vie des batteries des véhicules électriques et les infrastructures de recharge se développent rapidement. En tant qu'industrie, nous devons dissiper les inquiétudes concernant les possibilités de recharge, afin que les gens sachent où recharger, et combien de kilomètres une voiture électrique peut parcourir avant de devoir être rechargée.

4. Reconnaître la recharge rapide comme une solution

Pour les consommateurs qui souhaitent acheter un véhicule électrique, l'un des principaux obstacles est la crainte de ne pas pouvoir recharger leurs voitures assez rapidement. L'expansion de l'infrastructure de recharge rapide est essentielle pour réduire cette anxiété. Les conclusions de ce rapport soulignent que les conducteurs de véhicules électriques sont prêts à payer plus cher pour une recharge rapide, et montrent qu'il existe une demande suffisante pour des capacités de recharge rapide à différents endroits, à côté des stations-service et des stations de carburant sur les autoroutes.





Chapitre 01

Conducteurs (potentiels) de véhicules électriques

Résumé du chapitre

En ce qui concerne les données démographiques, les conducteurs actuels et potentiels de véhicules électriques présentent généralement des caractéristiques similaires, même si les conducteurs potentiels de véhicules électriques ont tendance à ressembler davantage à la population générale que les conducteurs actuels. Les principales conclusions de ce chapitre sont les suivantes :

- Les conducteurs de véhicules électriques sont principalement des hommes diplômés.
- Les conducteurs de véhicules électriques ont tendance à avoir un emploi.
- La plupart des conducteurs de véhicules électriques ont un grand foyer.
- Les conducteurs de véhicules électriques sont plus susceptibles de posséder une voiture.

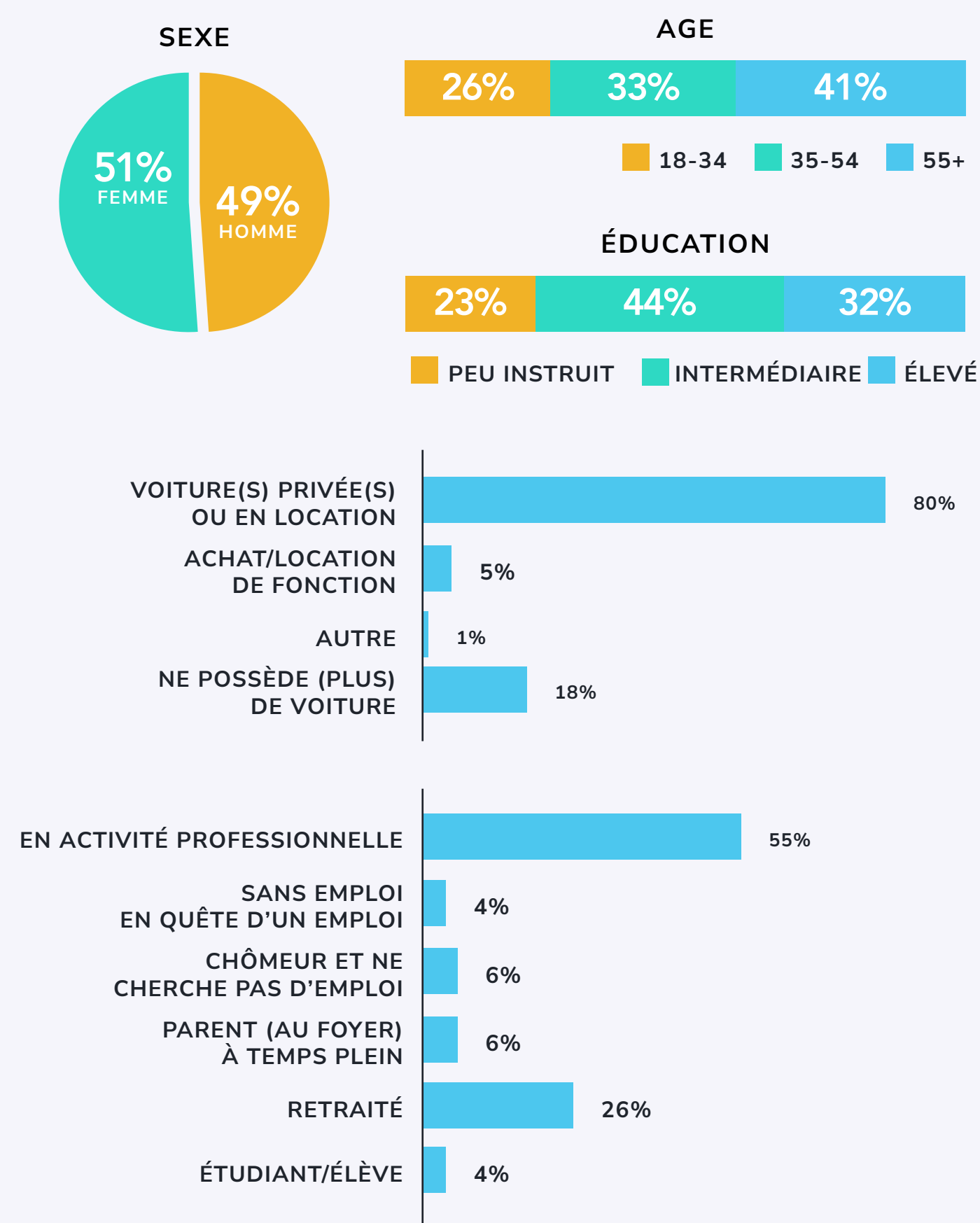
Profil des conducteurs de véhicules électriques

Les conducteurs actuels de VE sont principalement des hommes, diplômés, travaillant à temps plein. Ils sont représentés de façon presque égale dans tous les groupes d'âge et conduisent souvent une voiture privée (de location) et/ou une voiture achetée ou louée par une entreprise.

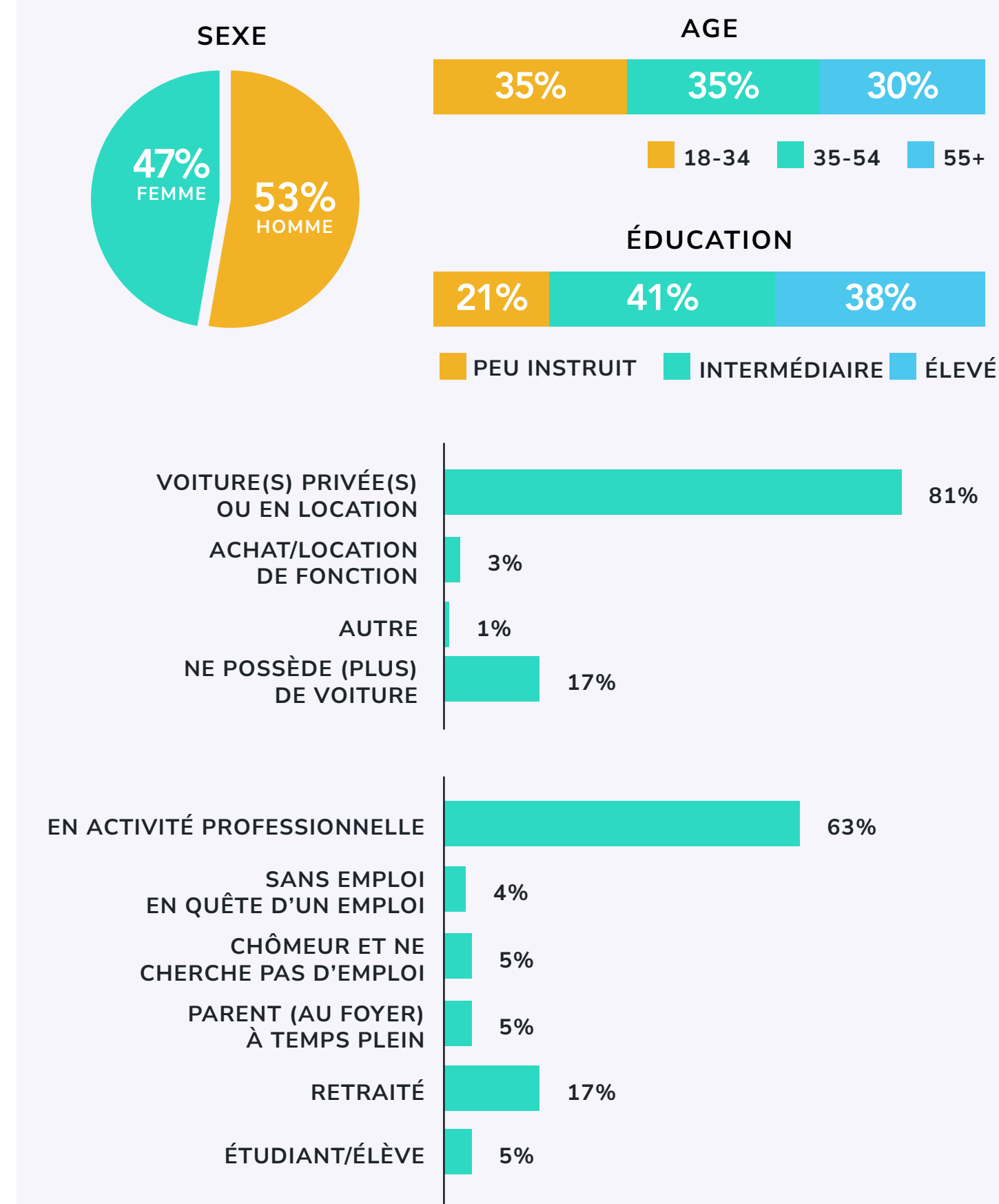
Les conducteurs potentiels de VE sont également assez bien répartis dans tous les groupes d'âge, ils travaillent à temps plein, mais ils sont pas autant diplômés que les conducteurs de VE. En outre, la proportion d'hommes n'est que légèrement supérieure à celle des femmes. La majorité de ce groupe conduit une voiture privée (de location) tandis qu'environ 1 sur 6 ne possède pas (plus) de voiture.

Base : Population générale (n=4,028), conducteurs potentiels (n=1,500), conducteurs de VE (n=449).

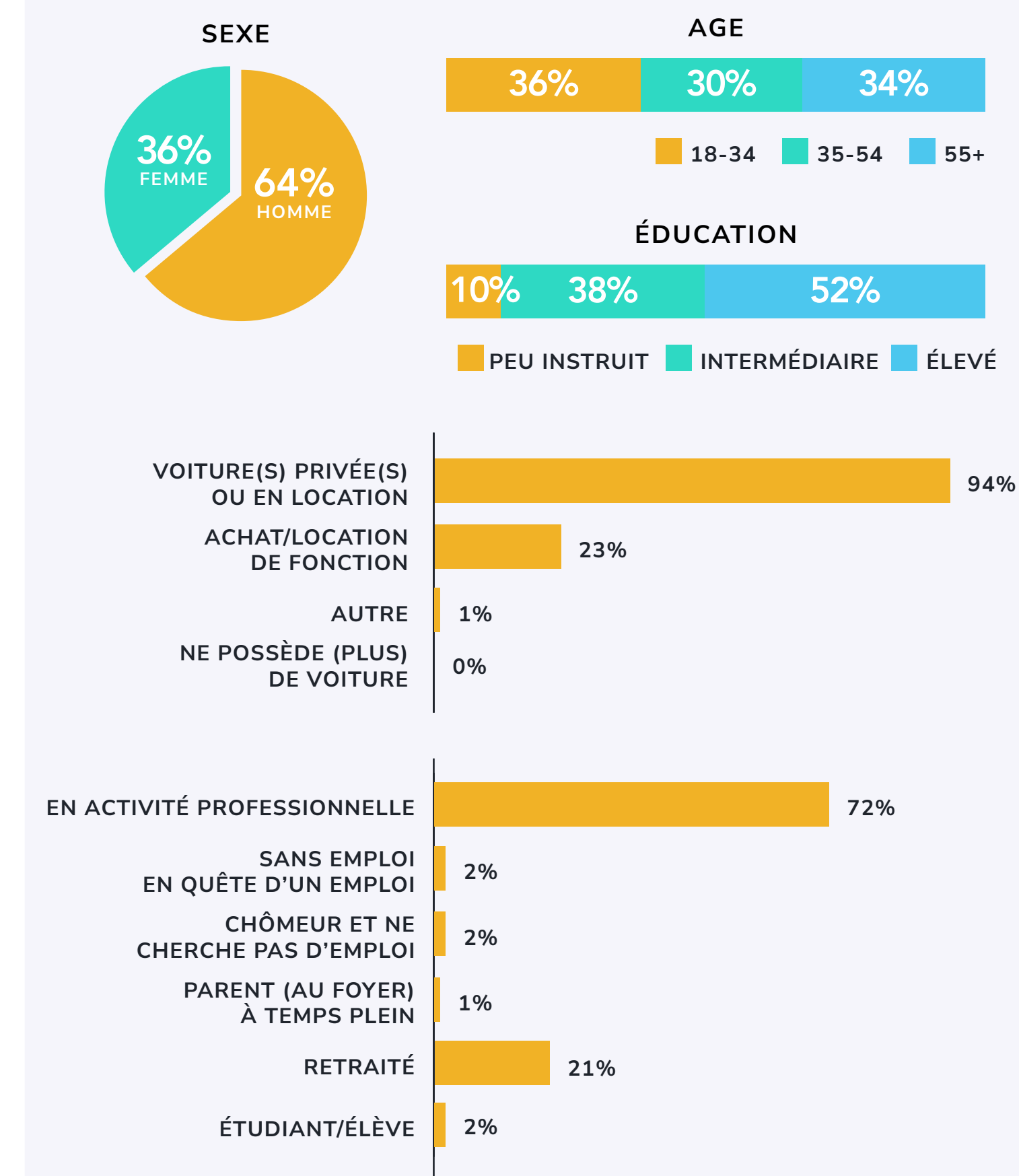
Population générale



Conducteurs potentiels de VE



Conducteurs de VE



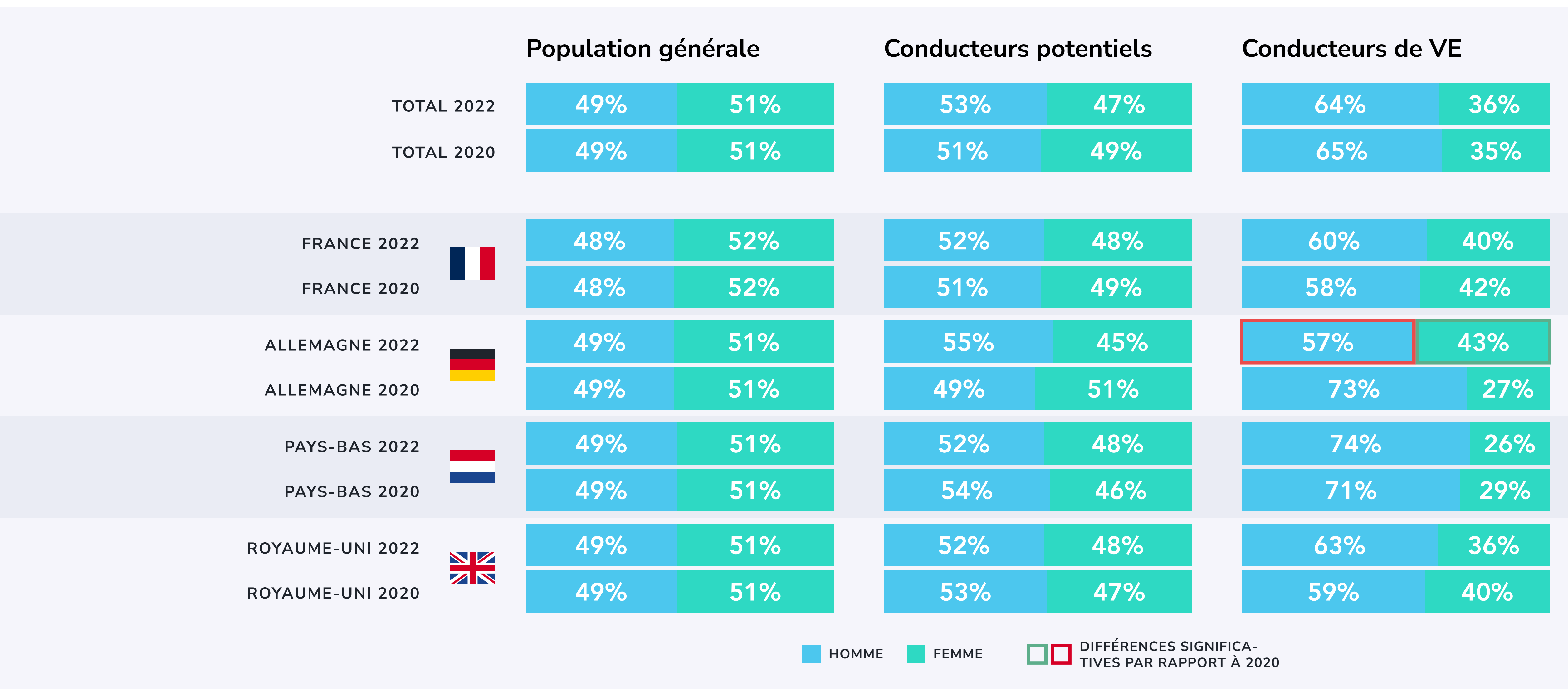
Les hommes majoritaires parmi les conducteurs de véhicules électriques

Dans tous les pays, les conducteurs de VE sont plus nombreux que les conductrices, ce qui est particulièrement le cas aux Pays-Bas (74 % d'hommes contre 26 % de femmes). Parmi les conducteurs de VE allemands, la proportion de femmes a fortement augmenté depuis 2020.

Parmi les conducteurs potentiels, la répartition hommes-femmes est presque identique et comparable à celle de la population générale.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

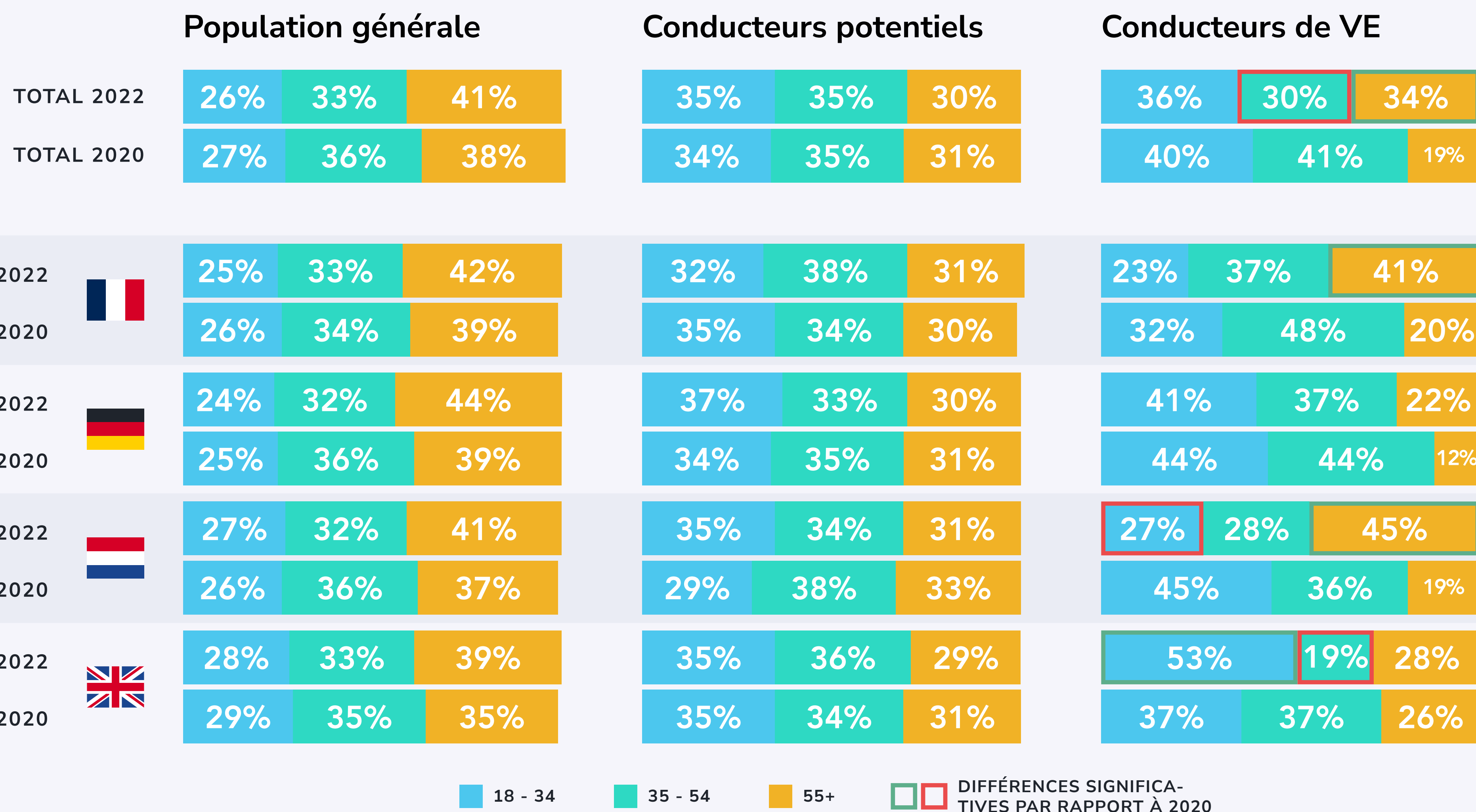


Les conducteurs de VE sont de tout âge

Les voitures électriques sont principalement utilisées par des personnes plus jeunes. 36 % des conducteurs de véhicules électriques ont entre 18 et 34 ans, mais l'âge moyen des conducteurs de véhicules électriques a augmenté depuis 2020.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays).



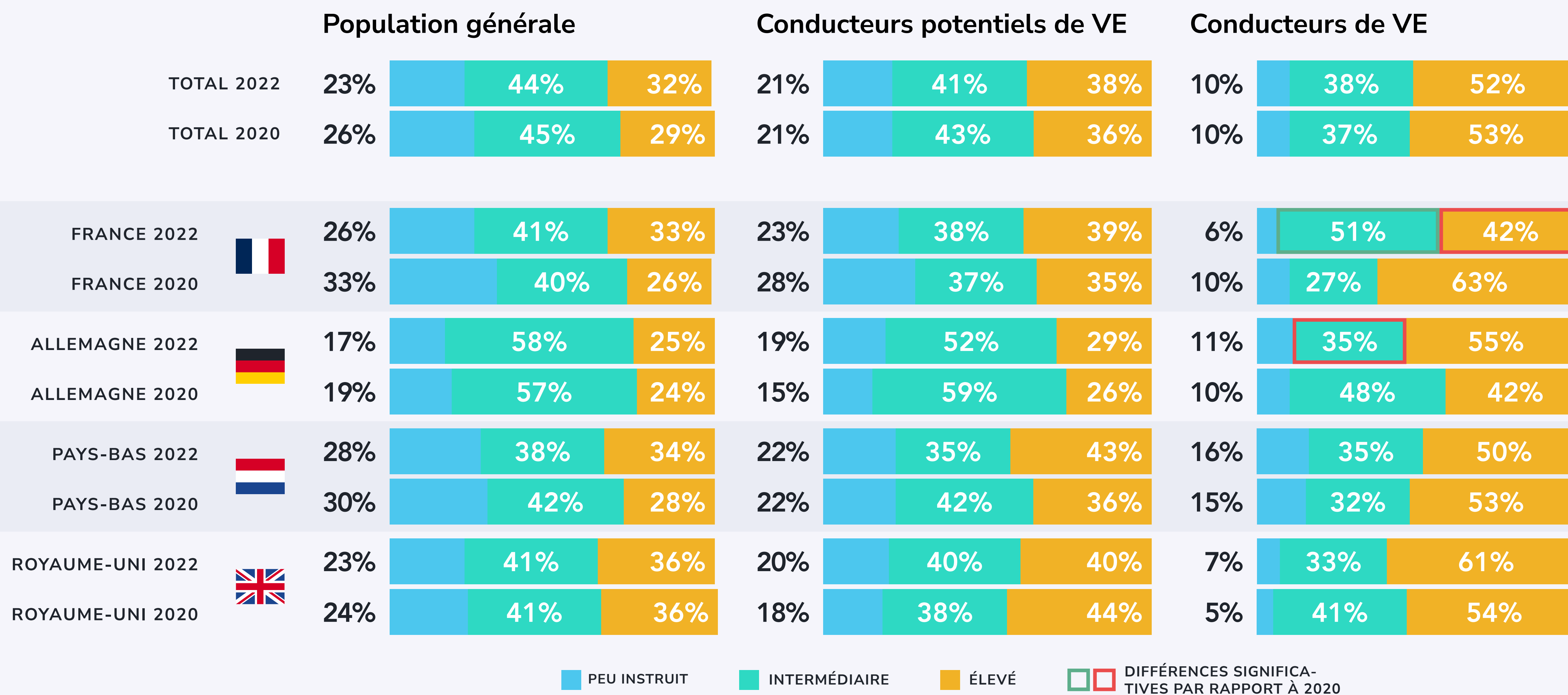
Les conducteurs de VE ont un degré de formation élevée

Les conducteurs de VE sont plus souvent diplômés, par rapport au citoyen moyen. Cependant, le nombre de conducteurs de VE français ayant un niveau d'éducation intermédiaire a augmenté au cours des deux dernières années et représente maintenant la majorité.

Parmi les conducteurs potentiels de VE, ceux-ci ont tendance à avoir un niveau d'éducation intermédiaire plutôt qu'un niveau d'éducation élevé, et c'est particulièrement le cas en Allemagne.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

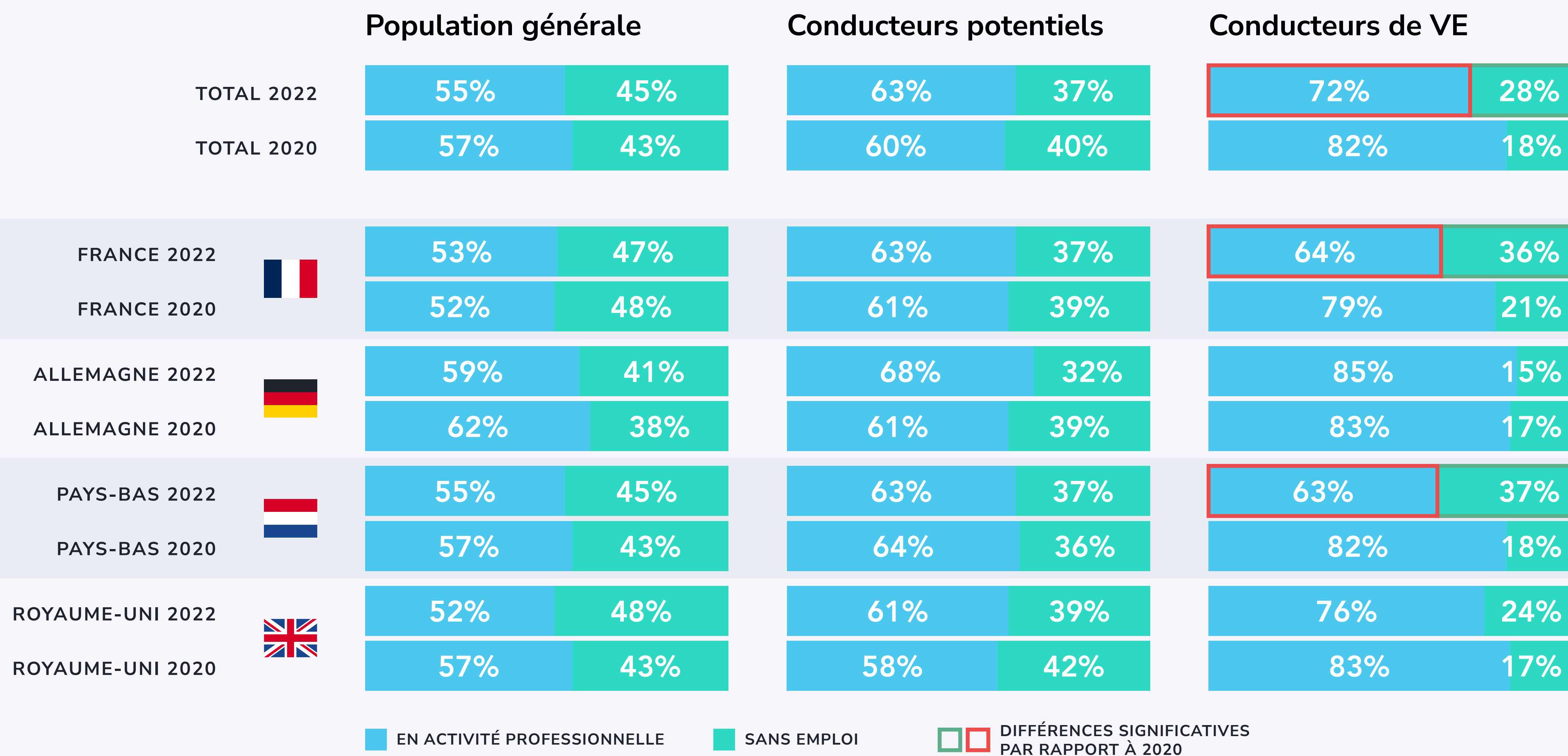


Les conducteurs (potentiels) de VE sont souvent employés à plein temps

Par rapport à la population générale et aux conducteurs potentiels de VE, les conducteurs de VE sont davantage en activité professionnelle. Pourtant, on constate une augmentation de la part des conducteurs de VE au chômage depuis 2020. Cependant, au Royaume-Uni et en Allemagne, les conducteurs de VE sont nettement plus souvent employés que dans les autres pays.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

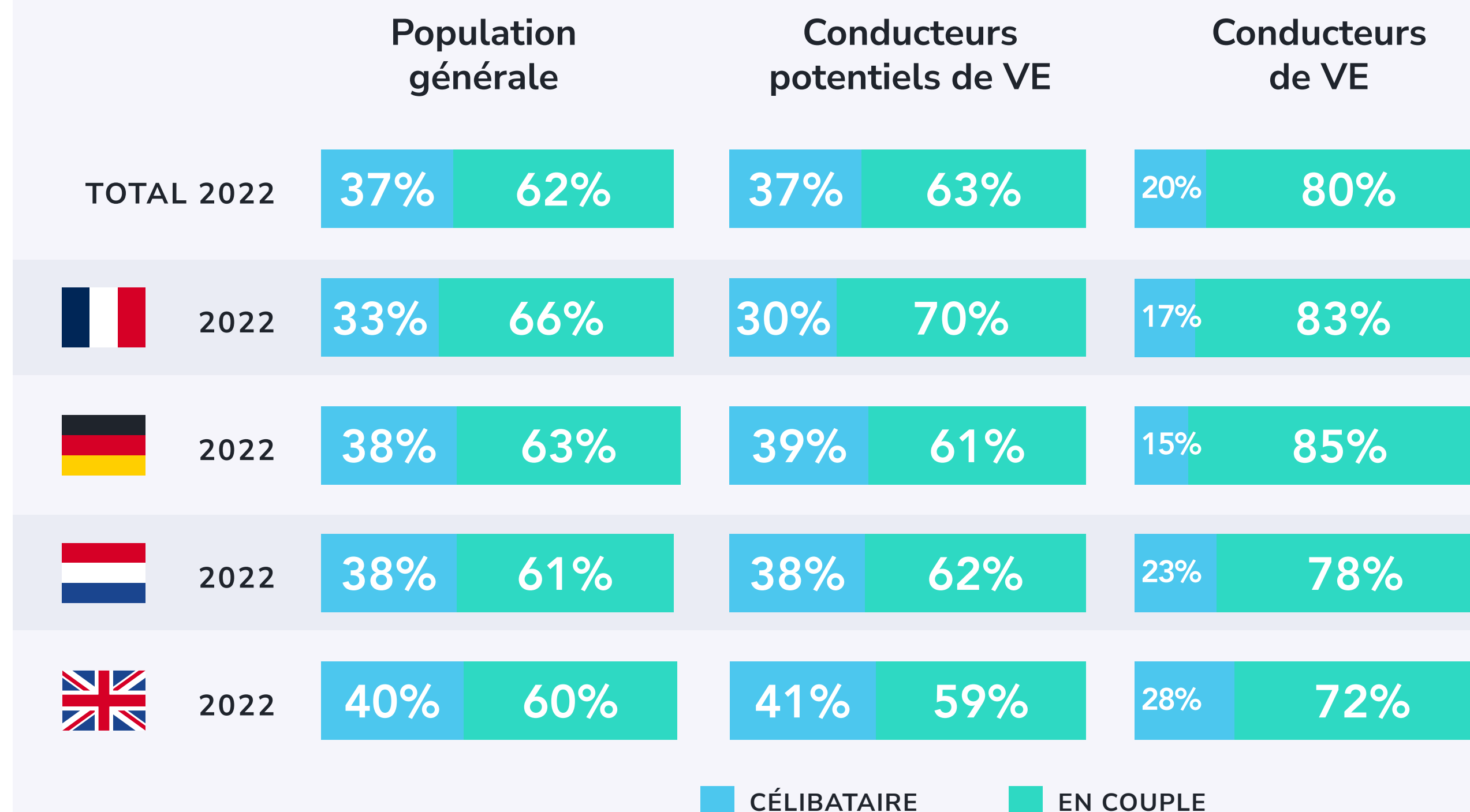
Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays).



Les conducteurs de VE ont tendance à être mariés/en concubinage

Les conducteurs actuels de véhicules électriques sont plus susceptibles d'avoir un partenaire que la population générale. C'est particulièrement le cas chez les conducteurs de VE allemands et français, même si parmi les conducteurs potentiels en Allemagne et au Royaume-Uni, il y a une tendance à ne pas avoir de partenaire.

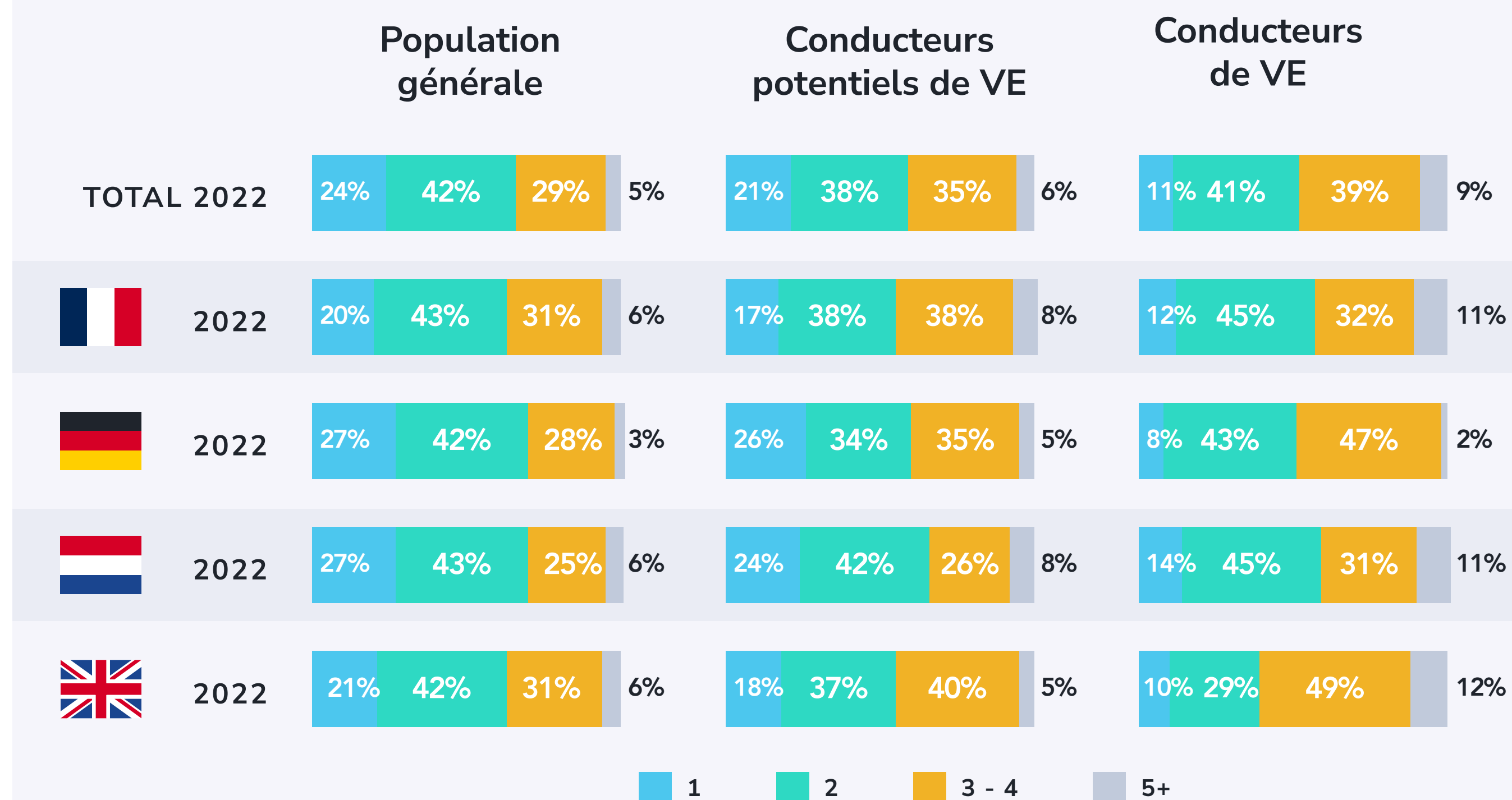
Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)



Les conducteurs de VE sont moins susceptibles de vivre seuls

Les conducteurs de véhicules électriques ont en moyenne un foyer plus grand, surtout au Royaume-Uni et en Allemagne, tandis que la répartition des foyers des conducteurs potentiels de véhicules électriques est plus proche de celle de la population générale, et a donc tendance à être légèrement plus petite.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

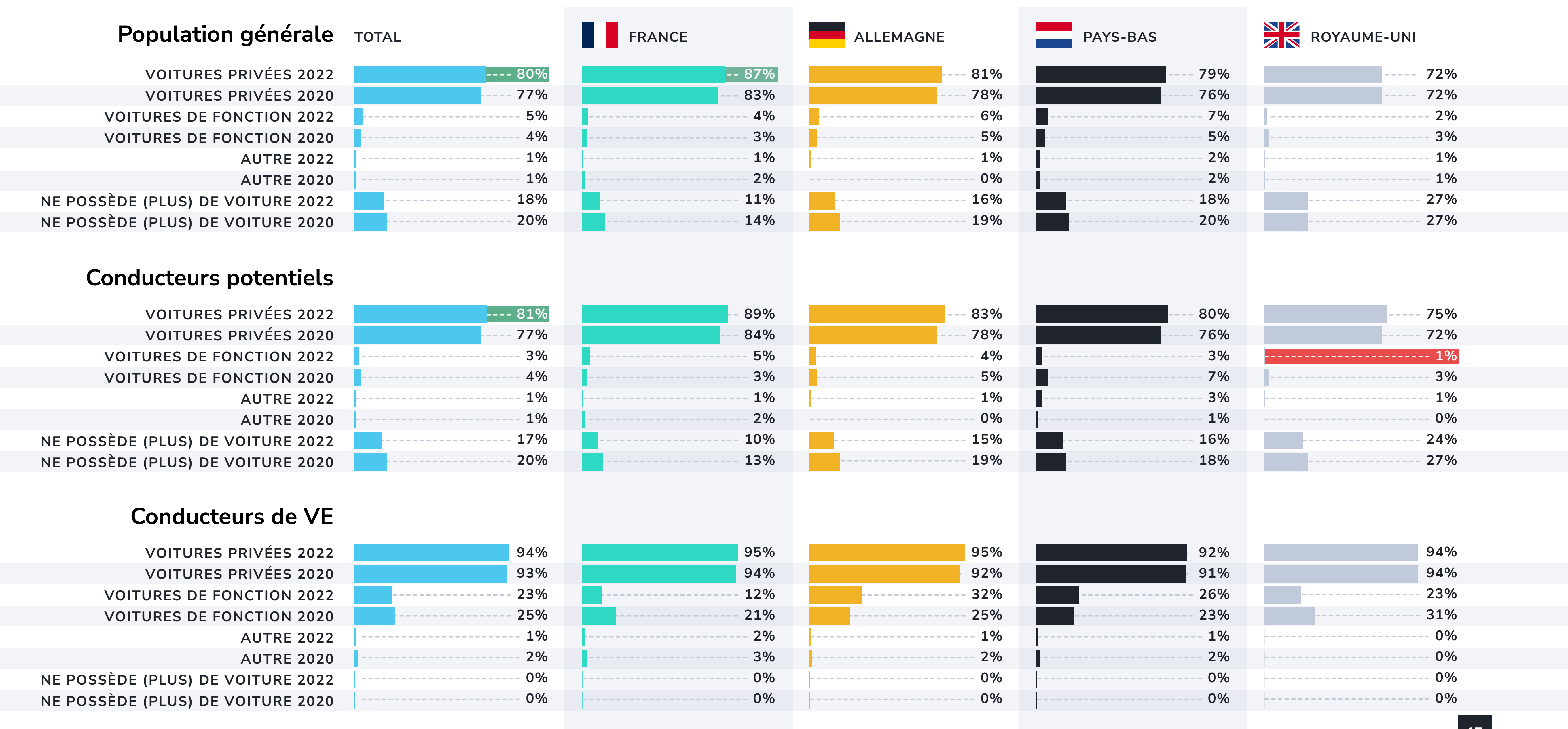


Les conducteurs de VE sont surtout propriétaires de leurs voitures

La majorité des conducteurs de VE possèdent leurs propres voitures. Ce qui est significatif ici, c'est que par rapport à 2020, le pourcentage de personnes qui ne possèdent pas (plus) de voiture a diminué, en particulier parmi les conducteurs potentiels de VE.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

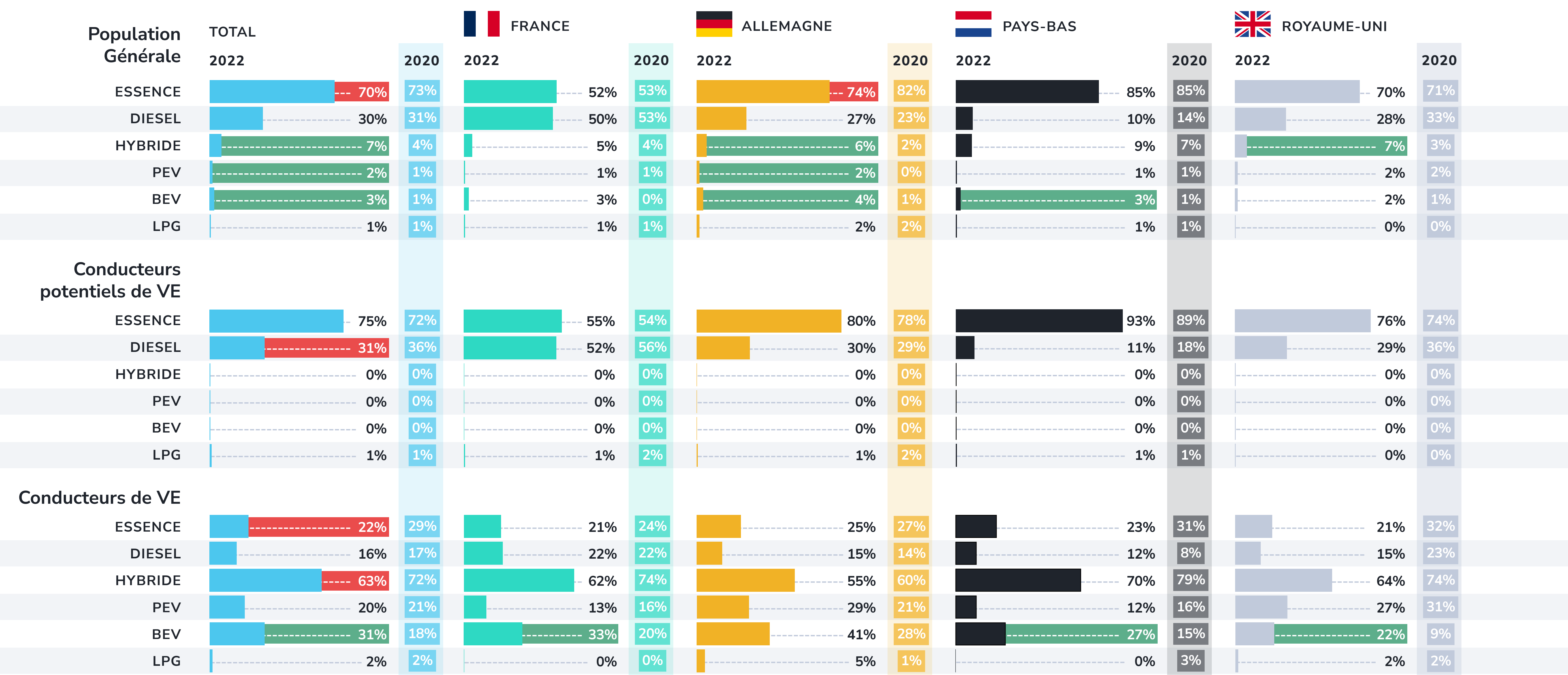


Une majorité utilise encore des voitures à essence, suivies par les voitures diesel

Les voitures à essence et diesel restent les plus utilisées, mais au cours des années qu'ont suivi notre dernière enquête, le nombre de voitures hybrides a augmenté. En outre, les conducteurs de VE qui, en 2020, préféraient les voitures hybrides, se tournent désormais généralement vers les BEV. Cela montre une diminution des consommateurs qui optent pour des véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels.

Base 2022 : Population générale (n=3,347 total; France n=903, Allemagne n=847, Pays-Bas n=838, Royaume-Uni n=759), Conducteurs potentiels de VE (n=1265 total; France n=331, Allemagne n=272, Pays-Bas n=299, Royaume-Uni n=363), Conducteurs de VE (n=449 total; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=1,603 total, France n=423, Allemagne n=403, Pays-Bas n=406, Royaume-Uni n=371), Conducteurs potentiels de VE (n=607 total; France n=168, Allemagne n=143, Pays-Bas n=119, Royaume-Uni n=177), Conducteurs de VE (n=400 total; n=100 per country)



■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020



Chapitre 02

Le facteur d'expansion du marché

Résumé du chapitre

Par rapport à la population générale, les conducteurs actuels et potentiels de véhicules électriques se sentent plus concernés par le changement climatique et attendent des gouvernements qu'ils encouragent la mobilité électrique. En particulier:

- Les conducteurs de véhicules électriques se sentent personnellement concernés par le changement climatique.
- La réduction du CO2 dans les transports est considérée comme cruciale pour les conducteurs de véhicules électriques.
- Les conducteurs de véhicules électriques sont perçus comme étant soucieux de l'environnement.

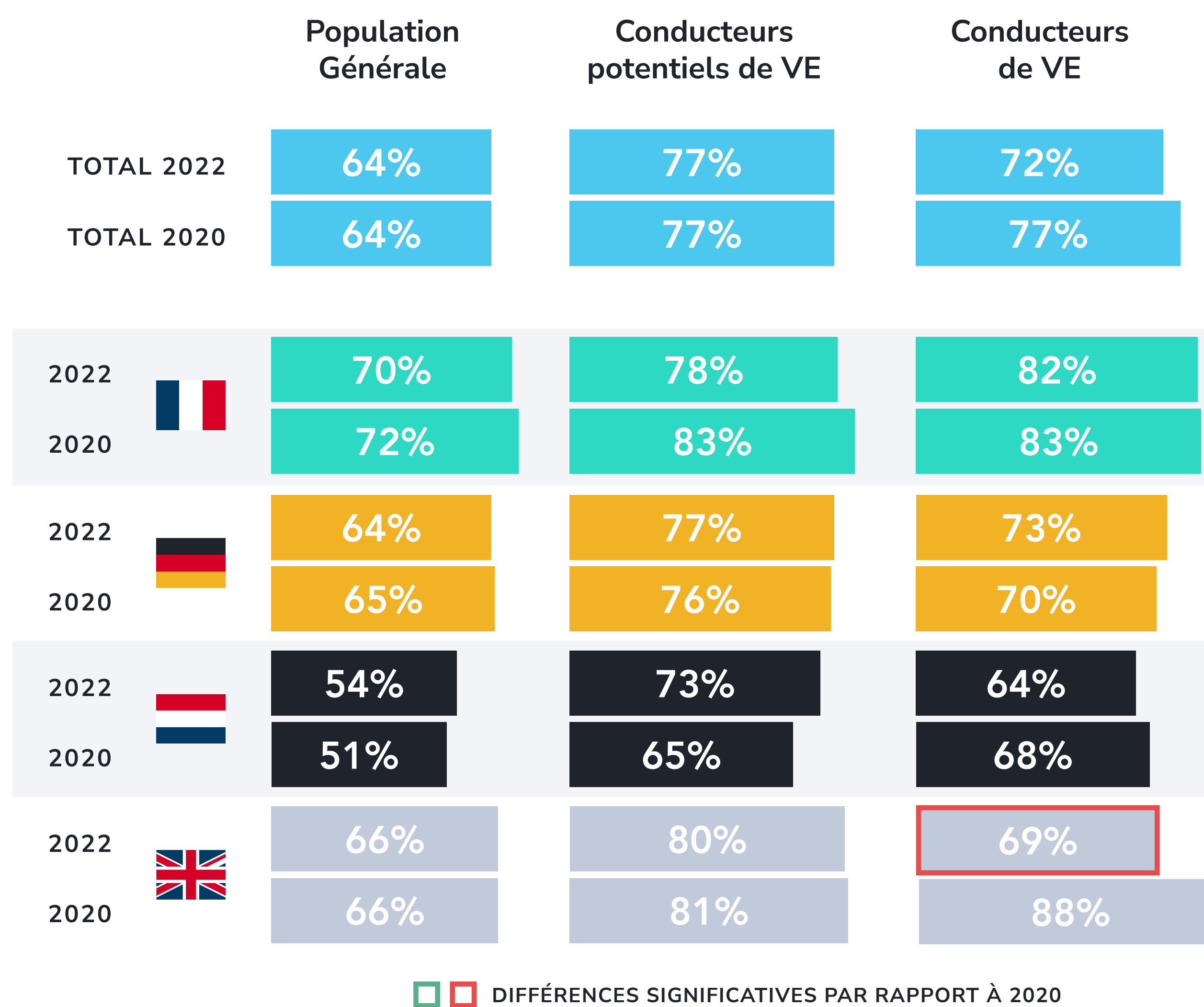
Les conducteurs de VE se sentent concernés par le réchauffement climatique

Environ trois quarts des conducteurs (72 % des conducteurs de VE et 77 % des conducteurs potentiels de VE) considèrent le changement climatique comme un sujet important, contre deux tiers (66 %) de la population générale.

En particulier, les Français semblent les plus impliqués dans les questions de changement climatique, tandis que l'importance que les conducteurs de véhicules électriques accordent au changement climatique a généralement légèrement diminué depuis 2020 et au Royaume-Uni, cette différence est particulièrement significative.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

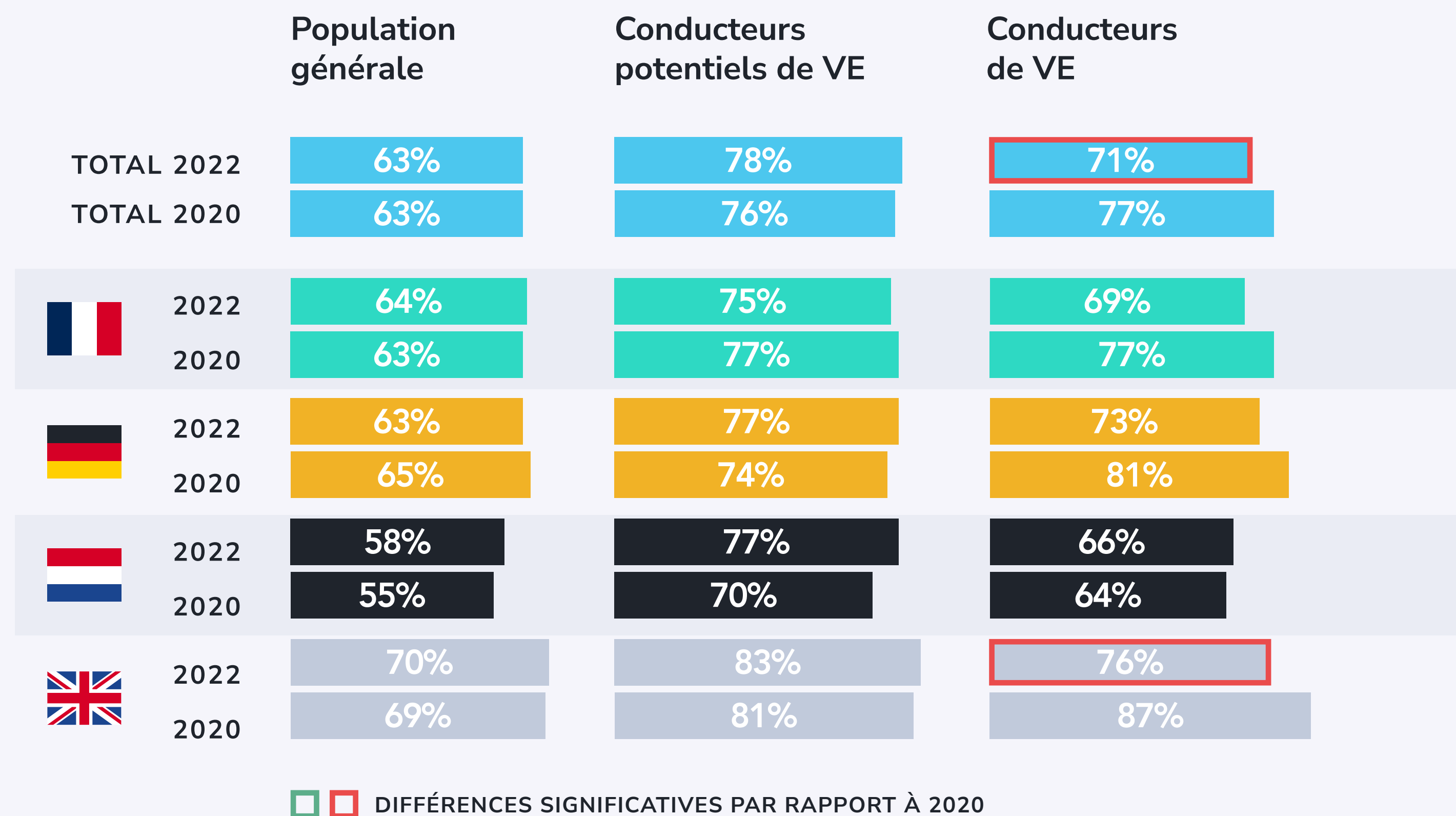


Les priorités du gouvernement devraient être centrées sur l'environnement

Les conducteurs potentiels et actuels de véhicules électriques sont plus susceptibles de dire que le gouvernement devrait donner la priorité aux politiques de protection de l'environnement, même si cette opinion a légèrement diminué chez les conducteurs de véhicules électriques par rapport à 2020.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

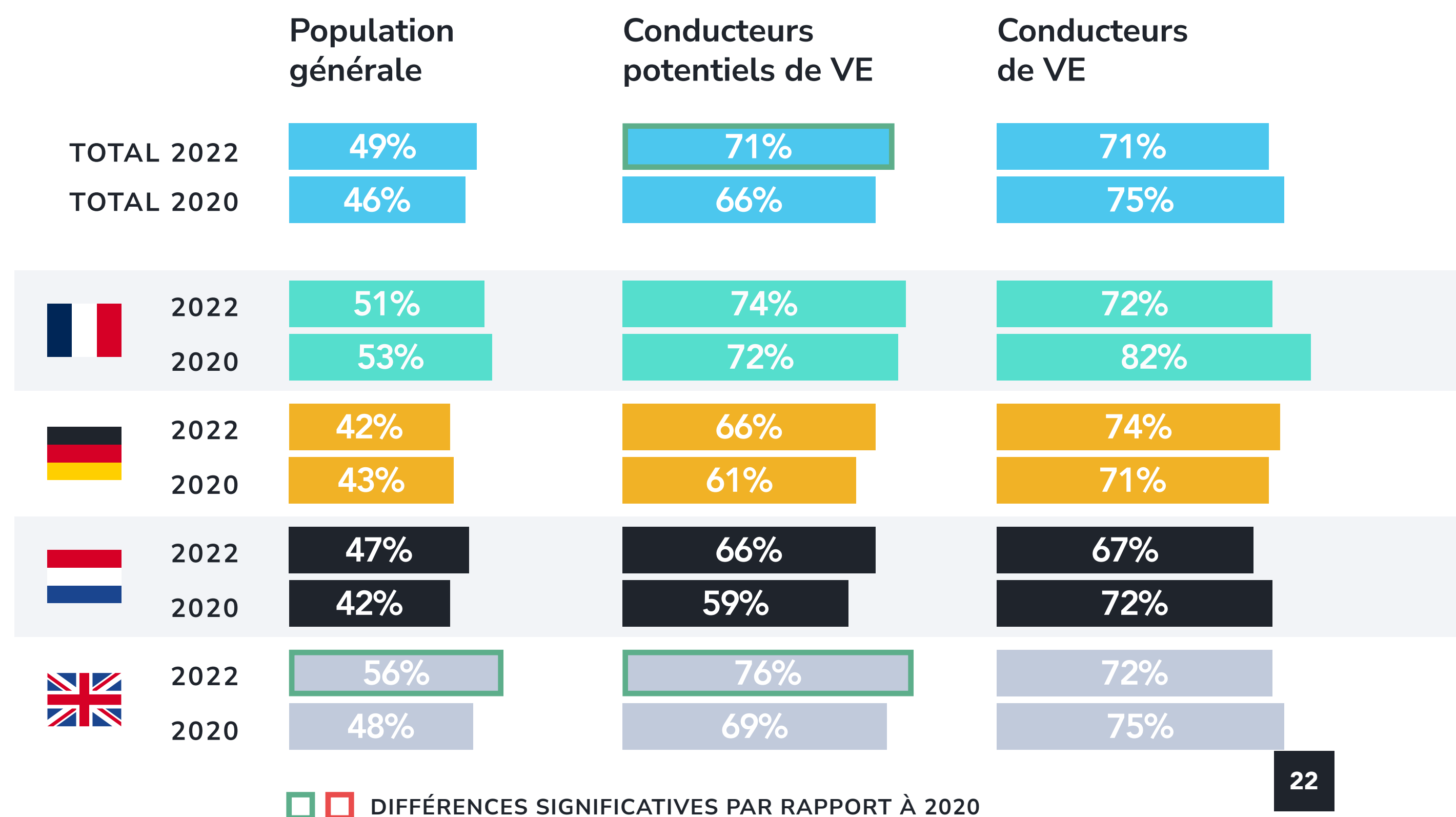


Les conducteurs potentiels de VE veulent davantage de crédits d'impôt

Beaucoup plus de conducteurs (potentiels) de véhicules électriques (71 %) sont d'accord pour que leur gouvernement accorde davantage de crédits d'impôt aux personnes qui achètent des voitures électriques. C'est notamment le cas parmi les conducteurs potentiels de véhicules électriques du Royaume-Uni et les conducteurs de véhicules électriques allemands.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

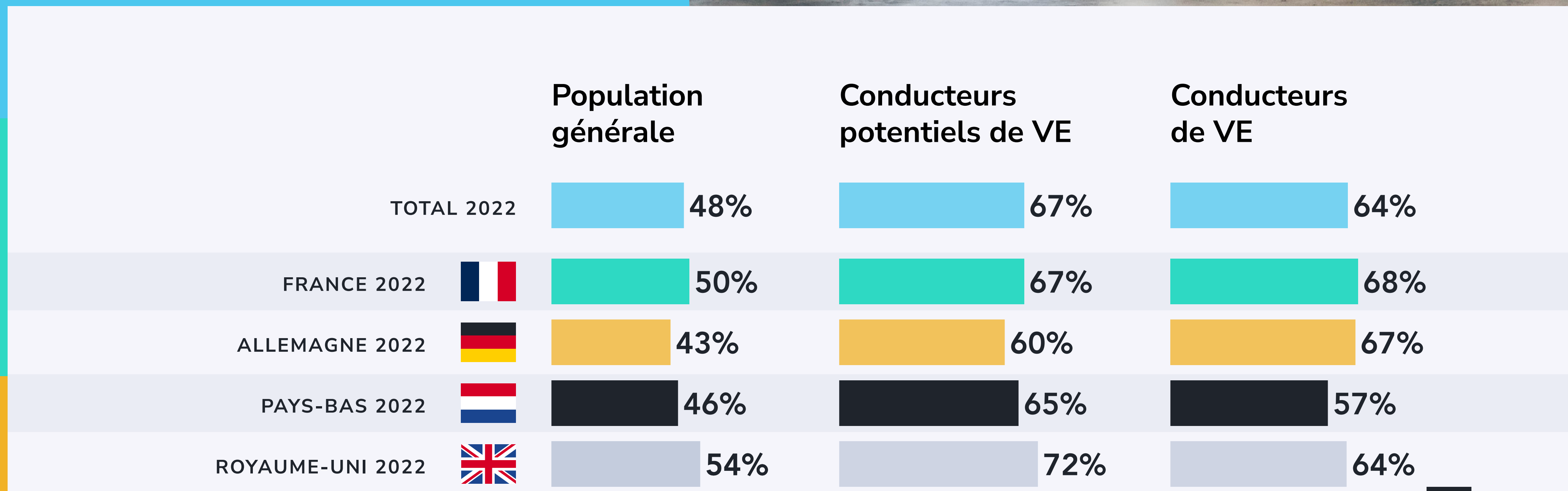
Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)



Les conducteurs potentiels de VE pensent que les entreprises proposant la mobilité électrique devraient bénéficier d'avantages fiscaux

67 % des conducteurs potentiels de véhicules électriques et 64 % des conducteurs actuels de véhicules électriques estiment que les entreprises qui proposent la conduite électrique devraient bénéficier d'avantages fiscaux de la part de leur gouvernement, tandis que 48 % de la population générale est d'accord sur ce point.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

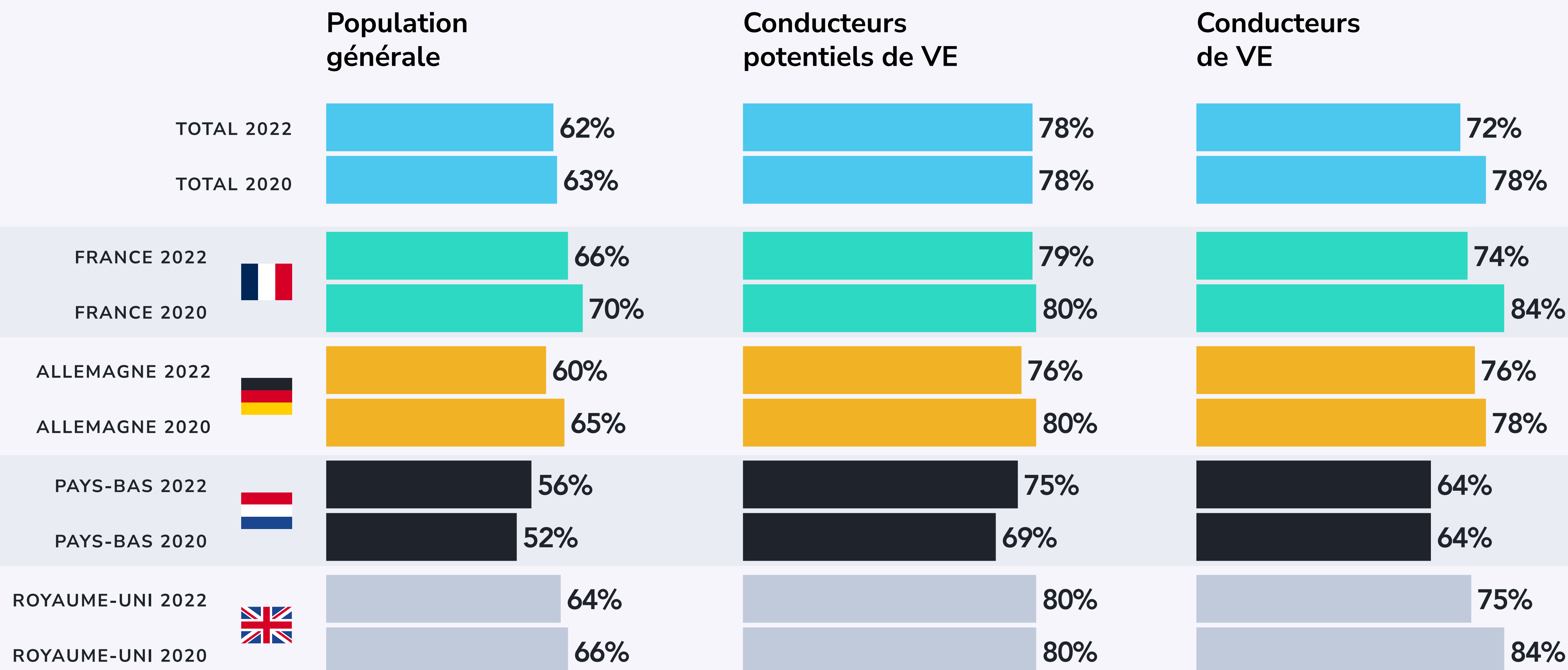


Les gens estiment que la réduction des émissions de CO2 dans les transports est importante

À l'exception des Pays-Bas, de nettes majorités affirment que la réduction des émissions de CO2 dans les transports est importante. En particulier, les conducteurs potentiels de véhicules électriques sont plus enclins à le dire que les membres du grand public - et même que les conducteurs actuels de véhicules électriques

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

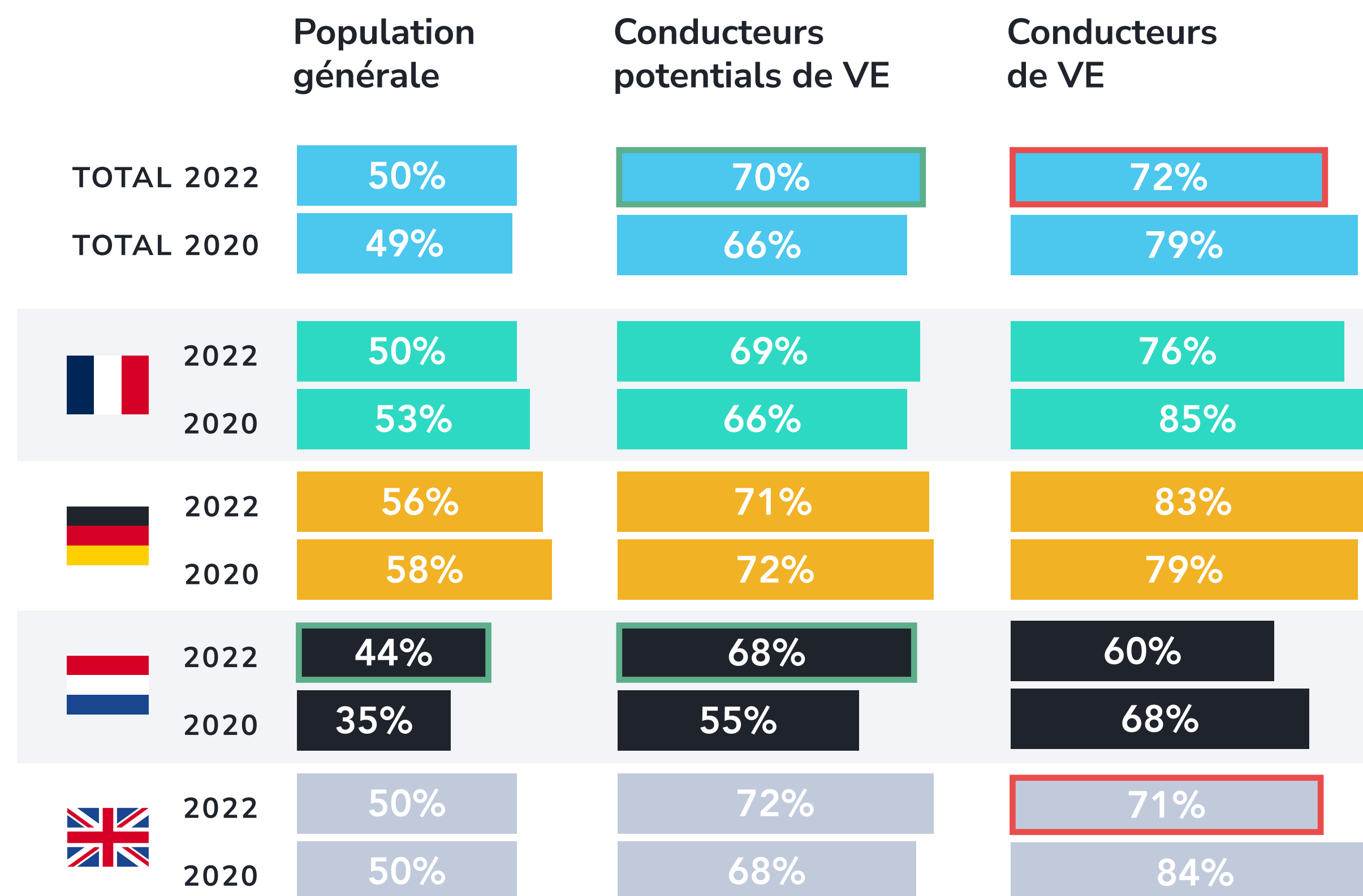


7 conducteurs sur 10 considèrent que les facteurs environnementaux sont importants lors de l'achat d'un VE

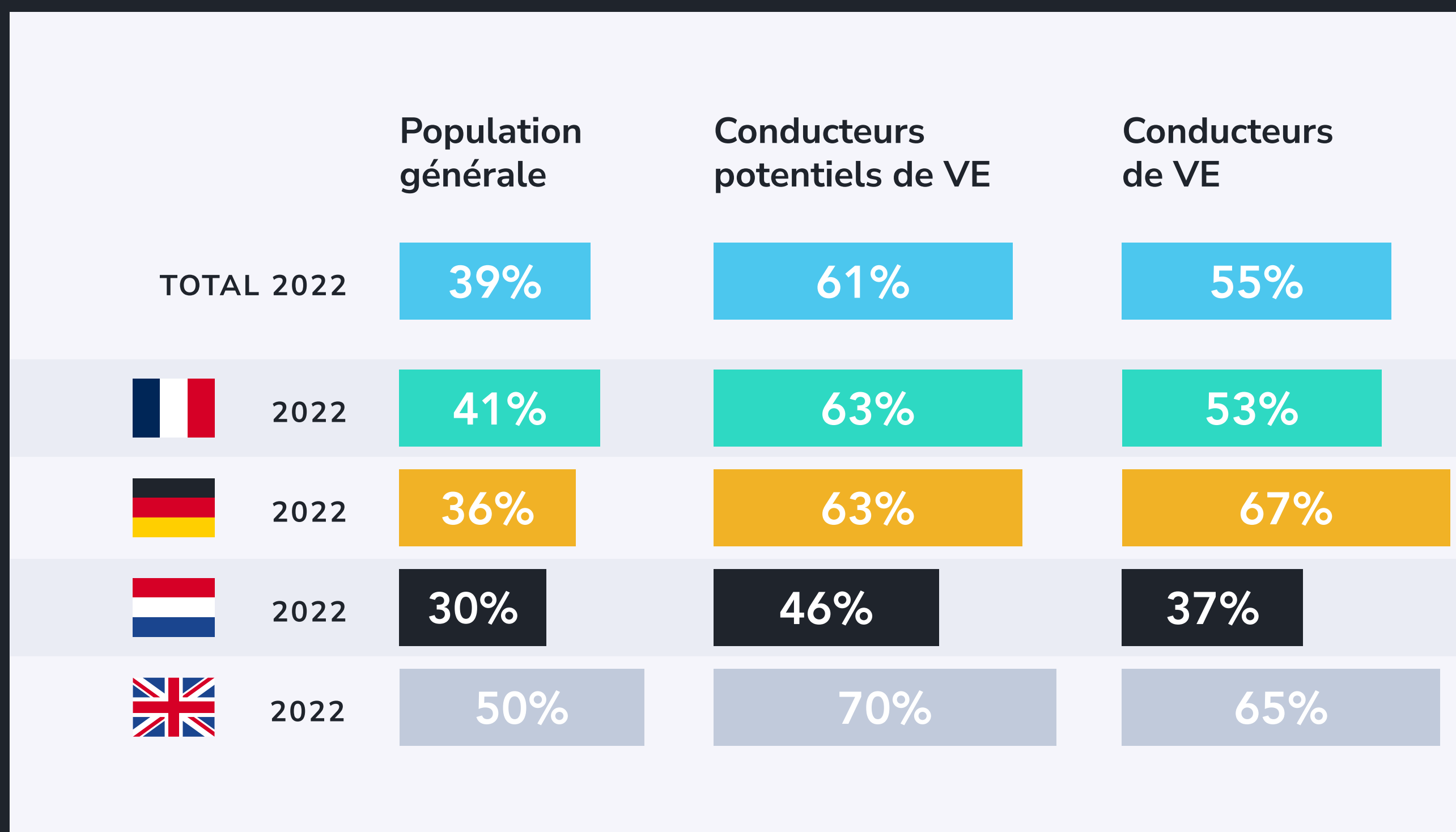
Dans les quatre pays, les considérations environnementales sont importantes lors de l'achat d'une voiture. Alors que les conducteurs potentiels de VE des Pays-Bas ont renforcé cette conviction depuis 2020, parmi les conducteurs de VE du Royaume-Uni, c'est le contraire.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays).



■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020



Les conducteurs potentiels perçoivent les conducteurs de VE comme étant soucieux de l'environnement

Parmi la population générale, seules 4 personnes sur 10 considèrent qu'un conducteur de VE est soucieux de l'environnement. La majorité des conducteurs (potentiels) de VE considèrent que ceux qui conduisent des VE sont conscients de l'environnement (surtout au Royaume-Uni et en Allemagne).

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)



Chapitre 03

Le Green Deal européen

Résumé du chapitre

Si la plupart des gens ignorent l'existence du Green Deal européen, les conducteurs potentiels de véhicules électriques et actuels sont plus familiarisés avec ce dernier. En outre, les conducteurs de véhicules électriques sont plus optimistes quant à la disparition totale des véhicules à moteur à combustion et pensent que la mobilité électrique joue un rôle important dans la lutte contre le changement climatique. Les principaux points de ces chapitres sont les suivants :

- Les conducteurs de véhicules électriques sont les plus conscients du Green Deal européen.
- La moitié des conducteurs de véhicules électriques pensent qu'une élimination progressive des voitures à carburant est possible.
- Les gens sont généralement optimistes quant aux infrastructures de recharge.

**Comme le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'UE, nous n'avons pas inclus les répondants britanniques dans ce chapitre de l'enquête.*

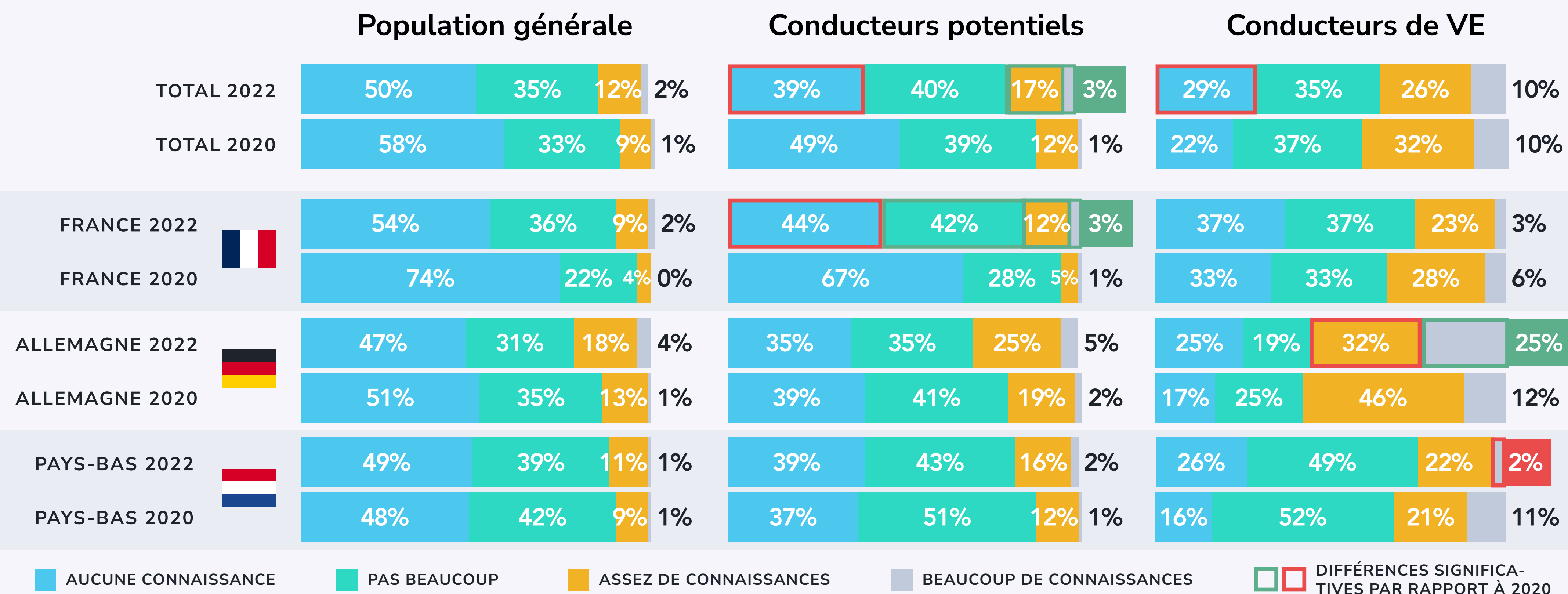
Les conducteurs de VE sont les plus familiers avec le Green Deal européen

La connaissance du Green Deal européen a augmenté parmi la population générale et les conducteurs potentiels de véhicules électriques depuis 2020, alors qu'elle a légèrement diminué parmi les conducteurs de véhicules électriques en général. Les conducteurs potentiels de véhicules électriques de France, en Allemagne et aux Pays-Bas ont désormais une meilleure compréhension du Green Deal européen par rapport aux autres pays.

Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)

Base 2020 : Population générale (n=2 000 au total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 au total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), Conducteurs de VE (n=400 au total ; n=100 par pays)

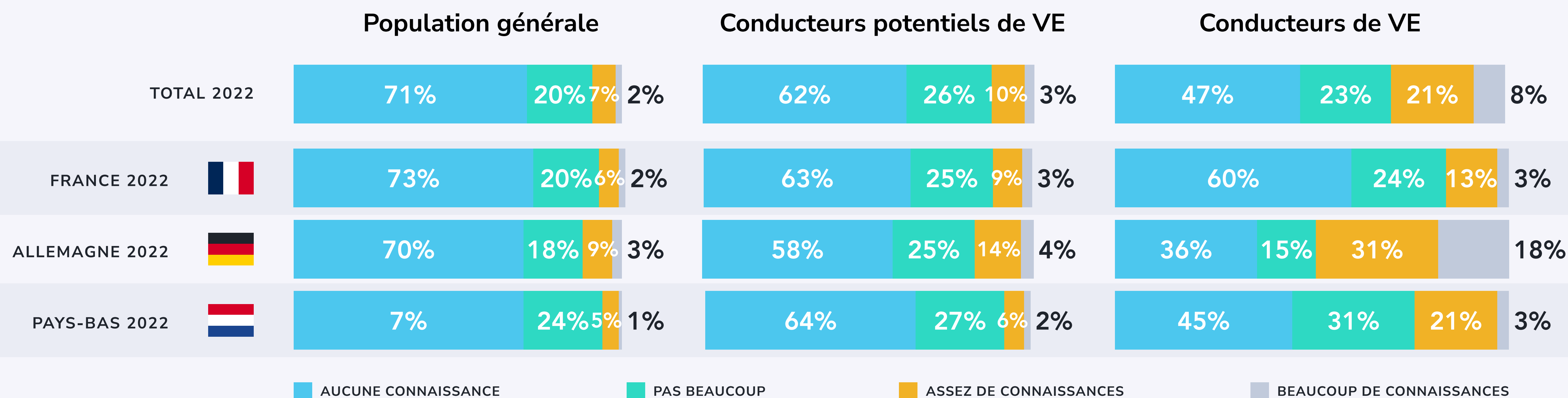
Connaissances sur le « Green Deal » européen



Le « Fit for 55 Package » est encore peu connu, mais les conducteurs de VE sont les plus familiers avec

Le « Fit for 55 Package » est mal connu de la plupart des pays, à l'exception de 49 % des conducteurs allemands de véhicules électriques qui ont une connaissance approximative du sujet.

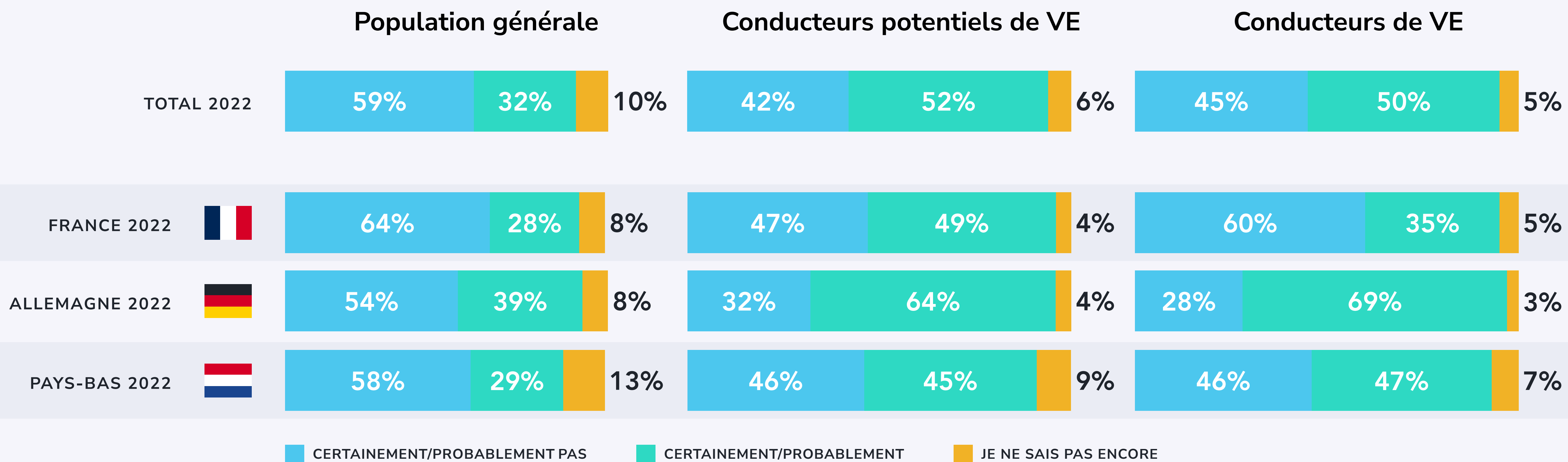
Base 2022 : Population générale (n=4 028 au total ; France n=1 010, Allemagne n=1 010, Pays-Bas n=1 005, Royaume-Uni n=1 003), Conducteurs potentiels de VE (n=1 500 au total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), Conducteurs de VE (n=449 au total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107)



Les conducteurs potentiels et actuels de VE pensent qu'une élimination complète des voitures à essence/diesel est possible

Les conducteurs potentiels et actuels de véhicules électriques croient en la faisabilité d'un abandon complet des voitures à essence/diesel pour 2030. Alors que la population générale n'est généralement pas optimiste quant à l'élimination (seulement 32 %), les conducteurs potentiels et actuels de véhicules électriques sont plus confiants. C'est particulièrement vrai en Allemagne.

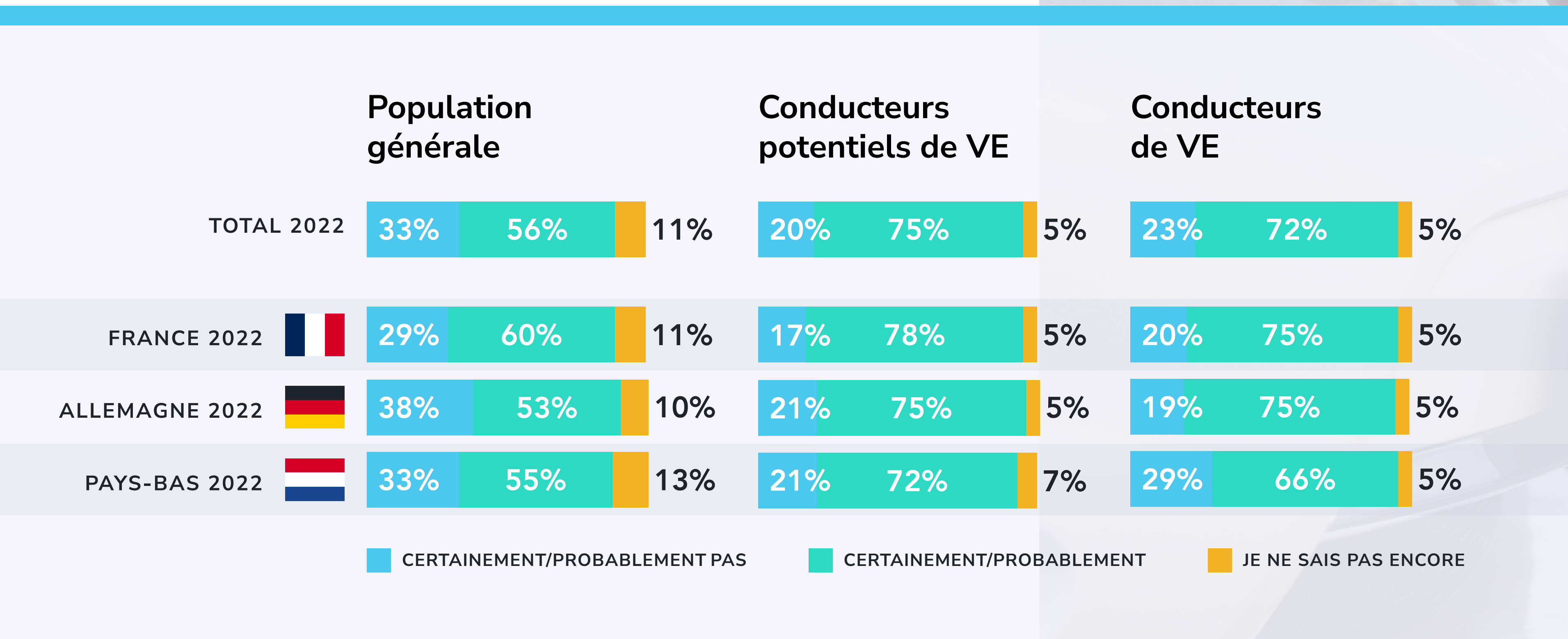
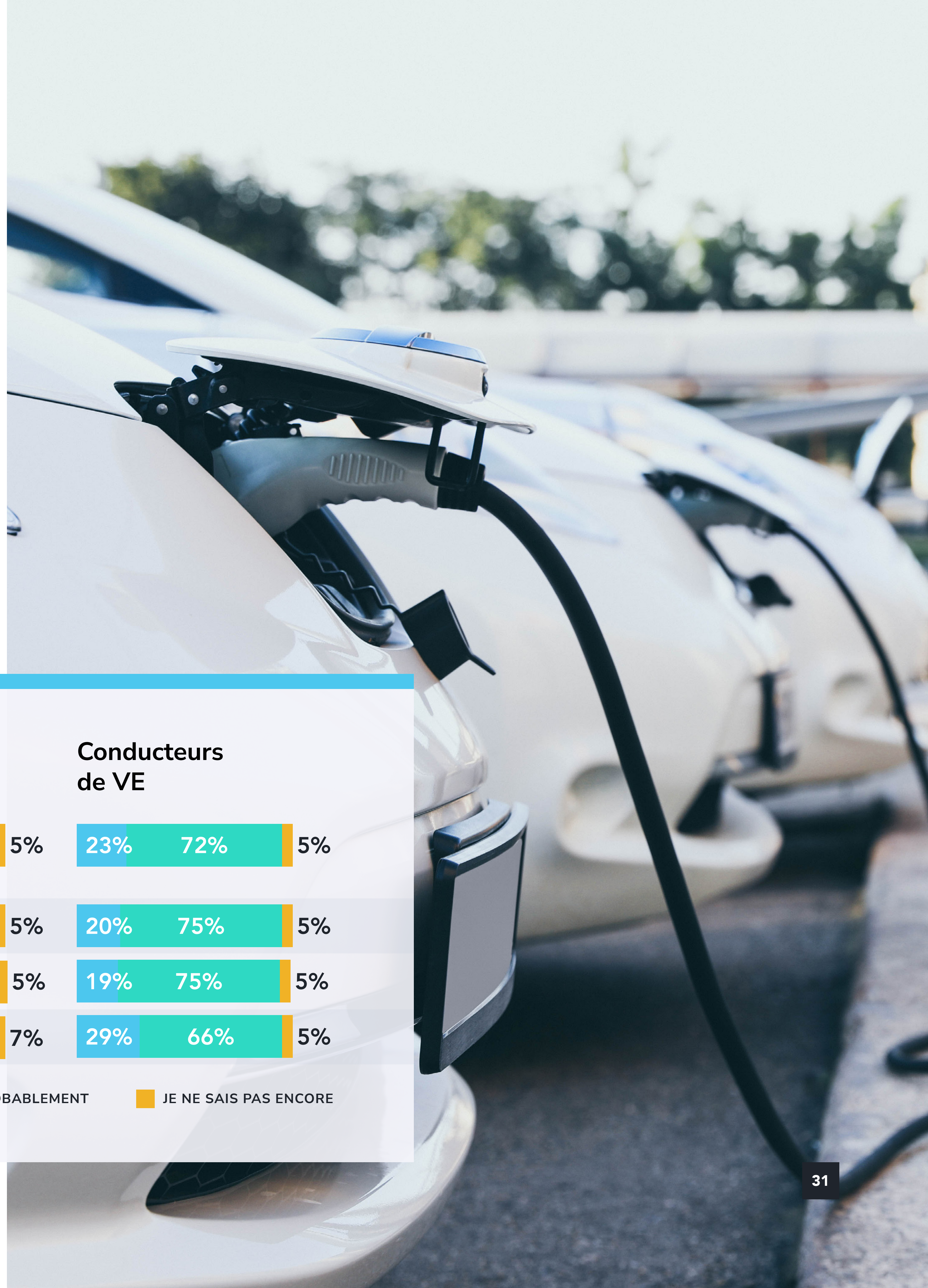
Base 2022 : Population générale (n=3,025 total ; France n=1,010, Allemagne=1,010, Pays-Bas n=1,005) Conducteur potentiels de VE (n=1,036 total ; France n=367, Allemagne=317, Pays-Bas=352), conducteurs de VE (n=342 total ; France n=111, Allemagne=110, Pays-Bas n=121)

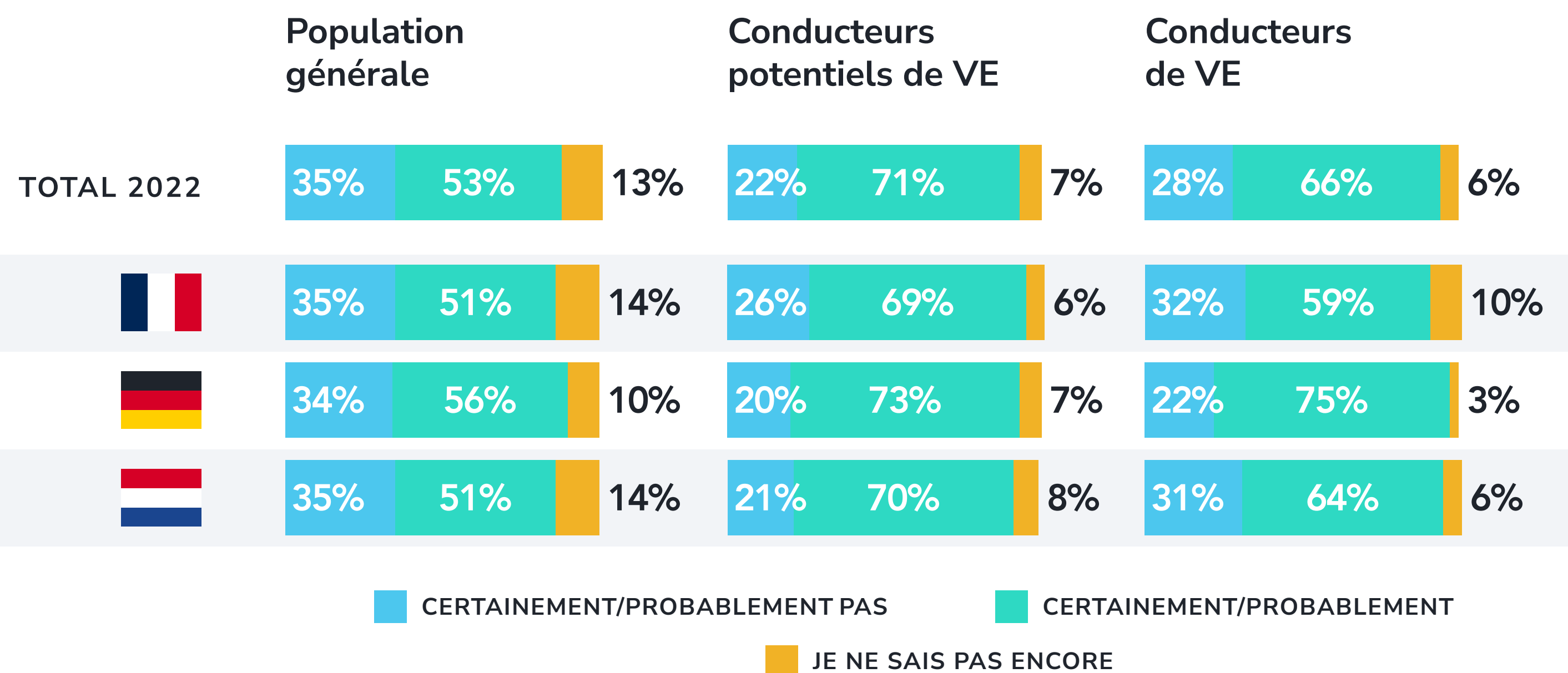


La plupart des gens sont confiants de la faisabilité d'une amélioration de l'infrastructure de recharge

Une grande majorité des conducteurs potentiels et actuels de véhicules électriques espèrent voir les réseaux de recharge devenir plus vastes et meilleurs. Même parmi la population générale, 1 répondant sur 2 pense que l'infrastructure des véhicules électriques continuera à s'améliorer.

Base 2022 : Population générale (n=3,025 total ; France n=1,010, Allemagne=1,010, Pays-Bas n=1,005) Conducteur potentiels de VE (n=1,036 total ; France n=367, Allemagne=317, Pays-Bas=352), conducteurs de VE (n=342 total ; France n=111, Allemagne=110, Pays-Bas n=121)





Les conducteurs potentiels pensent que les incitations en faveur des combustibles nécessitent d'être revues

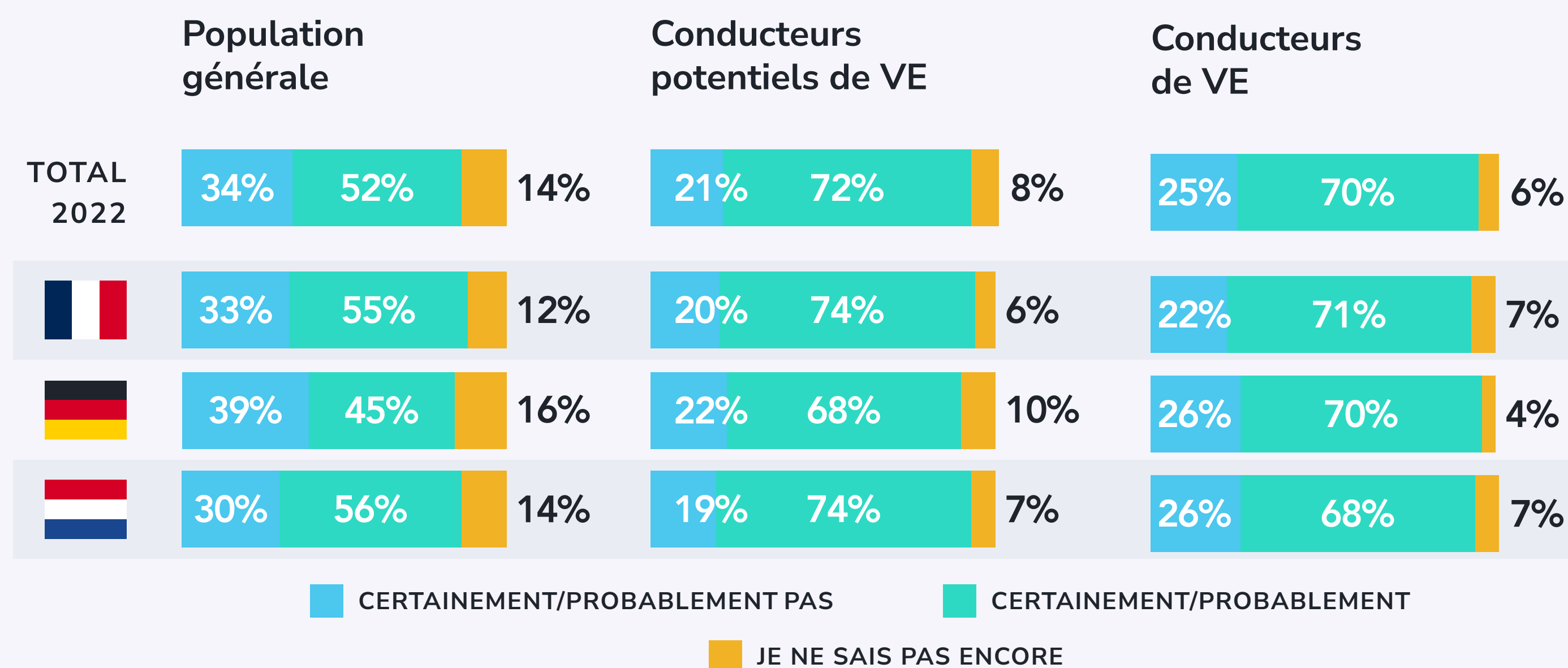
Les conducteurs de véhicules électriques et surtout les conducteurs potentiels pensent que les exonérations fiscales et les incitations en faveur des combustibles fossiles devraient être ajustées ou supprimées. Parmi eux, près de 8 conducteurs allemands de véhicules électriques sur 10 sont convaincus qu'un ajustement ou une suppression des incitations serait bénéfique.

Base 2022 : Population générale (n=3,025 total ; France n=1,010, Allemagne=1,010, Pays-Bas n=1,005) Conducteur potentiels de VE (n=1,036 total ; France n=367, Allemagne=317, Pays-Bas=352), Conducteurs de VE (n=342 total ; France n=111, Allemagne=110, Pays-Bas n=121)

La majorité des conducteurs pensent que des exigences normalisées en matière de recharge intelligente sont réalisables

Dans l'ensemble, les gens croient en la faisabilité des normes relatives à la recharge intelligente, mais ceux qui soutiennent davantage cette idée sont surtout les conducteurs potentiels de véhicules électriques français et néerlandais.

Base 2022 : population générale (n=3 025 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005) Conducteurs de véhicules électriques potentiels (n=1,036 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352), Conducteurs de véhicules électriques (n=342 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121)

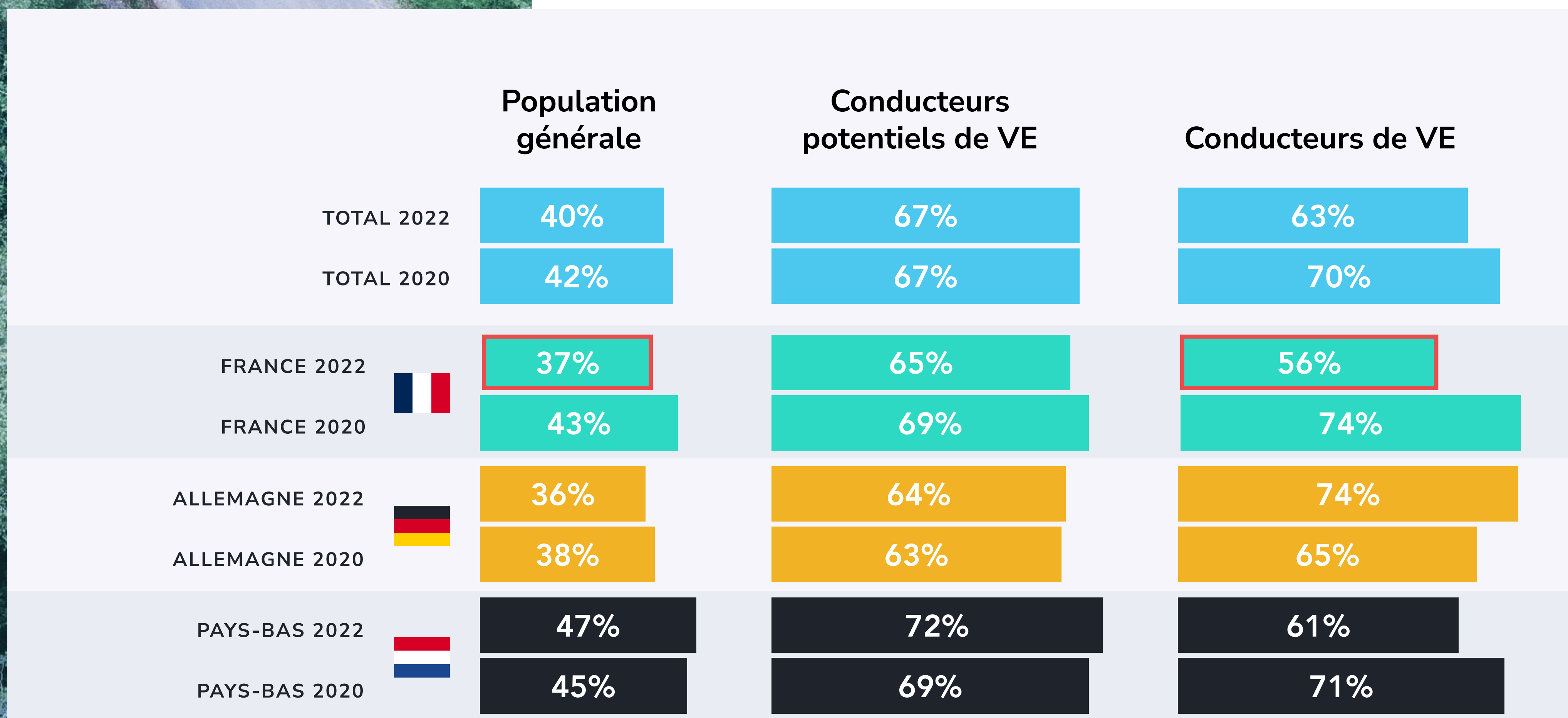


6 conducteurs (potentiels) sur 10 pensent que les VE peuvent lutter contre le changement climatique

La perception que les voitures électriques peuvent participer à la lutte contre le changement climatique n'est soutenue que par 4 personnes sur 10 au sein de la population générale. Toutefois, ceci est davantage approuvé par les conducteurs potentiels et actuels de VE. En Allemagne, cette différence de perception entre la population générale (36 %) et les conducteurs de VE (74 %) est encore plus visible.

Base 2022 : Population générale (n=3,025 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005)
 Conducteurs potentiels de VE (n=1,036 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352), conducteurs de VE (n=342 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121).

Base 2020 : Population générale (n=1,500 total : n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE n=513, France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Conducteurs de VE (n=300 total : n=100 par pays) d'Europe.



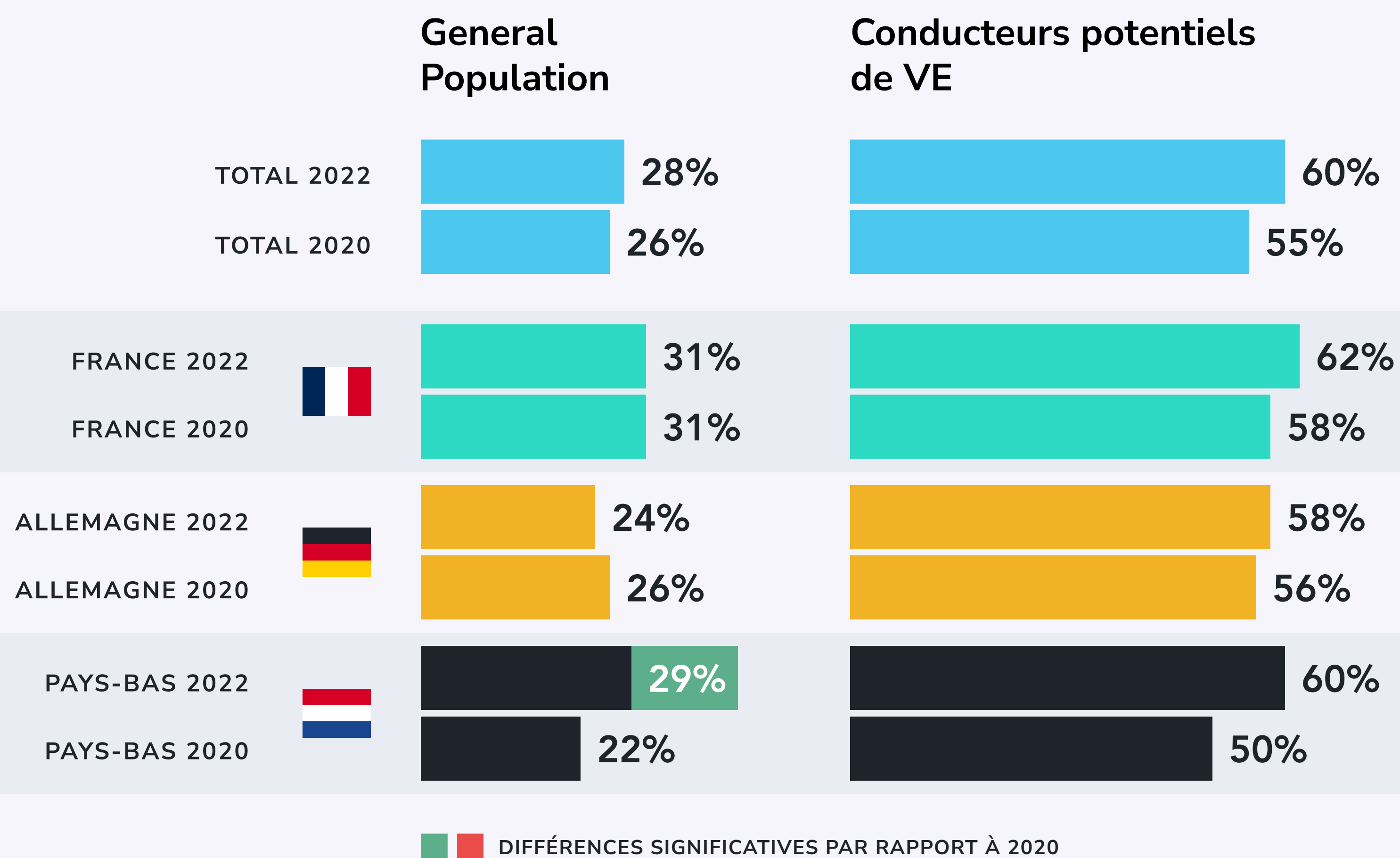
■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

Les propositions de lois sur le climat rendent les conducteurs potentiels de VE plus enthousiastes de conduire des VE

La population générale est peu incitée à passer aux VE compte tenu des lois proposées sur le climat et l'énergie (28 %), surtout en Allemagne (24 %). Ces données changent si l'on considère les conducteurs potentiels de VE, dont 60 % sont plus enthousiastes à l'idée de modifier leurs habitudes de mobilité compte tenu des lois proposées sur le climat et l'énergie.

Base 2022 : Population générale (n=2,748 total; France n=925, Allemagne n=924, Pays-Bas n=899) Conducteurs potentiels de VE (n=1,036 total; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352).

Base 2020 : Population générale (n=1,438 total: France n=480, Allemagne n=489, Pays-Bas n=469), Conducteurs potentiels de VE (n=513 total; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143).





Chapitre 04

Chargement sur le lieu de travail

Résumé du chapitre

La majorité des personnes interrogées aimeraient disposer d'une voiture de fonction électrique et estiment que les employeurs devraient fournir des bornes de recharge sur le lieu de travail. En particulier, la plupart des conducteurs de véhicules électriques actuels et potentiels pensent que cela rendrait un futur employeur attrayant. Les points clés sont les suivants :

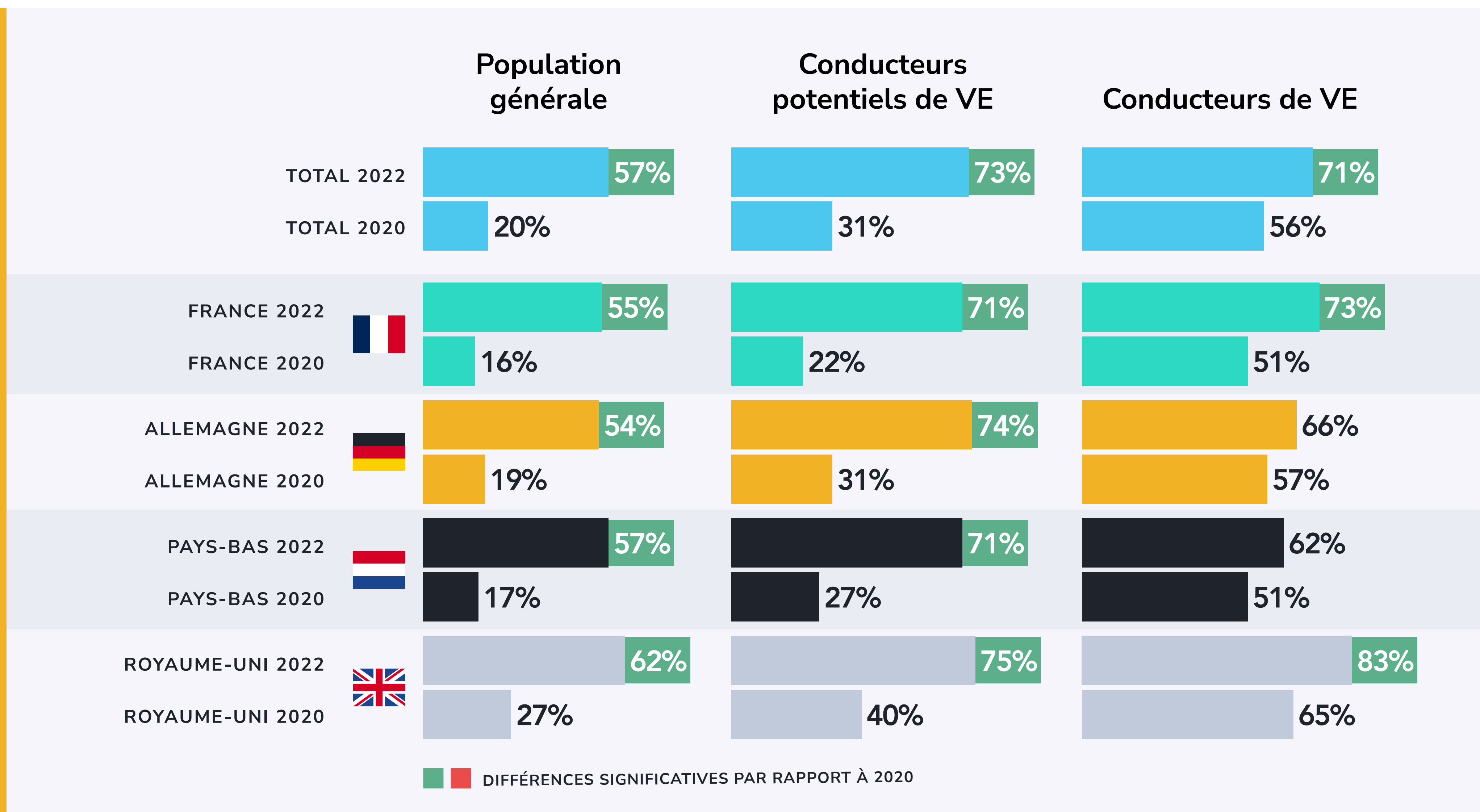
- Davantage d'employés souhaiteraient disposer de voitures professionnelles électriques.
- Les entreprises devraient mettre des bornes de recharge à la disposition des visiteurs.
- Les futurs employeurs disposant de véhicules électriques professionnels sont plus attrayants.

D'employés aimeraient avoir (ou conduisent déjà) une voiture de fonction électrique

Parmi la population générale, on constate une augmentation importante depuis 2020 (de 20 % à 57 %), de l'opinion selon le fait que les entreprises devraient offrir (ou offrent déjà) une voiture électrique à leurs employés. Ce chiffre grimpe à près de 3 personnes sur 4 pour les conducteurs potentiels et actuels de VE (respectivement 73 % et 71 %). En particulier, plus de 4 conducteurs de VE sur 5 au Royaume-Uni pensent que les lieux de travail devraient offrir une voiture électrique à usage professionnel.

Base 2022 : Population générale (n=2,204 total : France n=541, Allemagne n=590, Pays-Bas n=543, Royaume-Uni n=530), Conducteurs de VE potentiels (n=947 total : France n=231, Allemagne n=215, Pays-Bas n=217, Royaume-Uni n=284), conducteurs de VE (n=322 total : France n=71, Allemagne n=94, Pays-Bas n=76, Royaume-Uni n=81) qui travaillent.

Base 2020 : Population générale (n=1,135 total : France n=257, Allemagne n=306, Pays-Bas n=282, Royaume-Uni n=290), Conducteurs de VE potentiels (n=453 total : France n=116, Allemagne n=106, Pays-Bas n=91, Royaume-Uni n=140), conducteurs de VE (n=327 total : France n=79, Allemagne n=83, Pays-Bas n=82, Royaume-Uni n=83) qui travaillent.

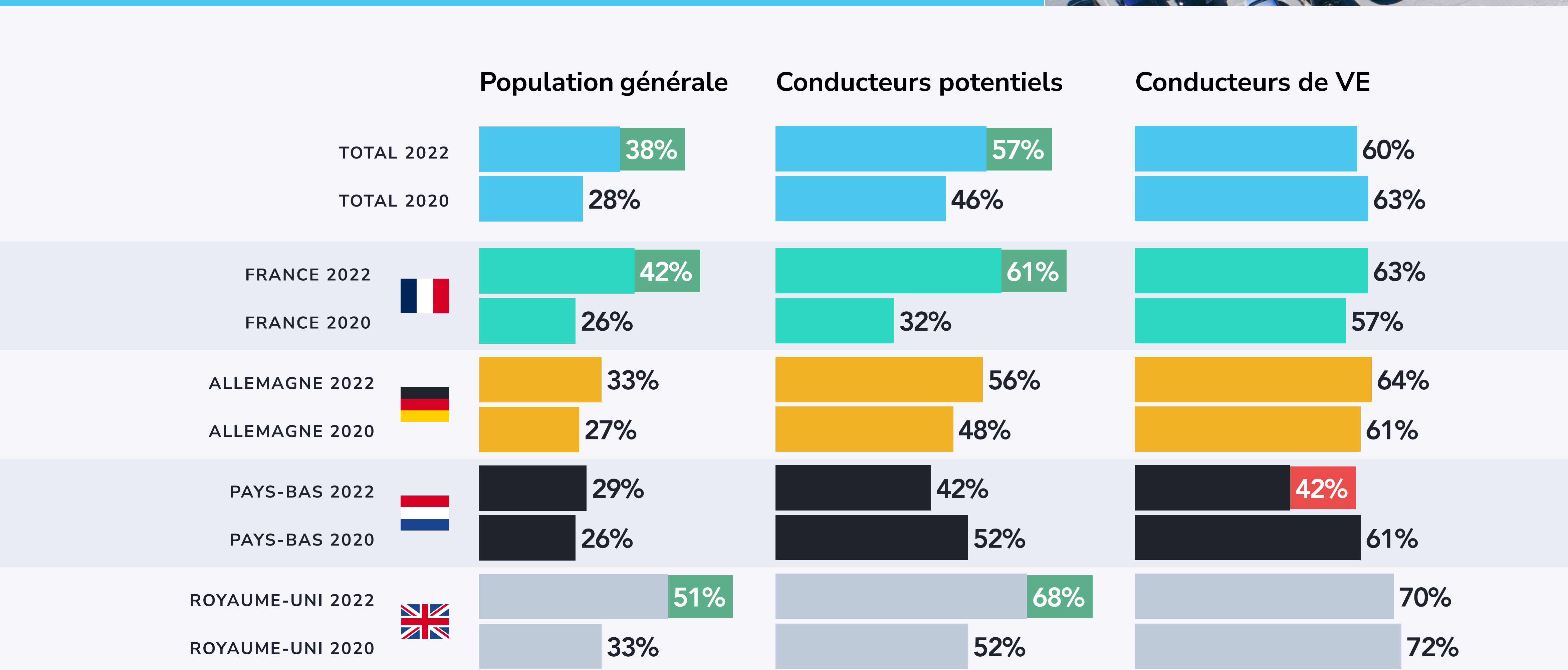


Offrir des voitures de fonction électriques rendrait un futur employeur plus attrayant

Au Royaume-Uni, 7 conducteurs de véhicules électriques sur 10 trouvent un employeur plus attractif s'il offre la possibilité d'avoir une voiture électrique. Cependant, aux Pays-Bas, moins de conducteurs de véhicules électriques sont d'accord avec cette affirmation (de 61 % à 42 %) par rapport à 2020.

Base 2022 : Population générale (n=2,204 total : France n=541, Allemagne n=590, Pays-Bas n=543, Royaume-Uni n=530), Conducteurs potentiels de VE (n=947 total : France n=231, Allemagne n=215, Pays-Bas n=217, Royaume-Uni n=284), conducteurs de VE (n=322 total : France n=71, Allemagne n=94, Pays-Bas n=76, Royaume-Uni n=81) qui travaillent.

Base 2020 : Population générale (n=1,135 total : France n=257, Allemagne n=306, Pays-Bas n=282, Royaume-Uni n=290), Conducteurs potentiels de VE (n=453 total : France n=116, Allemagne n=106, Pays-Bas n=91, Royaume-Uni n=140), conducteurs de VE (n=327 total : France n=79, Allemagne n=83, Pays-Bas n=82, Royaume-Uni n=83) qui travaillent.

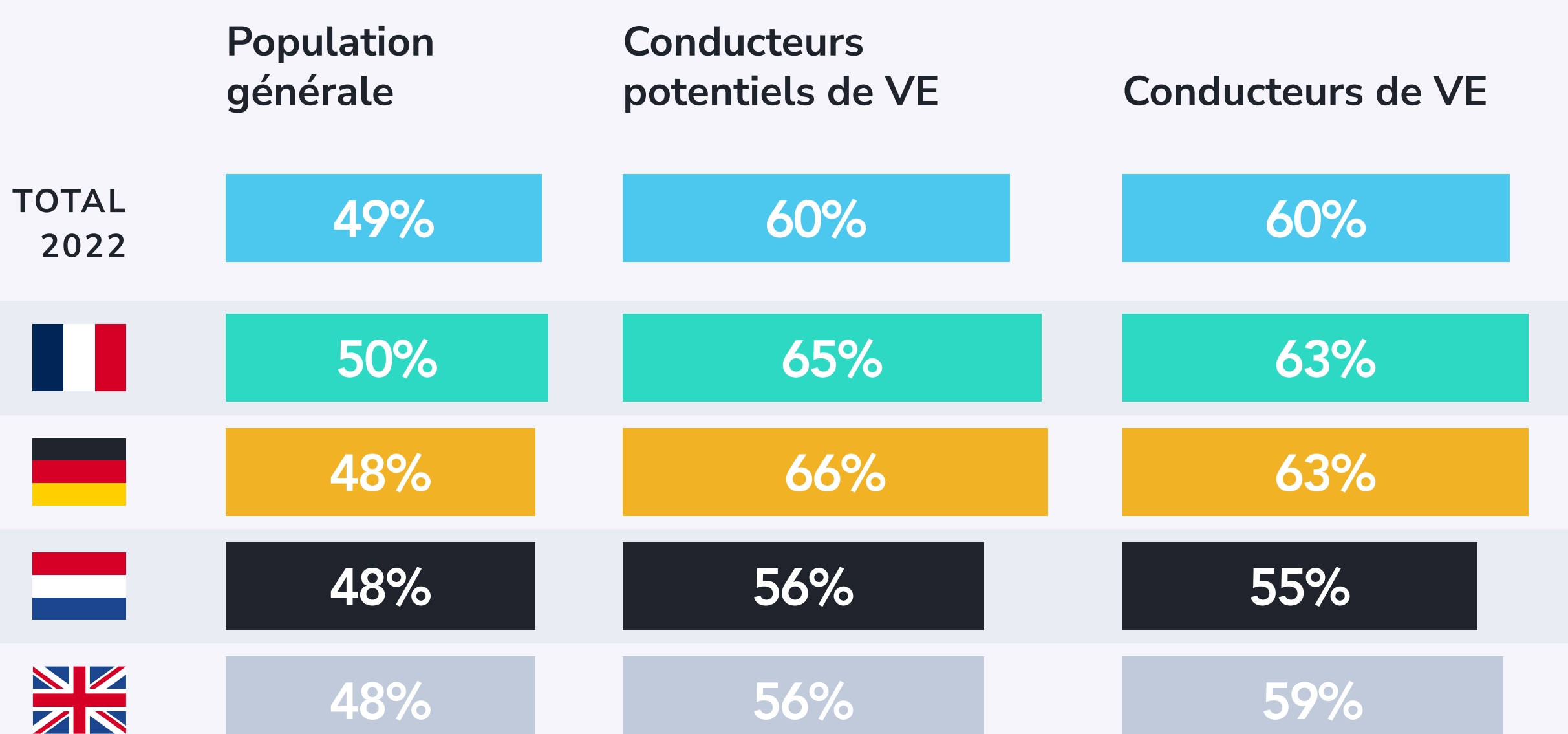
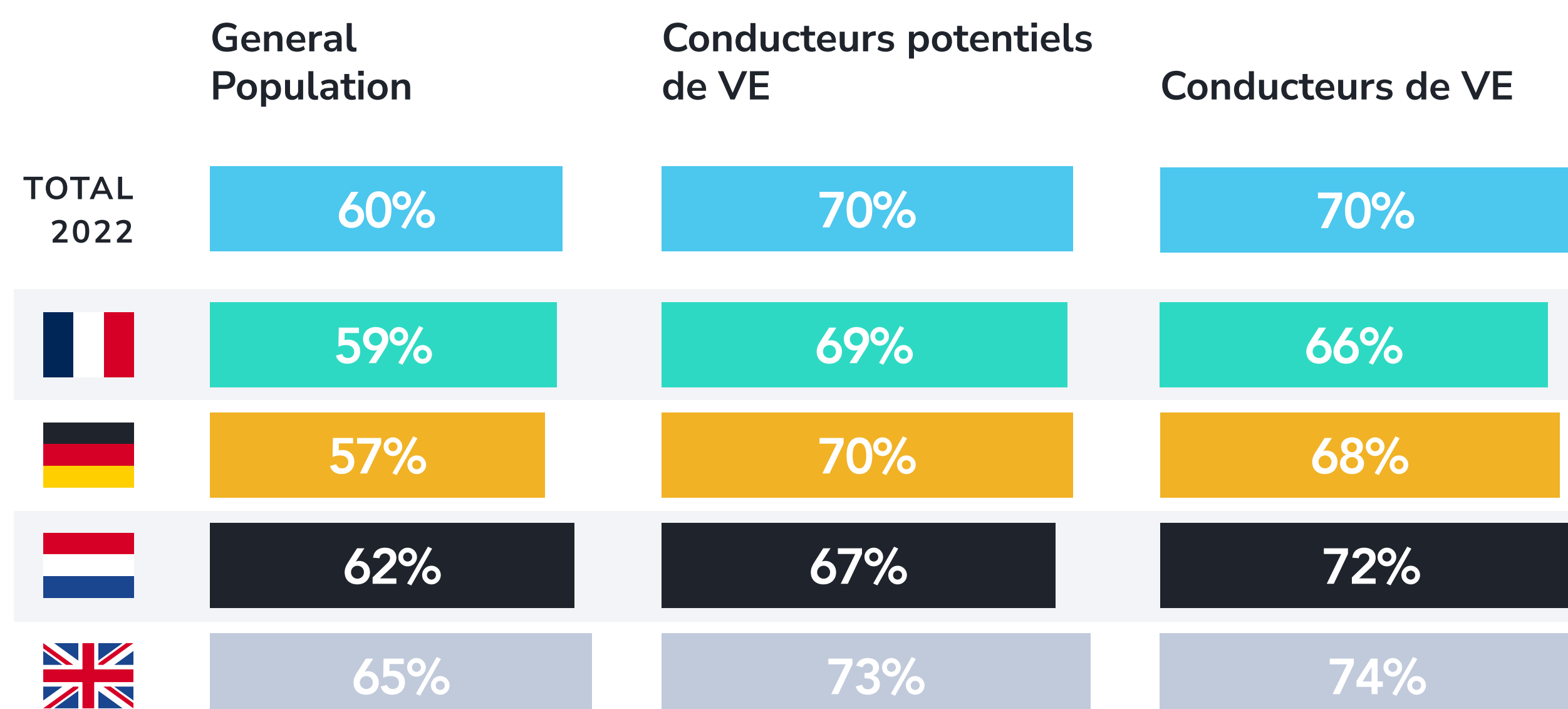


DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

Les employeurs devraient couvrir les frais de recharge d'une voiture électrique de fonction

Parmi toutes les cibles interrogées, la majorité pense que les employeurs devraient couvrir les frais de recharge d'une voiture électrique professionnelle. Ce sont surtout les conducteurs potentiels et actuels de VE britanniques, respectivement 73 % et 74 %, qui s'attendent à ce que leur employeur prenne en charge les coûts de recharge des voitures électriques professionnelles sur le lieu de travail.

Base 2022 : Population générale (n=2,204 total : France n=541, Allemagne n=590, Pays-Bas n=543, Royaume-Uni n=530), Conducteurs potentiels de VE (n=947 total : France n=231, Allemagne n=215, Pays-Bas n=217, Royaume-Uni n=284), conducteurs de VE (n=322 total : France n=71, Allemagne n=94, Pays-Bas n=76, Royaume-Uni n=81) qui travaillent.



Les employeurs devraient couvrir les frais de recharge à domicile





Un peu moins de personnes pensent que les employeurs devraient couvrir les frais de recharge d'une voiture électrique de fonction à leur domicile plutôt qu'au bureau. Pourtant, 60 % des conducteurs de véhicules électriques potentiels et actuels sont d'accord pour dire que l'employeur devrait couvrir les frais de recharge de leurs voitures électrique professionnelle à leur domicile.

Base 2022 : Population générale (n=2,204 total : France n=541, Allemagne n=590, Pays-Bas n=543, Royaume-Uni n=530), Conducteurs de VE potentiels(n=947 total : France n=231, Allemagne n=215, Pays-Bas n=217, Royaume-Uni n=284), conducteurs de EV (n=322 total : France n=71, Allemagne n=94, Pays-Bas n=76, Royaume-Uni n=81) qui travaillent

Les conducteurs de VE (potentiels) pensent que les entreprises devraient mettre des bornes pour leurs clients

Dans l'ensemble, la majorité des répondants sont d'accord pour dire que les entreprises devraient fournir des bornes de recharge de véhicules électriques à leurs clients, et c'est particulièrement le cas chez les conducteurs de VE potentiels (83 %) et actuels (82 %).

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total : France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003), Conducteurs de VE potentiels (n=1,500 total : France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), conducteurs de VE (n=449 total : France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

	Population générale	Conducteurs potentiels de VE	Conducteurs de VE
TOTAL 2022	69%	83%	82%
	70%	84%	83%
	67%	81%	86%
	68%	84%	77%
	69%	84%	83%





Chapitre 05

Le déploiement de la mobilité électrique

Résumé du chapitre

Les principaux obstacles pour le grand public sont le coût d'un véhicule électrique, l'incertitude quant à la disponibilité de l'infrastructure de recharge et le fait que la recharge d'un véhicule électrique prend trop de temps. Cependant, la grande majorité des conducteurs de véhicules électriques disent qu'ils opteraient à nouveau pour un véhicule électrique. Voici les principales conclusions de ce chapitre :

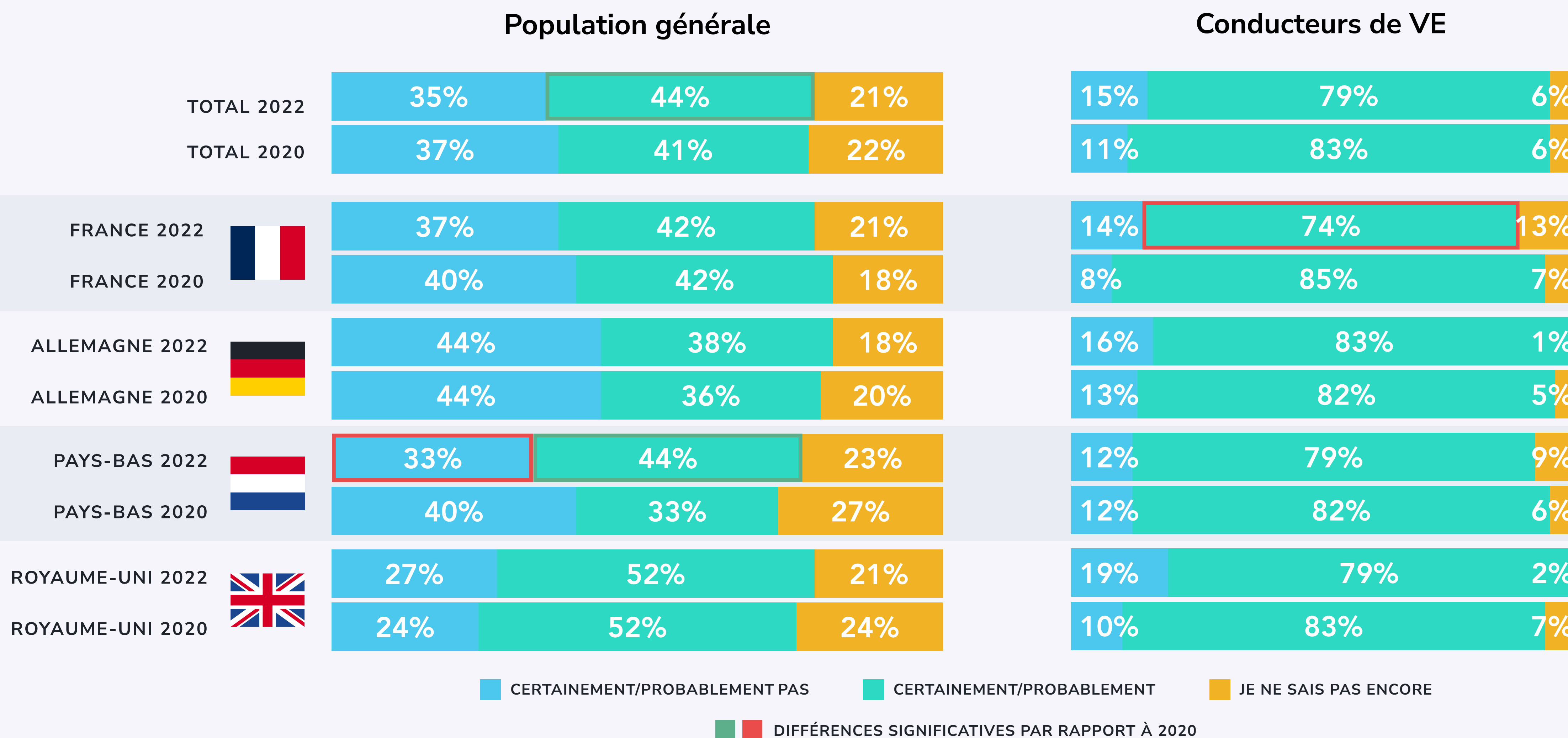
- Les obstacles à l'adoption des véhicules électriques sont principalement le prix, les possibilités de recharge et les temps de recharge.
- La plupart des conducteurs de véhicules électriques choisiraient à nouveau une voiture électrique.
- Les bornes de recharge doivent être efficaces et faciles à utiliser.

8 conducteurs de VE sur 10 opteraient pour une voiture électrique à nouveau

Le pourcentage de conducteurs de véhicules électriques enthousiastes qui reconsidéreraient la conduite électrique est très élevé (79 %). Cependant, par rapport à 2020, il y a un peu moins de conducteurs qui sont prêts à opter à nouveau pour une voiture électrique, surtout en France.

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003), conducteurs de véhicules électriques (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

Base 2020 : Population générale (n=2,000 total ; n=500 par pays), conducteurs de véhicules électriques (n=400 total ; n=100 par pays).

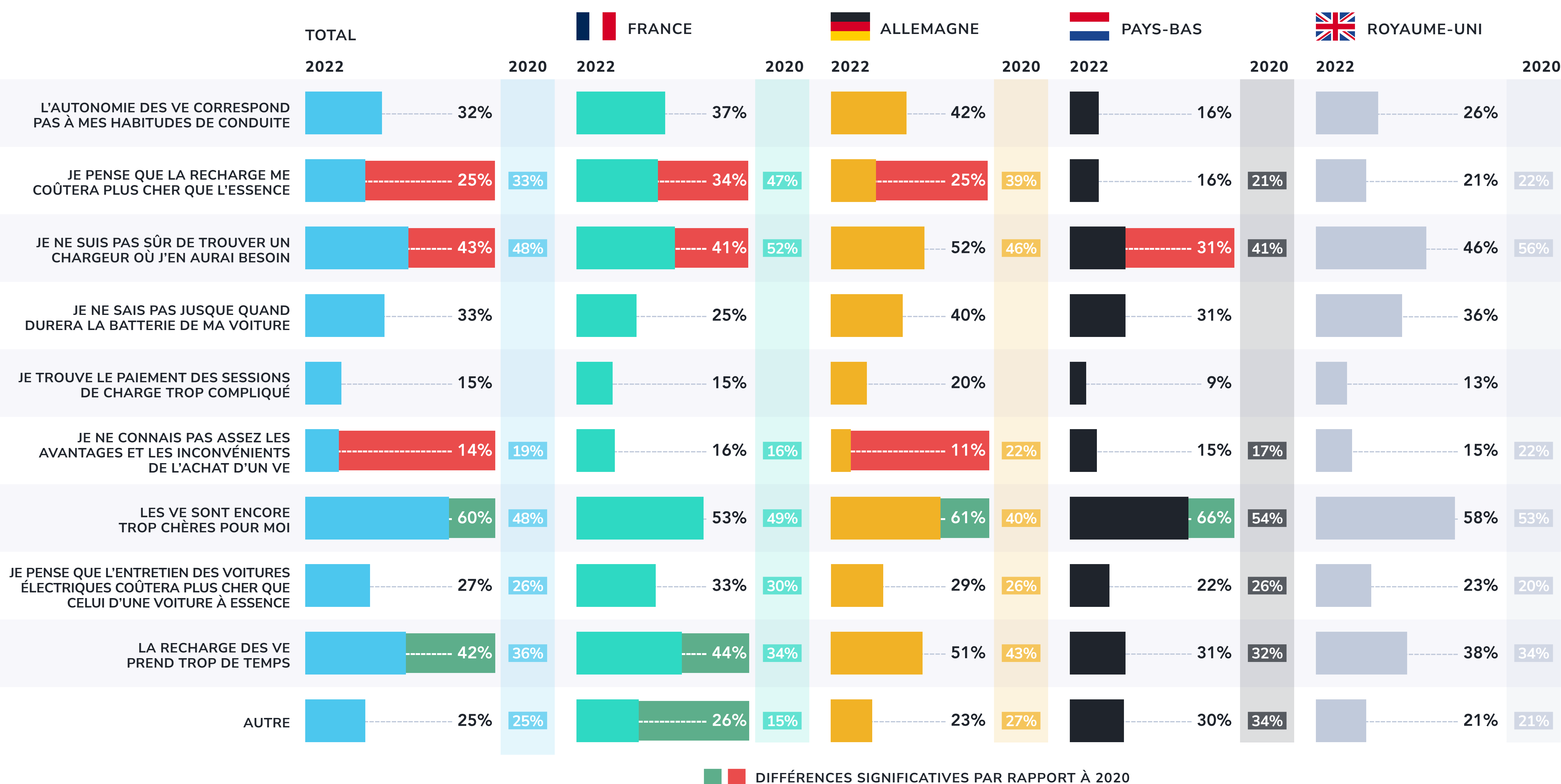


Les principaux obstacles à l'adoption des VE sont le prix, le lieu de chargement et le temps

Dans les quatre pays, ceux qui disent qu'ils n'opteraient pas pour une voiture électrique citent le prix comme raison principale. Les préoccupations concernant la possibilité de trouver une borne de recharge ont diminué en France et aux Pays-Bas, mais pour 52 % de la population allemande et 46 % de la population du Royaume-Uni, cela représente un obstacle. Le temps de chargement est significativement une raison pour les Allemands de ne pas opter pour un VE (contrairement aux Pays-Bas, cela ne représente pas un obstacle).

Base 2022 : Population générale (n=1,424 total ; France n=363, Allemagne n=445, Pays-Bas n=337, Royaume-Uni n=279) — Les répondants qui ont indiqué qu'ils opteraient pas pour une voiture électrique.

Base 2020 : Population générale (n=739 total : France n= 193, Allemagne n= 218, Pays-Bas n=205, Royaume-Uni n=123) — Les répondants qui ont indiqué qu'ils opteraient pas pour une voiture électrique.



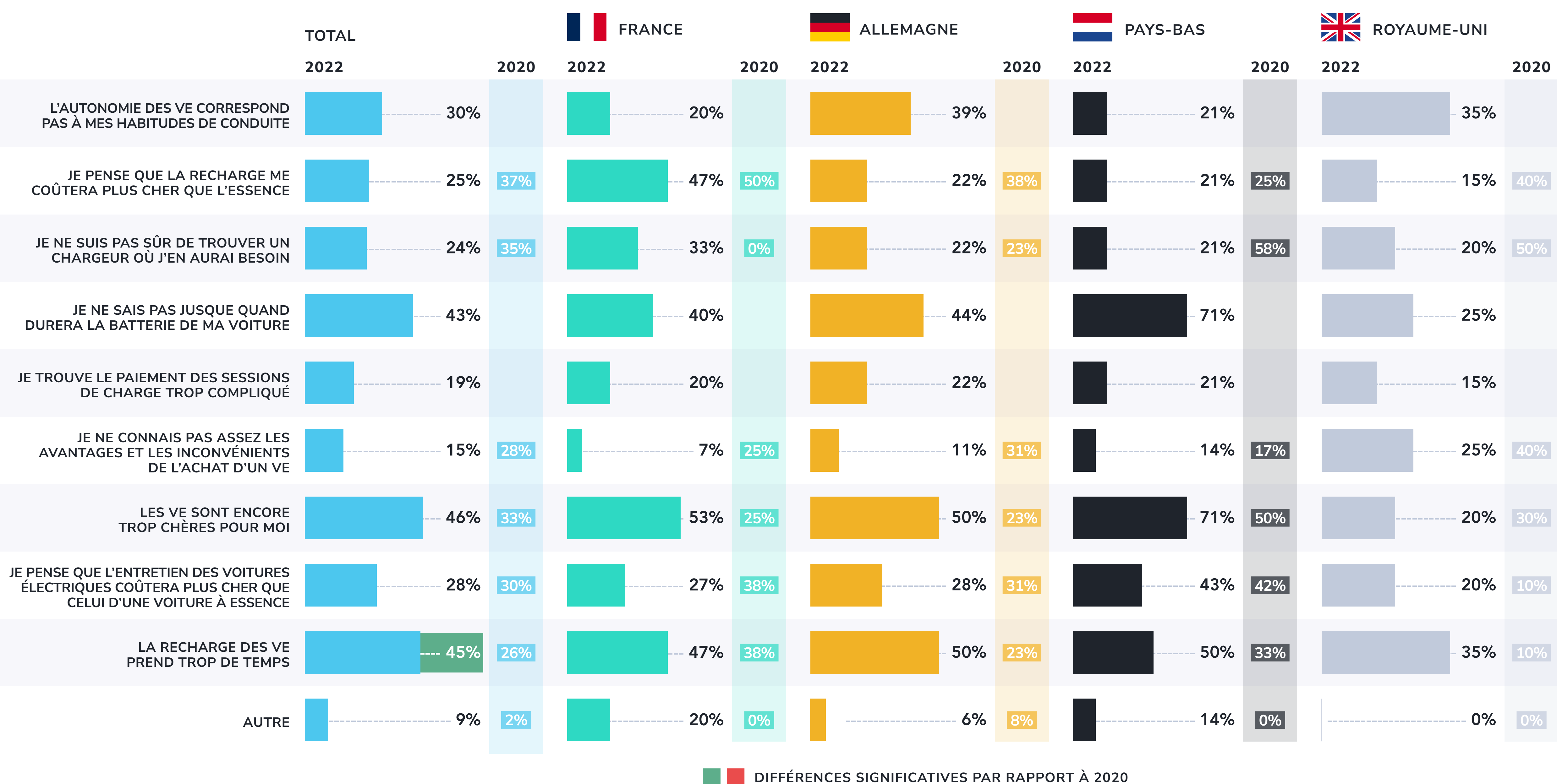
Pourquoi un conducteur de VE ne souhaiterait plus opter pour la mobilité électrique à nouveau

Parmi les conducteurs de VE, les lieux de recharge et les prix des voitures électriques sont des raisons moins importantes pour ne pas acheter une voiture électrique, avec une exception aux Pays-Bas où 71 % des conducteurs de VE pensent que les VE sont encore trop chères. Les préoccupations sont le temps de charge et la durée de la batterie. En particulier, les conducteurs de VE néerlandais sont ceux qui s'inquiètent le plus du temps de charge.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=67 total ; France n=15, Allemagne n=18, Pays-Bas n=14, Royaume-Uni n=20) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=43 total : France n=8, Allemagne n=13, Pays-Bas n=12, Royaume-Uni n=10) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE.

Nombre limité d'observations

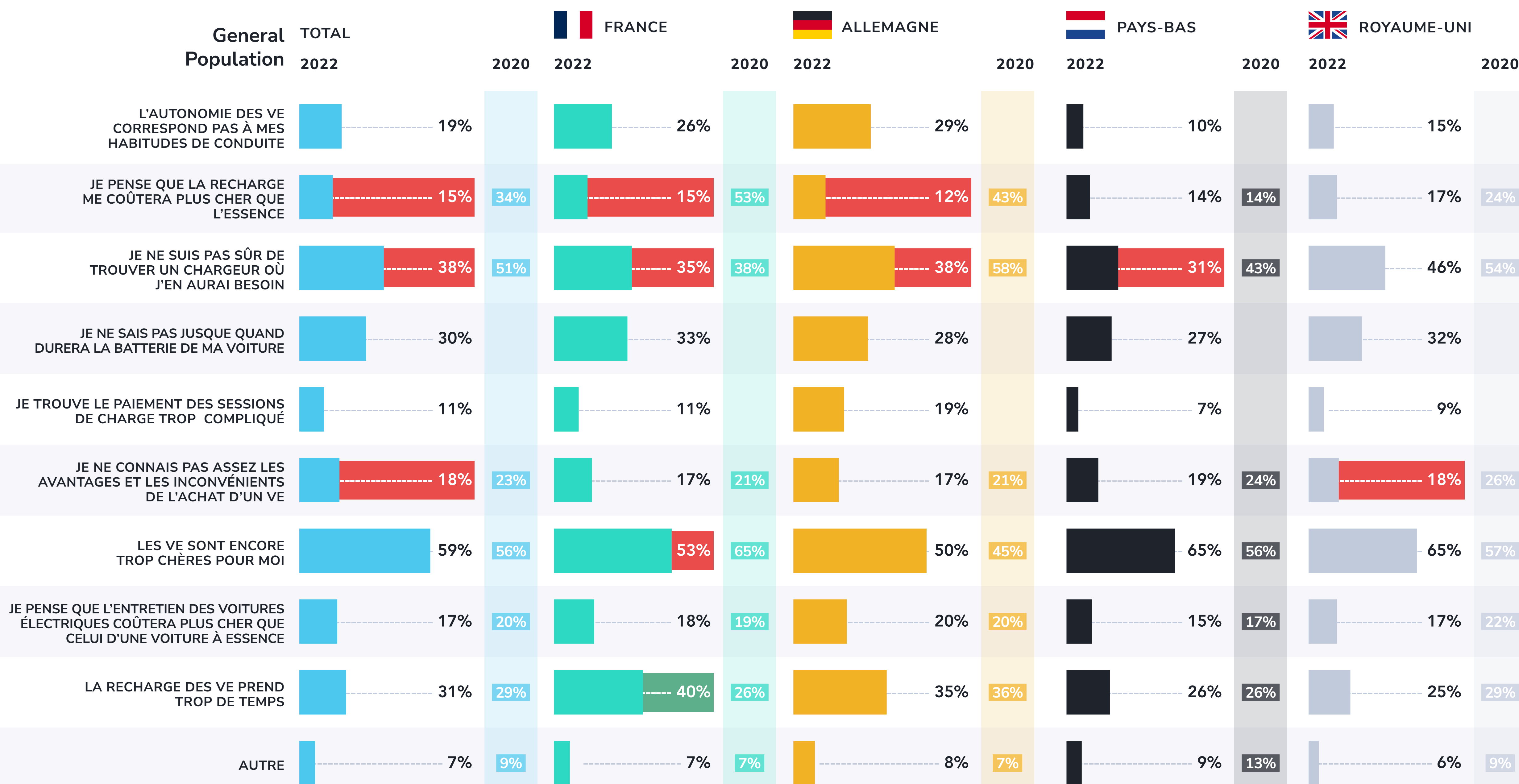


La population générale est surtout préoccupée par le prix d'un véhicule électrique

En particulier aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, les gens n'optent pas pour une voiture électrique en raison de son prix. Cependant, la crainte de ne pas pouvoir trouver une borne de recharge quand il faut, a diminué dans tous les pays.

Base 2022 : Population générale (n=1,168 total ; France n=295, Allemagne n=244, Pays-Bas n=307, Royaume-Uni n=322)

Base 2020 : Population générale (n=591 total : France n= 155, Allemagne n= 135, Pays-Bas n=125, Royaume-Uni n=176).



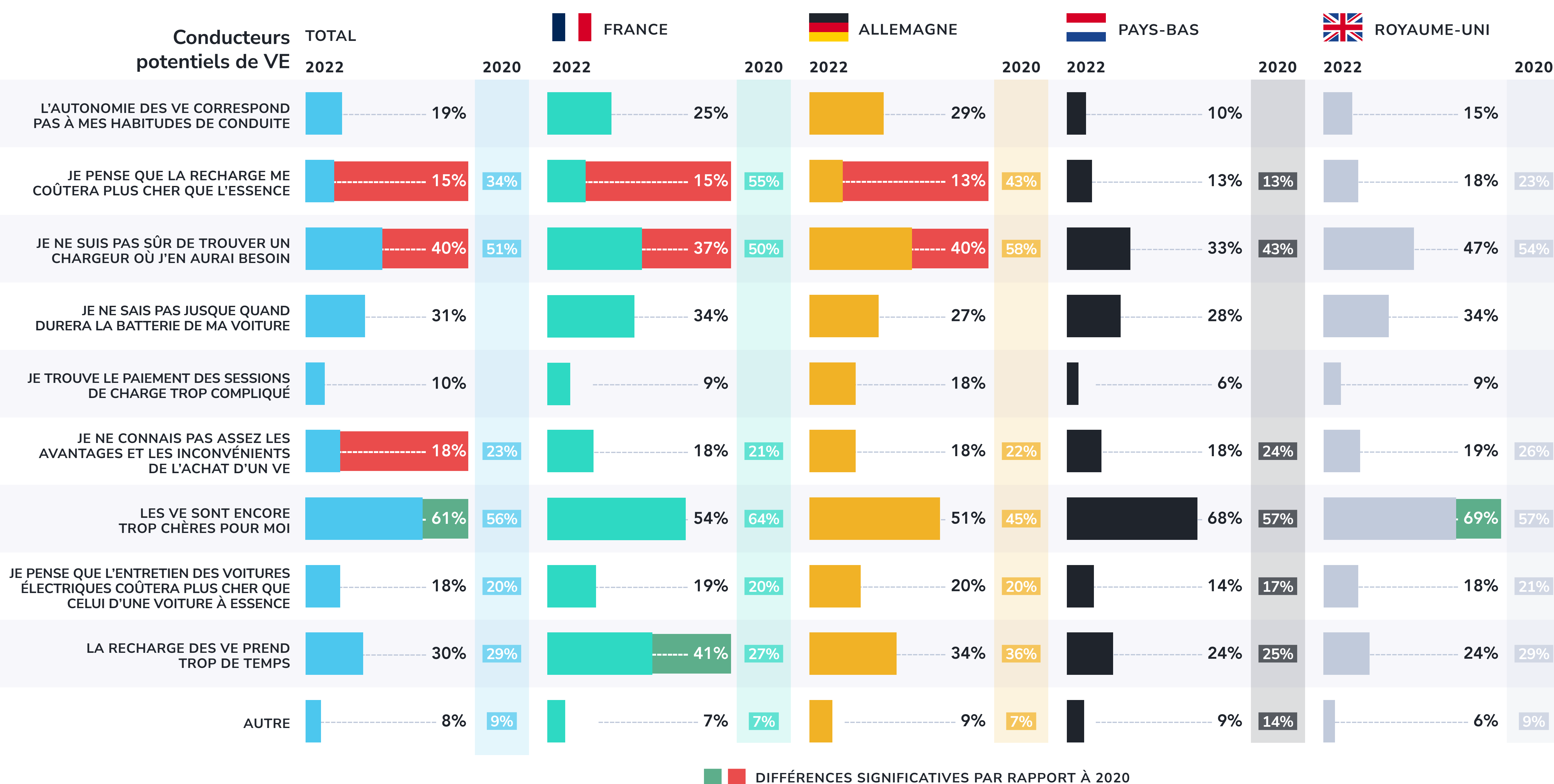
■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

Les conducteurs potentiels de VE espèrent une amélioration de l'infrastructure de recharge

Aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, près de 7 conducteurs potentiels de VE sur 10 n'opteraient pas pour l'électrique en raison de son prix. Les inquiétudes concernant les coûts de recharge, en particulier chez les conducteurs potentiels français et allemands, ont diminué, de même que les craintes de ne pas pouvoir trouver suffisamment de bornes de recharge en cas de besoin.

Base 2022 : Potential conducteurs de VE (n=1,047 total ; France n=261, Allemagne n=213, Pays-Bas n=269, Royaume-Uni n=304) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE.

Base 2020 : Conducteurs potentiels de VE (n=564 total : France n= 145, Allemagne n= 134, Pays-Bas n=114, Royaume-Uni n=171) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE



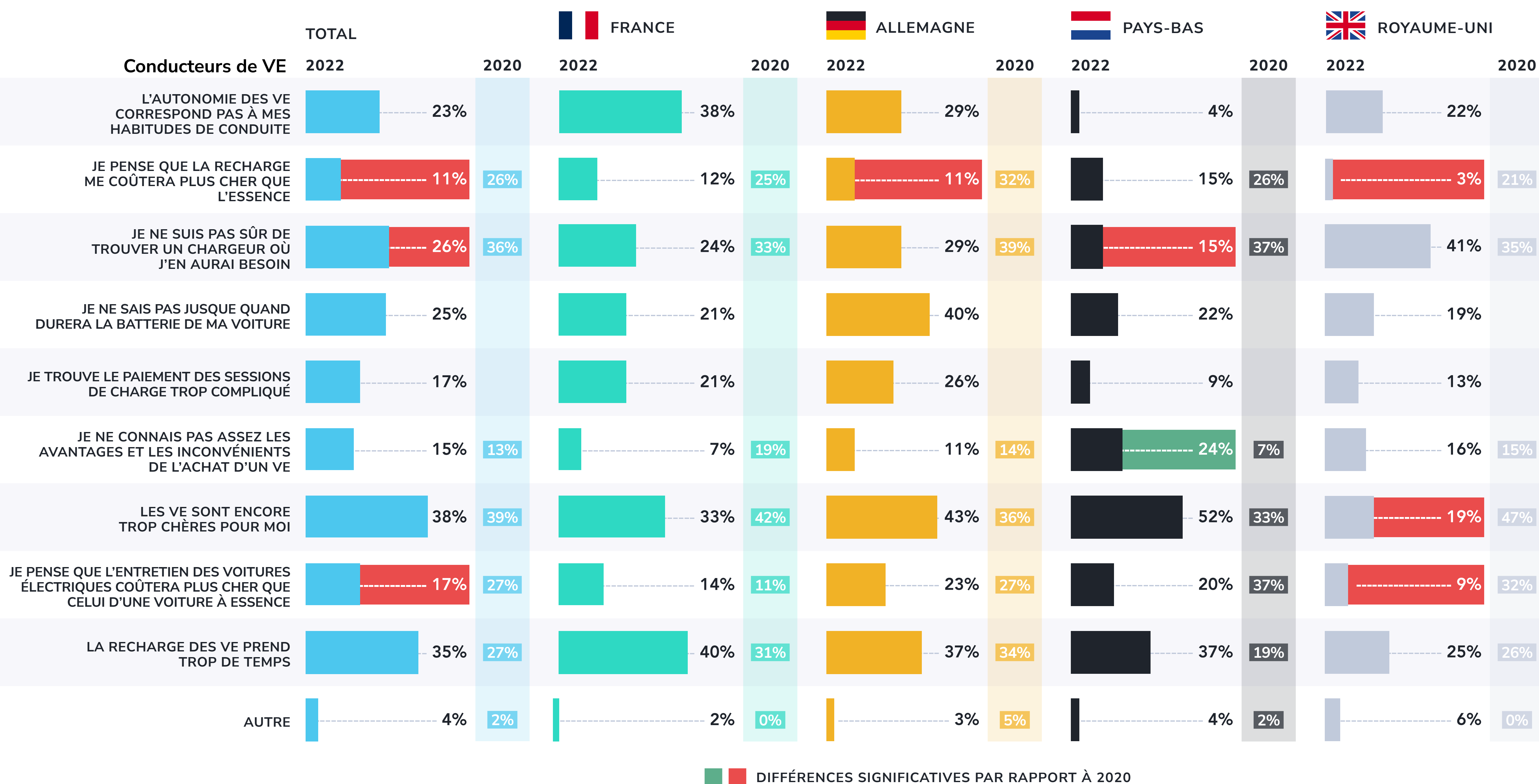
Les conducteurs de VE voient moins d'inconvénients à la conduite électrique que les autres groupes

Les conducteurs actuels de véhicules électriques sont généralement plus disposés à continuer à rouler à l'électrique, car ils perçoivent moins d'obstacles que les autres groupes. La principale incertitude au Royaume-Uni et en France est de ne pas pouvoir trouver suffisamment de bornes de recharge, les Néerlandais s'inquiètent surtout du temps de recharge et les Allemands se soucient davantage de l'autonomie de la batterie.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=155 total ; France n=42, Allemagne n=35, Pays-Bas n=46, Royaume-Uni n=32) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=157 total : France n= 36, Allemagne n=44, Pays-Bas n=43, Royaume-Uni n=34) — Les répondant indiquant ne pas vouloir opter pour un VE.

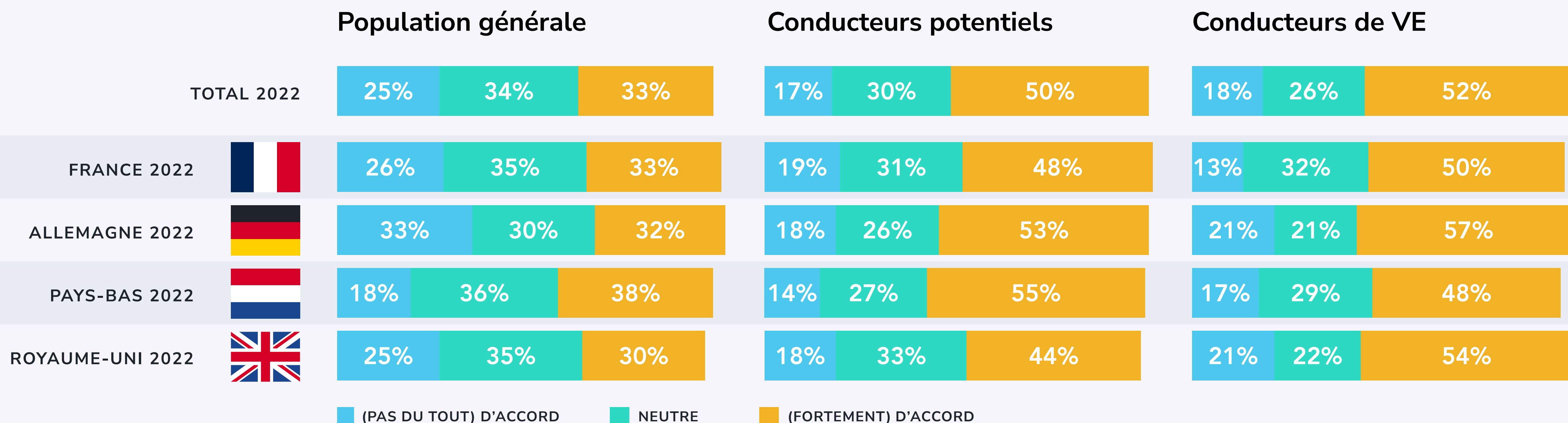
Nombre limité d'observations



Environ 2 conducteurs potentiels de VE sur 10 s'inquiètent de ne pas facilement pouvoir payer aux bornes de recharge

Les potentiels conducteurs de véhicules électriques néerlandais sont les plus confiants quant à la possibilité de payer sans problème pour recharger leurs voitures électriques, tandis que les conducteurs de VE potentiels français sont les plus inquiets à ce sujet. Cependant, parmi les conducteurs potentiels de VE allemands et britanniques, 21 % d'entre eux ne sont pas optimistes quant à la possibilité de payer sans difficultés.

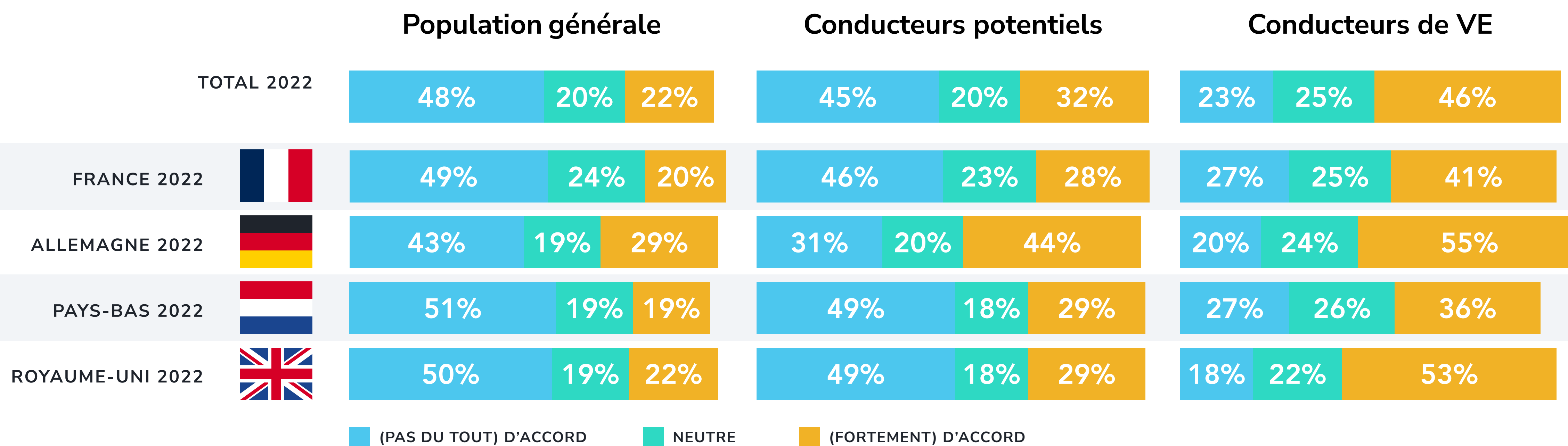
Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003) Conducteurs potentiels de VE (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).



La moitié des conducteurs de VE potentiels ne savent pas où acheter une borne de recharge

Un peu moins de la moitié (48 %) des conducteurs potentiels de véhicules électriques de presque tous les pays ne savent pas où acheter une borne de recharge s'ils en avaient besoin. Les conducteurs de véhicules électriques actuels, surtout en Allemagne et au Royaume-Uni, le savent.

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003) Conducteurs potentiels de VE (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

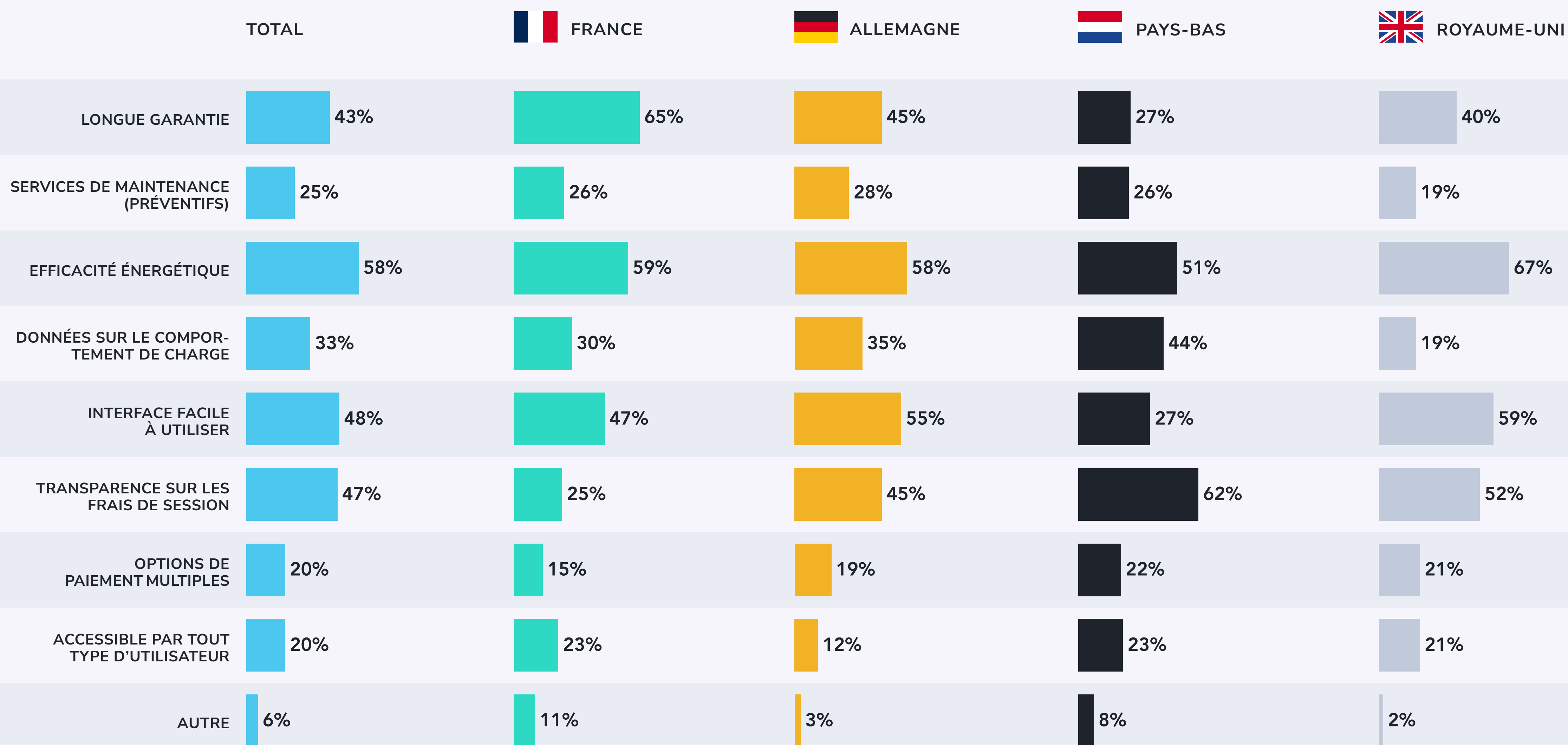


Les différents critères d'achat d'une borne de recharge

L'efficacité énergétique et l'interface conviviale d'une borne de recharge sont généralement les principaux critères à prendre en compte lors de l'achat d'une borne de recharge. Cependant, les priorités varient également d'un pays à l'autre. La garantie longue durée est nettement plus importante pour la population française, tandis que la clarté sur les frais de session de recharge est l'aspect le plus pertinent pour les Néerlandais

Base 2022 : Population générale (n=346 total ; France n=85, Allemagne n=86, Pays-Bas n=106, Royaume-Uni n=69).

Nombre limité d'observations

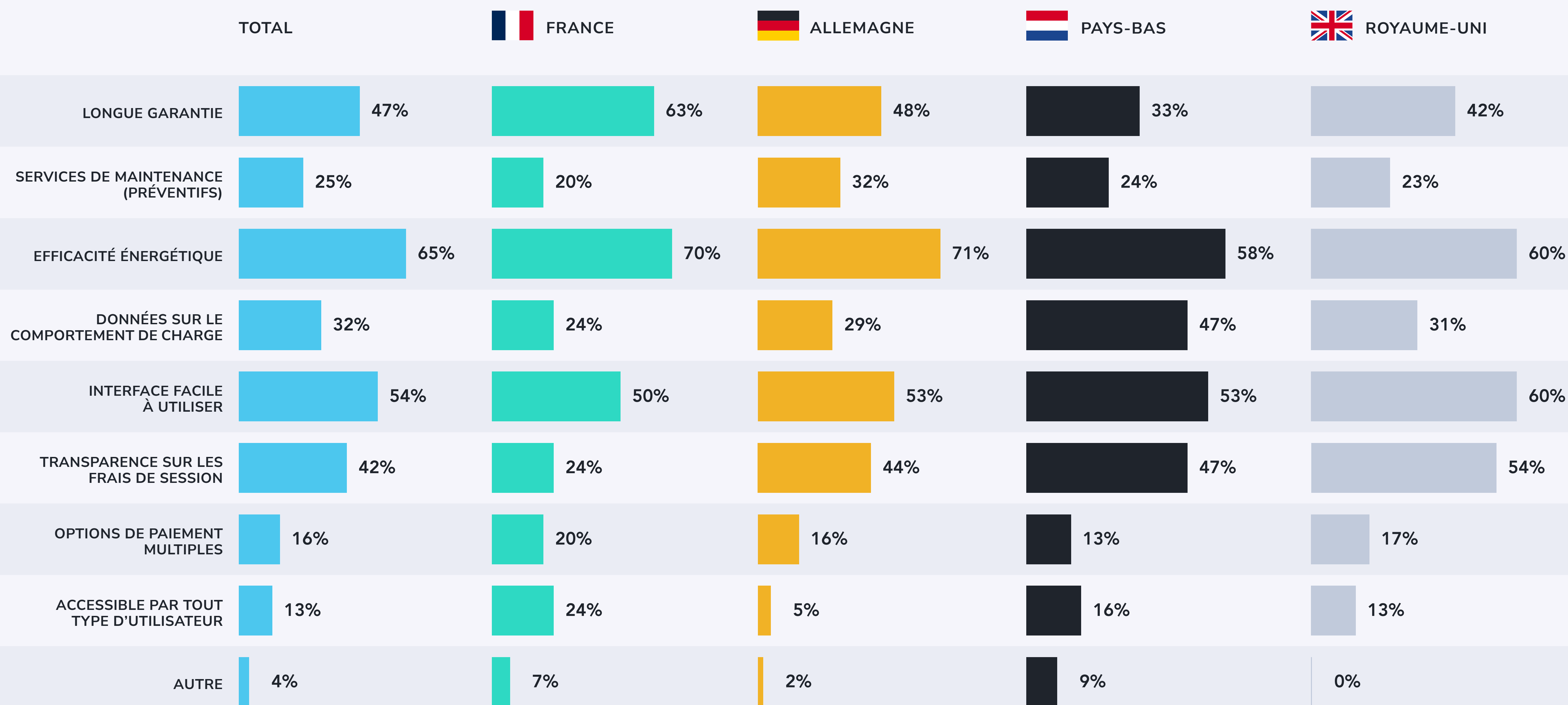


Les conducteurs de VE se soucient de l'efficacité énergétique des bornes de recharge

Dans tous les pays, les conducteurs de véhicules électriques se concentrent principalement sur l'efficacité énergétique lors de l'achat d'une borne de recharge, en particulier en Allemagne (71 %), tandis que cet aspect est légèrement moins crucial aux Pays-Bas (58 %). Cependant, le deuxième aspect le plus important pour les conducteurs de véhicules électriques dans tous les pays est la facilité de l'interface de la borne de recharge.

Base 2022 : Conducteurs de VE (n=201 total; France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48).

Nombre limité d'observations





Chapitre 06

Infrastructures de recharge

Résumé du chapitre

Même si les conducteurs de véhicules électriques actuels chargent principalement leurs véhicules électrique à domicile, la demande pour la recharge sur le lieu de travail est en augmentation. Cependant, un plus grand nombre de bornes de recharge dans les supermarchés, les restaurants et les hôtels serait également apprécié par les conducteurs de véhicules électriques. En effet, le principal problème pour de nombreux conducteurs de véhicules électriques reste la disponibilité des bornes de recharge. Les principales conclusions de ce chapitre sont les suivantes :

- La plupart des conducteurs de véhicules électriques rechargent leurs voitures à domicile.
- La demande de recharge sur le lieu de travail est en augmentation.
- La plupart des conducteurs de véhicules électriques ne rencontrent pas de problèmes lors de la recharge.

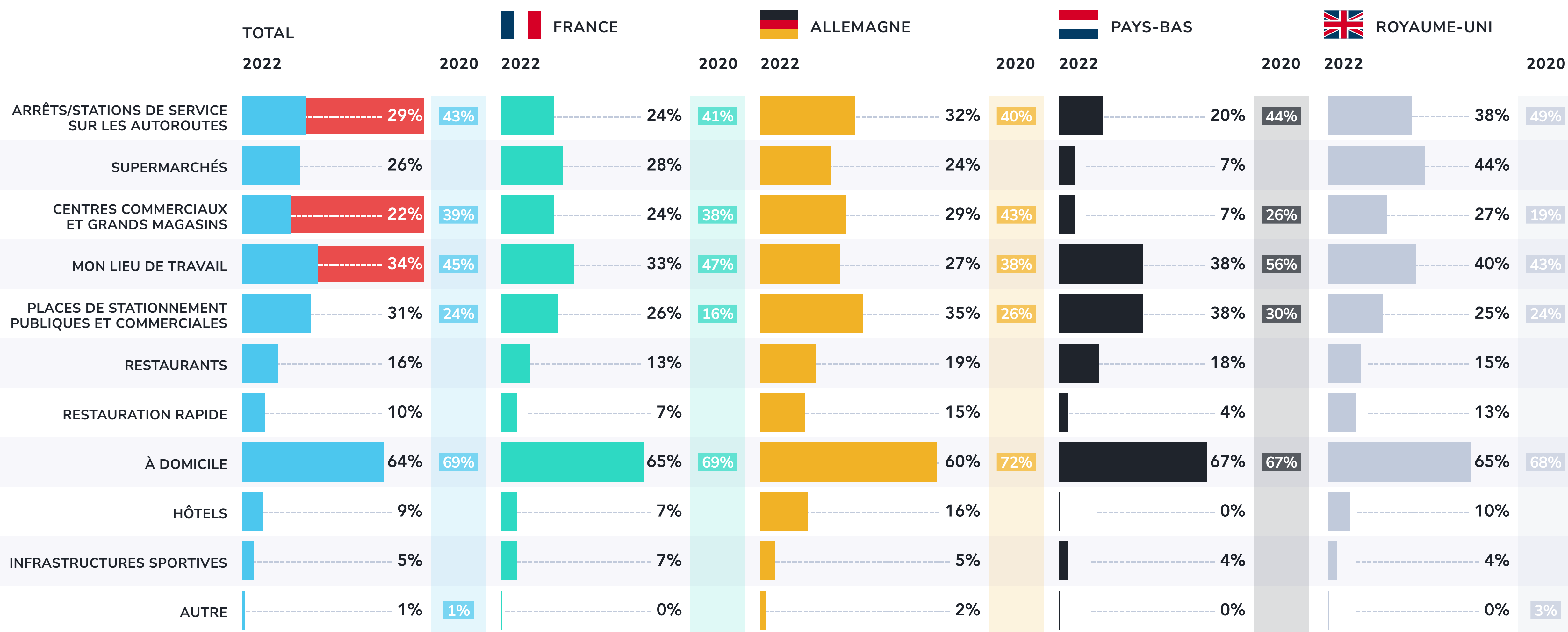
La majorité des conducteurs de VE rechargent leurs voitures à domicile

La majorité des conducteurs de véhicules électriques rechargent encore actuellement leurs véhicules essentiellement à domicile. Le deuxième lieu de recharge le plus fréquent est le lieu de travail, avec 34 % des conducteurs de véhicules électriques qui rechargent leurs véhicules au travail, suivi des stations-service ou des postes d'essence le long de l'autoroute (29 %).

Base 2022 : conducteurs de VE (n=201 total, France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48) pour conducteurs de VE uniquement.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=143 total, France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37) pour conducteurs de VE uniquement.

Nombre limité d'observations



■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

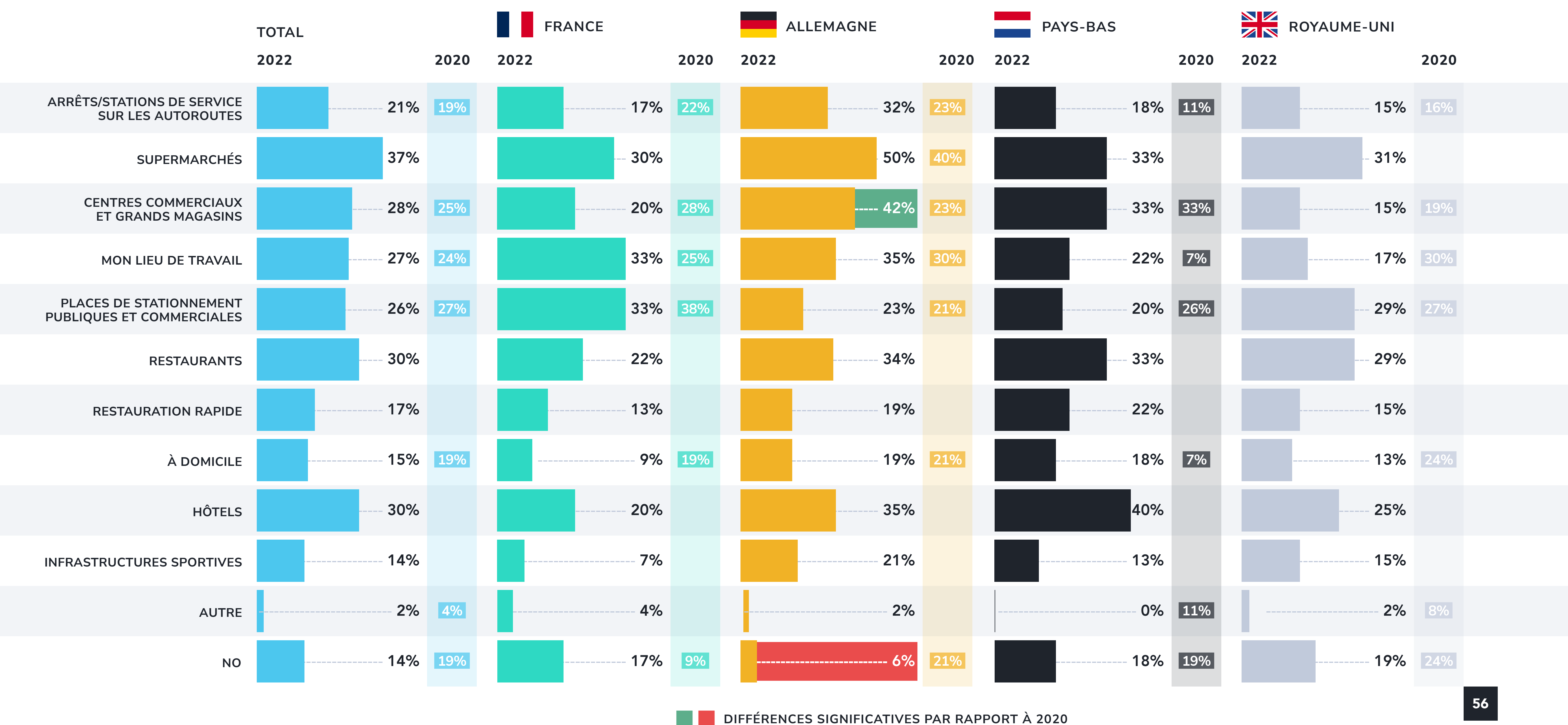
Les conducteurs souhaitent recharger leurs véhicules au supermarché, au restaurant ou à l'hôtel

Les conducteurs de véhicules électriques aimeraient recharger davantage leurs voitures au supermarché, au restaurant et à l'hôtel. C'est notamment le cas en Allemagne, où le supermarché est l'endroit le plus mentionné comme endroit où les conducteurs de véhicules électriques souhaitent recharger leurs voitures électriques.

Base 2022 : conducteurs de véhicules électriques (n=201 total, France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48) pour conducteurs de VE uniquement.

Base 2020 : conducteurs de véhicules électriques (n=143 total, France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37) pour conducteurs de VE uniquement.

Nombre limité d'observations



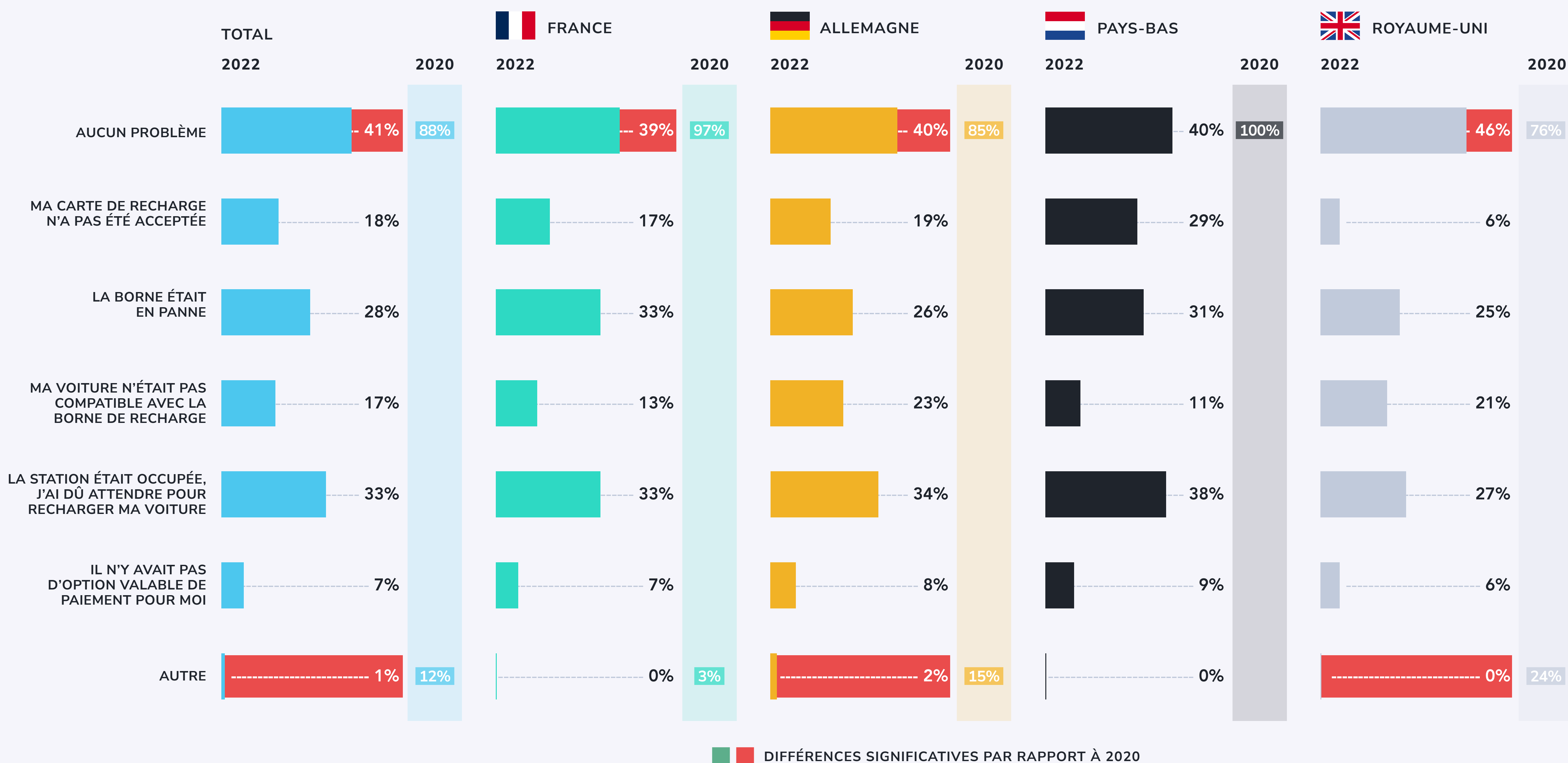
Environ 4 conducteurs de VE sur 10 ne rencontrent pas de difficultés lors de la recharge

Environ 40 % des conducteurs de VE ne rencontrent pas de difficultés lors de la recharge. Ceux qui en rencontrent déclarent que le problème le plus courant est qu'ils doivent attendre pour recharger leurs voitures parce que la borne de recharge était occupée. Ce problème est particulièrement répandu aux Pays-Bas, où la recharge publique est courante.

Base 2022 : conducteurs de véhicules électriques (n=201 total, France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48) pour conducteurs de VE uniquement.

Base 2020 : conducteurs de véhicules électriques (n=143 total, France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37) pour conducteurs de VE uniquement.

Nombre limité d'observations



Une demande grandissante pour davantage de bornes sur le lieu de travail

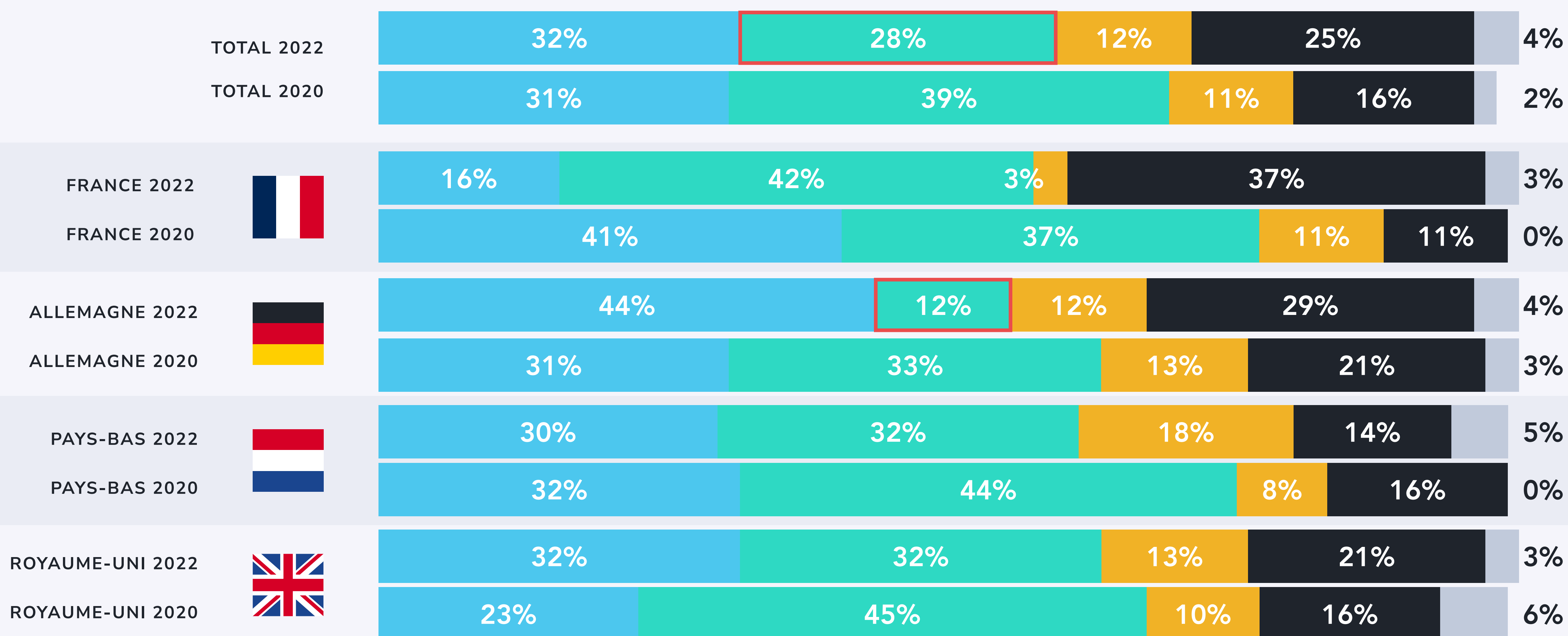
Les conducteurs de VE veulent charger leurs voitures sur le lieu de travail. Cependant, seuls 32 % des conducteurs de VE indiquent qu'il existe un nombre suffisant de bornes de recharge sur leur lieu de travail. Ce chiffre est en hausse par rapport à 27 % en 2020, ce qui indique que la demande de bornes de recharge sur le lieu de travail est en hausse.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=165 total : France n=38, Allemagne n=52, Pays-Bas n=37, Royaume-Uni n=38), pour conducteurs de VE uniquement et qui travaillent.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=122 total : France n=27, Allemagne n=39, Pays-Bas n=25, Royaume-Uni n=31), pour conducteurs de VE uniquement et qui travaillent.

Nombre limité d'observations

Conducteurs de VE



■ OUI, IL Y A TOUJOURS SUFFISAMMENT DE BORNES DE RECHARGE DISPONIBLES
 ■ NON, IL N'Y A PAS DE POINTS DE RECHARGE DISPONIBLES

■ OUI, MAIS IL N'Y A PAS TOUJOURS ASSEZ DE POINTS DE RECHARGE DISPONIBLES
 ■ OUI, MAIS IL N'Y A JAMAIS ASSEZ DE BORNES DE RECHARGE DISPONIBLES

■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020
 ■ JE NE SAIS PAS

Environ 1 conducteur sur 4 craint de ne pas pouvoir recharger sa voiture le long de la route lorsqu'il en aura besoin

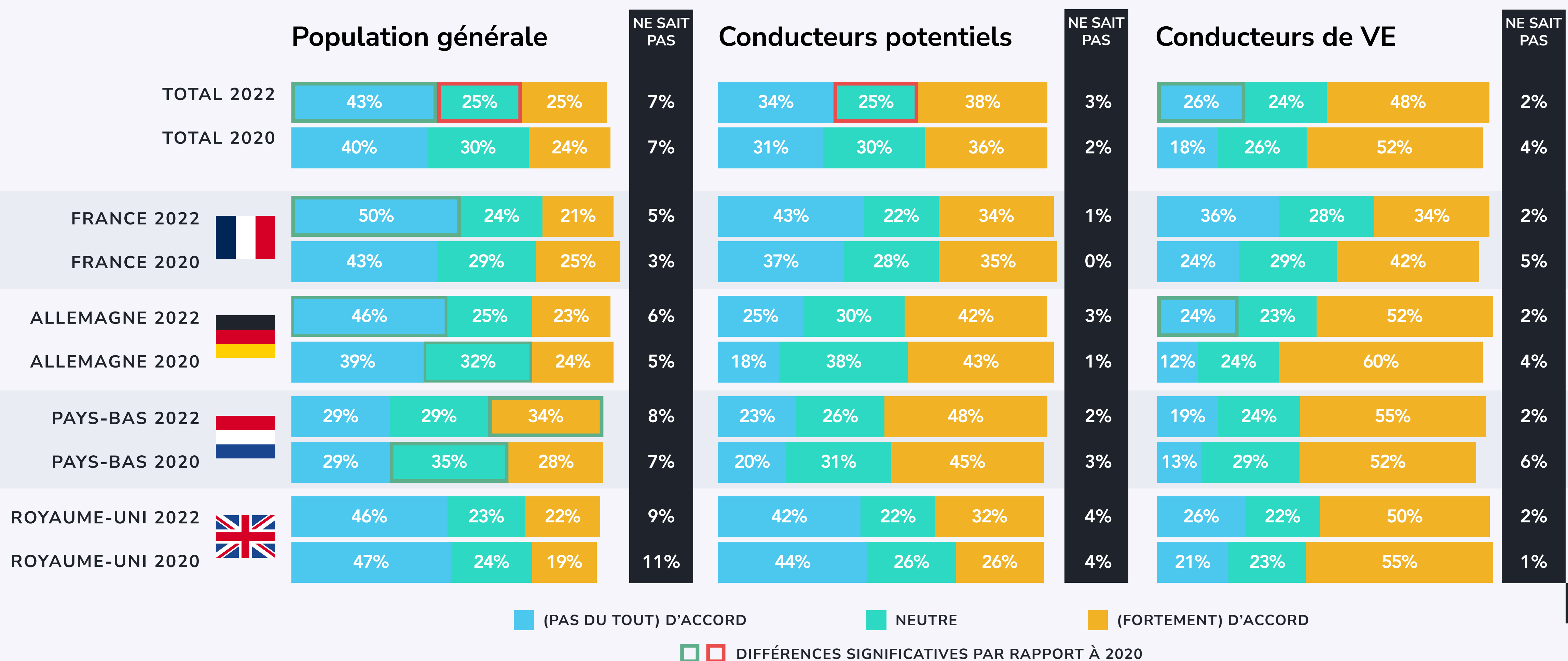
Alors que la population générale s'inquiète toujours de la disponibilité des bornes de recharge, plus de la moitié des conducteurs de VE interrogés au Royaume-Uni, en Allemagne et aux Pays-Bas se disent confiants dans leur capacité à recharger leurs véhicules quand ils en ont besoin. Les Français font exception à la règle, car ils s'inquiètent le plus de la possibilité de recharger leurs voitures électriques.

Grâce à une infrastructure déjà mise en place pour les véhicules électriques, la population néerlandaise est la moins préoccupée par la possibilité de recharger une voiture électrique lorsqu'elle en a besoin.

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003), Conducteurs potentiels de VE (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

Base 2020 : Population générale (n=2,000 total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni=240), conducteurs de VE (n=400 total ; n=100 par pays).

Nombre limité d'observations





Chapitre 07

Conduite électrique ou conventionnelle

Résumé du chapitre

Lorsqu'il s'agit de réfléchir aux coûts d'entretien d'une voiture électrique, les perspectives des conducteurs (potentiels) de véhicules électriques et du grand public diffèrent. Si les conducteurs de véhicules électriques pensent que l'entretien d'un véhicule électrique nécessite moins d'efforts que celui d'un véhicule à essence, ce n'est pas le cas pour le grand public. Cependant, l'idée qu'une voiture électrique n'est pas aussi performante qu'un véhicule à essence est commune à toutes les catégories de répondants. Les principaux points saillants de ce chapitre sont les suivants :

- Pour les conducteurs de véhicules électriques, les coûts d'entretien d'un véhicule électrique sont perçus comme étant moins élevés.
- De nombreux répondants sont encore sceptiques quant aux performances des véhicules électriques.

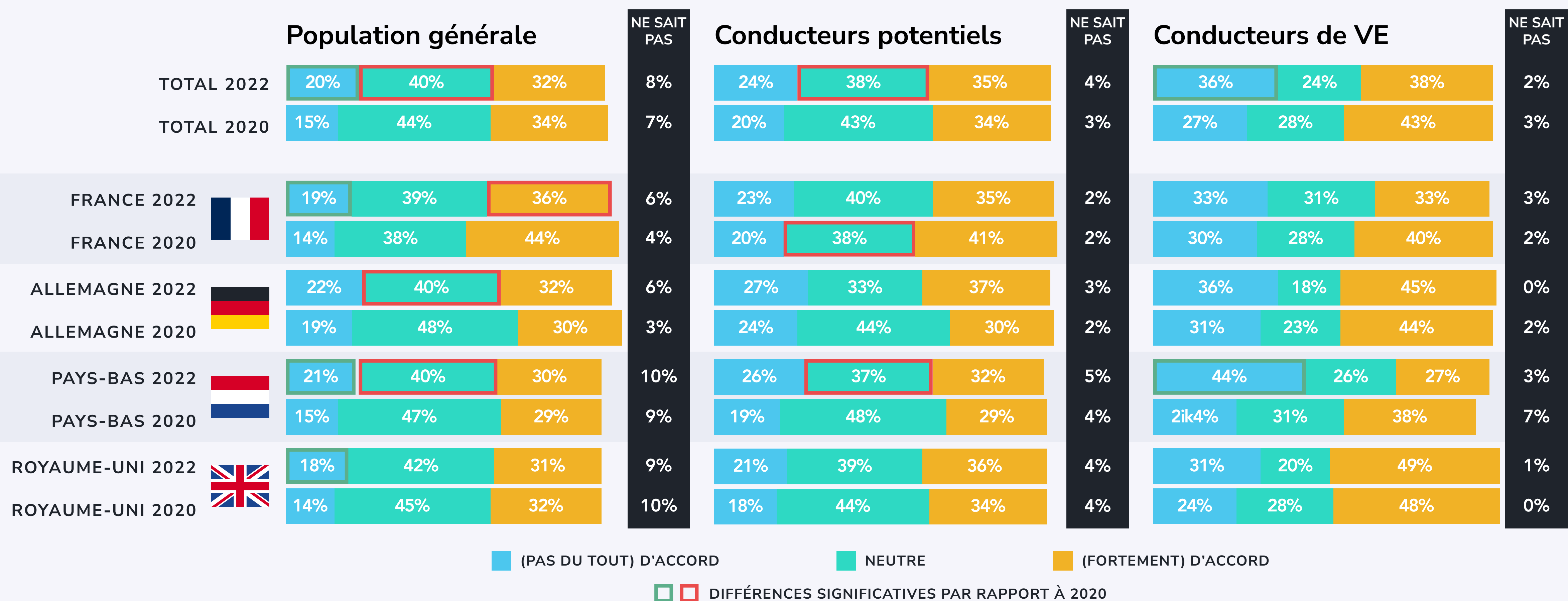
Les conducteurs estiment que prendre soin de leur VE leur demande moins d'efforts qu'en 2020

Dans l'ensemble, moins de personnes qu'en 2020 pensent que l'entretien d'une voiture électrique demande plus d'efforts que celui d'une voiture à essence/diesel.

Cependant, les avis sont encore partagés : près de la moitié des conducteurs de VE au Royaume-Uni pensent qu'une voiture électrique demande plus d'efforts, tandis qu'au Pays-Bas, les conducteurs indiquent que l'entretien d'un VE demande moins d'efforts.

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003), Conducteurs potentiels de VE (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

Base 2020 : Population générale (n=2,000 total ; n=500 par pays), Conducteurs potentiels de VE (n=753 total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni=240), conducteurs de VE (n=400 total ; n=100 par pays).

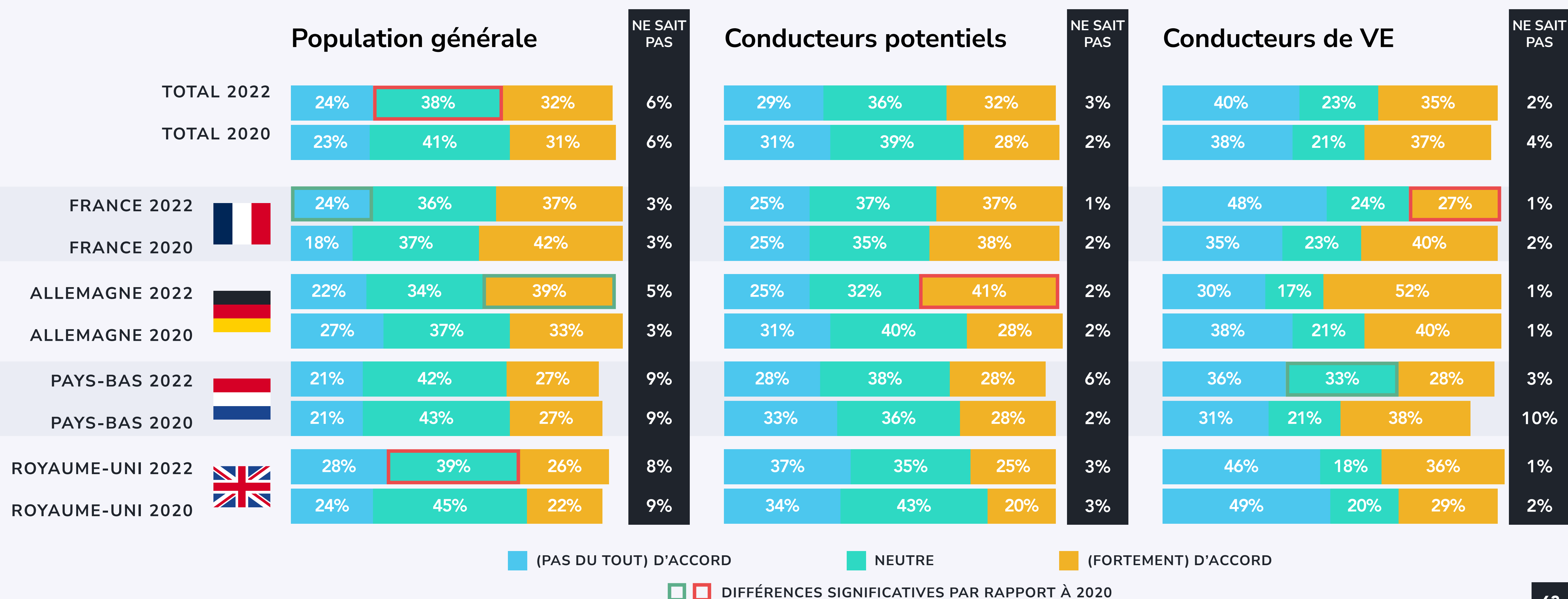


Les conducteurs de VE sont mitigés quant à la performance d'un VE par rapport à une voiture à essence ou diesel

Les conducteurs de véhicules électriques allemands sont les plus pessimistes, puisqu'un peu plus de la moitié (52 %) pense que les voitures électriques ne sont pas aussi performantes que les voitures essence ou diesel. Cette proportion est nettement supérieure à celle des conducteurs de véhicules électriques des trois autres pays.

Base 2022 : Population générale (n=4,028 total ; France n=1,010, Allemagne n=1,010, Pays-Bas n=1,005, Royaume-Uni n=1,003), Conducteurs de VE potentiels(n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

Base 2020 : Population générale (n=2,000 total ; n=500 par pays), Conducteurs de VE potentiels(n=753 total ; France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni=240), conducteurs de VE (n=400 total ; n=100 par pays).





Chapitre 08

La recharge rapide comme une éventuelle solution

Résumé du chapitre

Les conducteurs de véhicules électriques sont conscients de la distinction entre la charge normale et la charge rapide. En effet, deux tiers utilisent déjà la charge rapide au moins une fois par mois, notamment dans les stations-service. La recharge rapide étant considérée comme un élément clé de l'adoption des véhicules électriques, la demande augmente et près de la moitié des conducteurs (potentiels) de véhicules électriques sont prêts à payer davantage si leurs voitures sont rechargées plus rapidement. Cependant, il y a d'autres aspects à prendre en compte en matière de recharge rapide. En résumé, les principaux points de ce dernier chapitre sont les suivants :

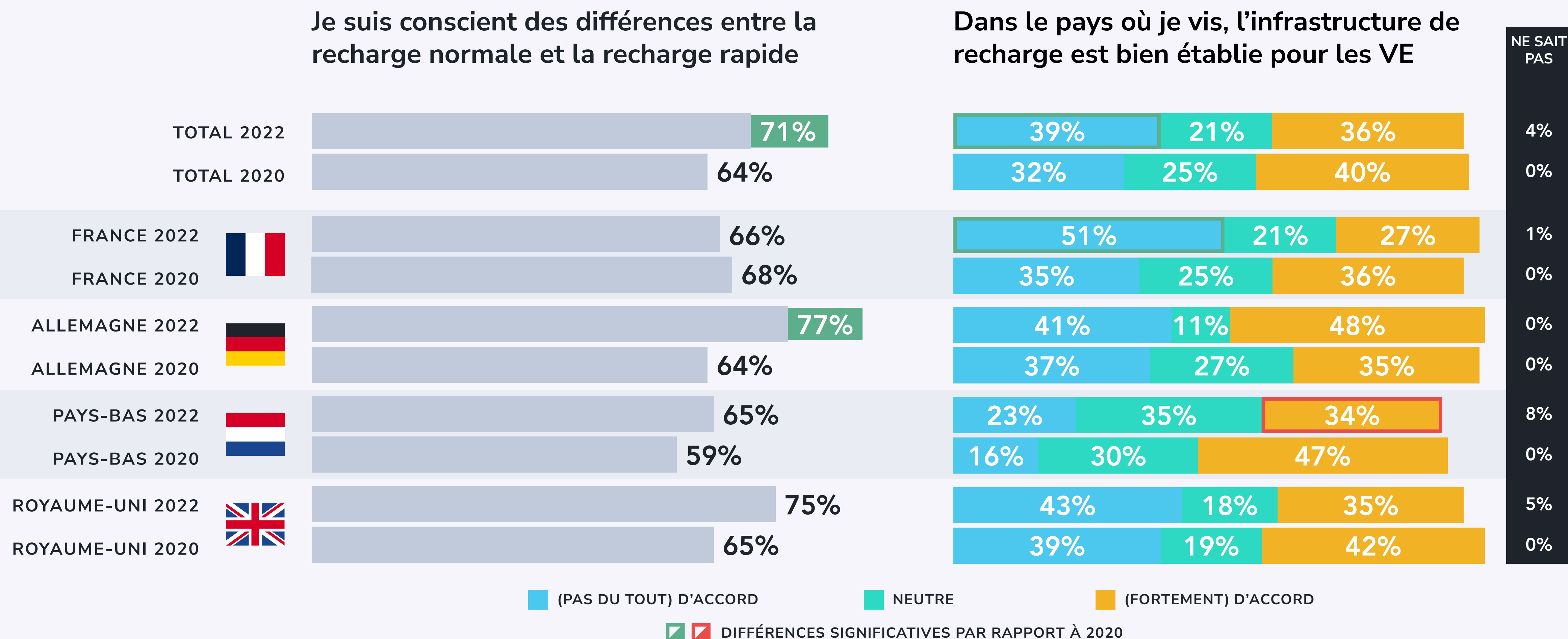
- Les conducteurs de véhicules électriques utilisent généralement la recharge rapide une fois par mois.
- La demande de recharge rapide est en augmentation
- L'interface et la structure tarifaire des bornes de recharge rapide doivent être claires

Environ 4 conducteurs de VE sur 10 estiment que l'infrastructure de recharge du pays où ils vivent n'est pas adaptée aux VE

Alors que le déploiement des infrastructures pour véhicules électriques se poursuit, 7 conducteurs de véhicule électrique sur 10 connaissent les différences entre la recharge électrique normale et la recharge rapide. Cependant, l'opinion positive sur l'infrastructure de recharge pour les voitures électriques a diminué pour presque tous les pays depuis 2020, à l'exception des conducteurs allemands.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=449 total : France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107), pour conducteurs de VE uniquement.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=400 total : France n=100, Allemagne n=100, Pays-Bas n=100, Royaume-Uni n=100), pour conducteurs de VE uniquement.



Près de deux tiers des conducteurs de VE utilisent la recharge rapide au moins une fois par mois

Alors que la recharge rapide n'est pas généralisée, près de deux tiers des conducteurs de VE utilisent la recharge rapide au moins une fois par mois. Cependant, 1 conducteur de VE sur 3 n'utilise jamais la charge rapide et l'utilisation de la charge rapide a fortement diminué depuis 2020 dans l'ensemble.

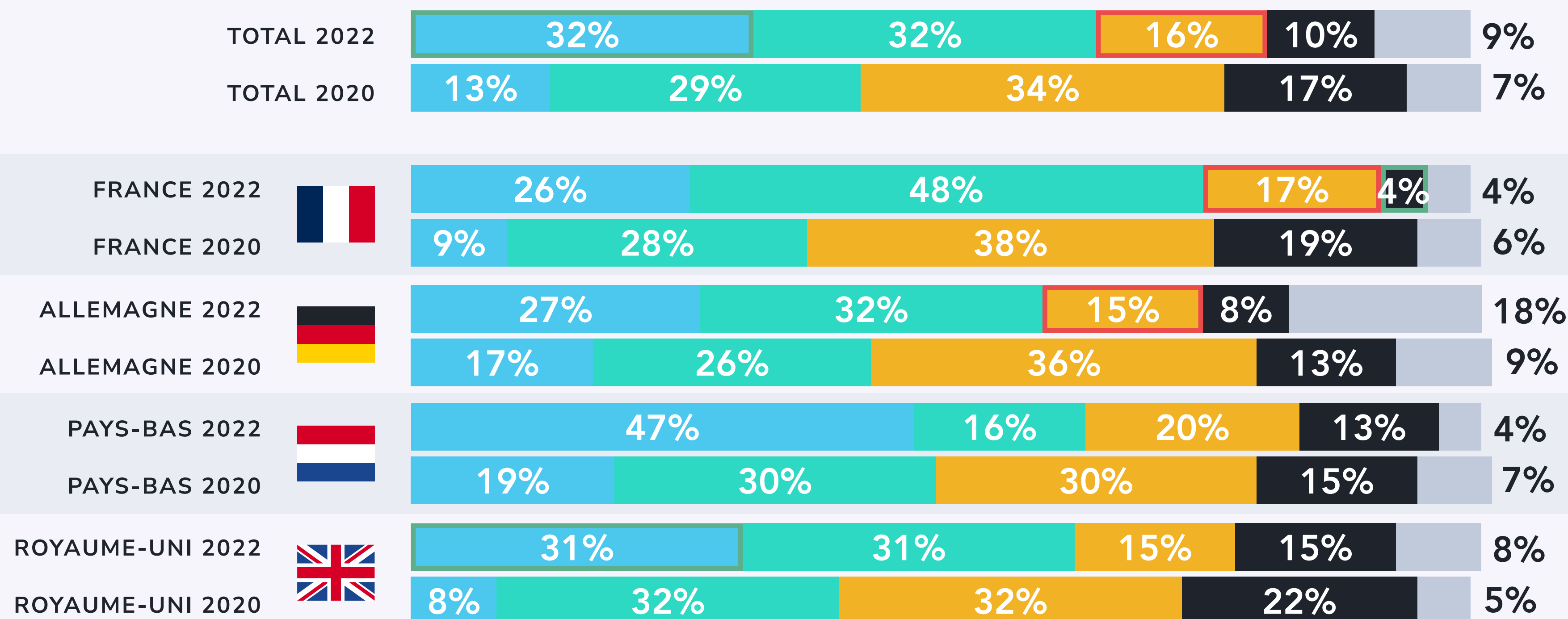
Il existe également une grande différence dans l'utilisation de la recharge rapide entre les pays : Près de la moitié des conducteurs de VE néerlandais n'utilisent jamais la recharge rapide, tandis que les Allemands sont les plus susceptibles d'utiliser cette technologie.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=201 total : France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48), pour conducteurs de VE uniquement.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=143 total : France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37), pour conducteurs de VE uniquement.

Nombre limité d'observations

Conducteurs de VE



DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

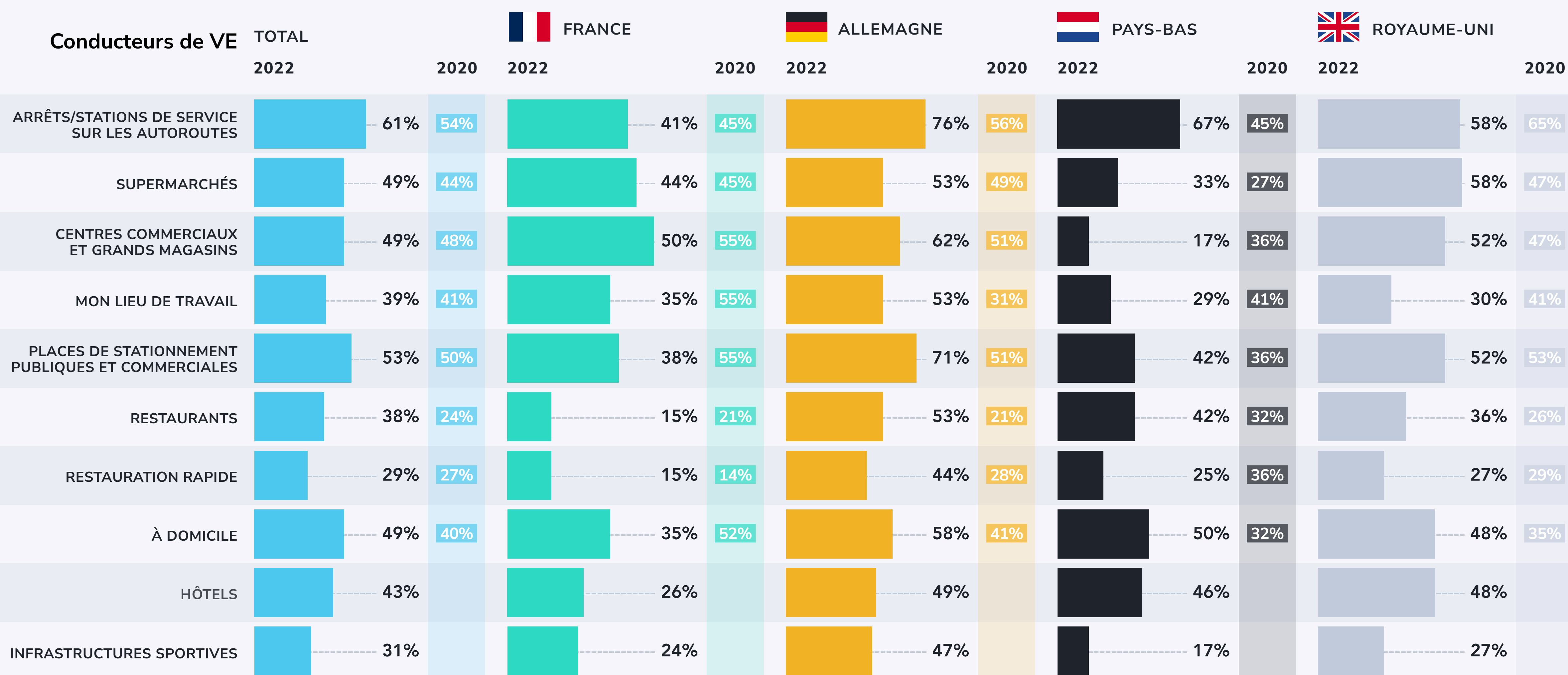
Les stations-service sont les plus courantes pour la recharge rapide

Les stations-service et les arrêts de service sont les lieux les plus utilisés pour la recharge rapide, suivis des places de stationnement publiques, et commerciales, qui ont atteint 54 % en 2020 à 61 % cette année.

Base 2020 : Conducteurs de VE (n=124 total, France n=29, Allemagne n=39, Pays-Bas n=22, Royaume uni n=34)

Base 2022 : conducteurs de VE (n=136 total : France n=34, Allemagne n=45, Pays-Bas n=24, Royaume-Uni n=33), pour conducteurs de véhicules électriques uniquement.

Nombre limité d'observations

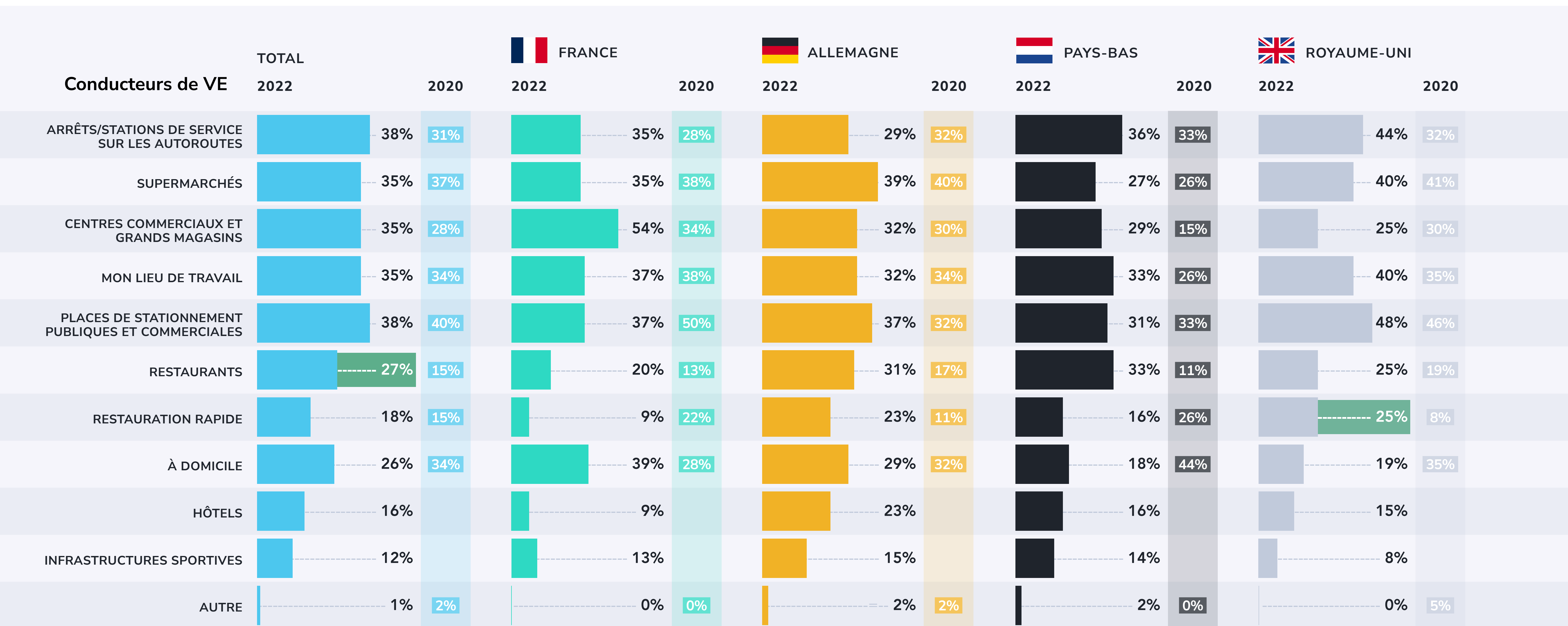


Dans la plupart des pays, il existe une division en ce qui concerne les préférences de location

Les conducteurs de VE souhaitent voir davantage de bornes de recharge rapide dans les stations-service et les stations de carburant le long des autoroutes (38 %) et dans les parkings publics et commerciaux (38 %), suivis des supermarchés, des centres commerciaux et des lieux de travail (35 % chacun)

Base 2022 : conducteurs de véhicules électriques (n=201 total : France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48), pour conducteurs de véhicules électriques uniquement.

Base 2020 : conducteurs de véhicules électriques (n=143 total : France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37), pour conducteurs de véhicules électriques uniquement.



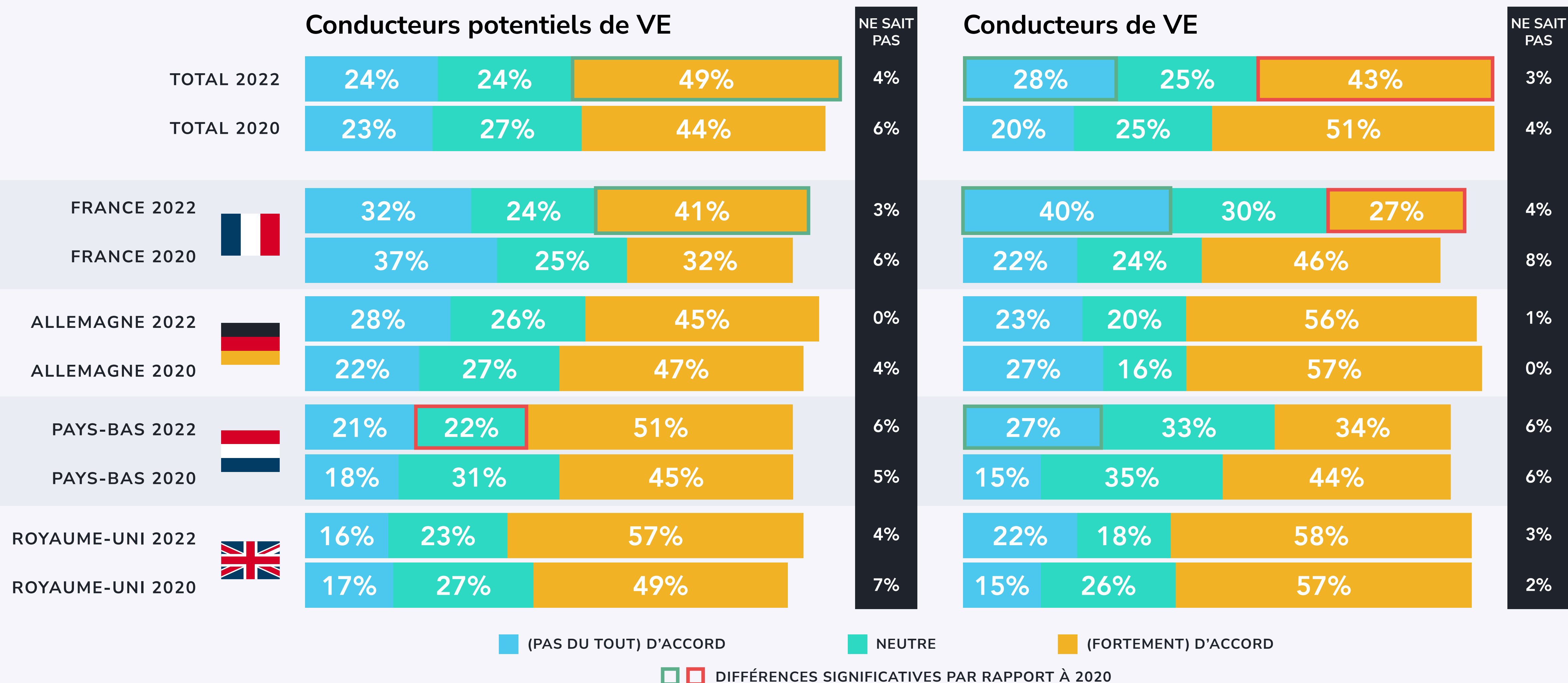
■ ■ DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES PAR RAPPORT À 2020

Près de la moitié des conducteurs (potentiels) de VE sont prêts à payer davantage si leurs voitures sont rechargées plus rapidement

Les conducteurs sont prêts à payer plus pour utiliser la recharge rapide. En particulier, les conducteurs (potentiels) de VE du Royaume-Uni sont prêts à payer plus pour la recharge rapide. Cependant, cette volonté est moins présente parmi les conducteurs de véhicules électriques français, où 40 % déclarent ne pas l'être.

Base 2022 : Conducteurs potentiels de VE (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464), conducteurs de VE (n=449 total ; France n=111, Allemagne n=110, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=107).

Base 2020 : Conducteurs de potentiels VE (n=753 total : France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240), conducteurs de VE (n=400 total ; France n=100, Allemagne n=100, Pays-Bas n=121, Royaume-Uni n=100).



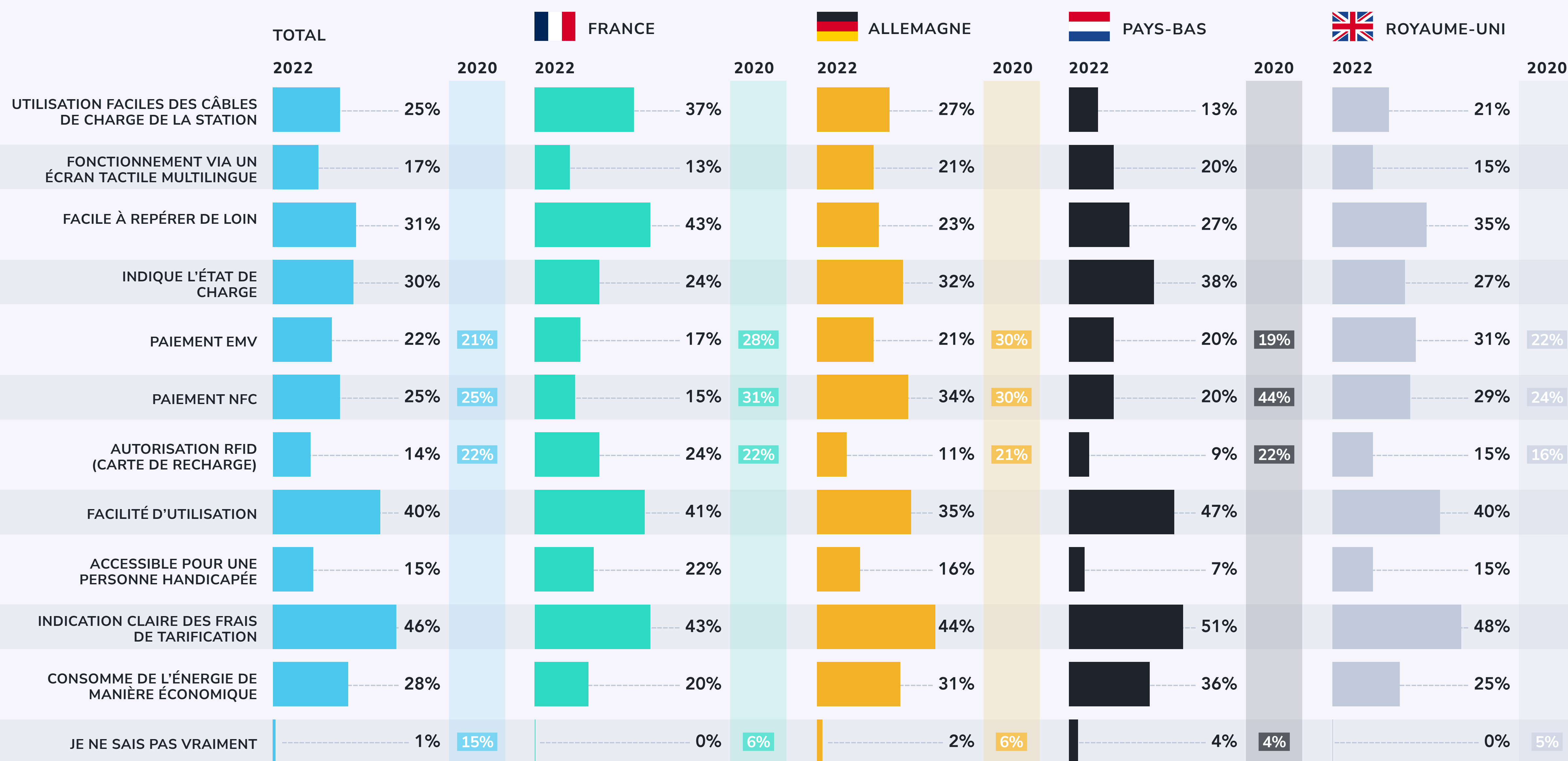
La transparence des tarifs et la facilité d'utilisation sont essentielles pour la recharge rapide

Une indication claire des frais de recharge et l'expérience utilisateur sont les aspects les plus importants de la recharge rapide. Cependant, les aspects de la recharge rapide considérés comme importants varient beaucoup d'un pays à l'autre.

Base 2022 : conducteurs de VE (n=201 total : France n=46, Allemagne n=62, Pays-Bas n=45, Royaume-Uni n=48), pour conducteurs de véhicules électriques uniquement.

Base 2020 : conducteurs de VE (n=231 total : France n=32, Allemagne n=47, Pays-Bas n=27, Royaume-Uni n=37), pour conducteurs de véhicules électriques uniquement.

Nombre limité d'observations

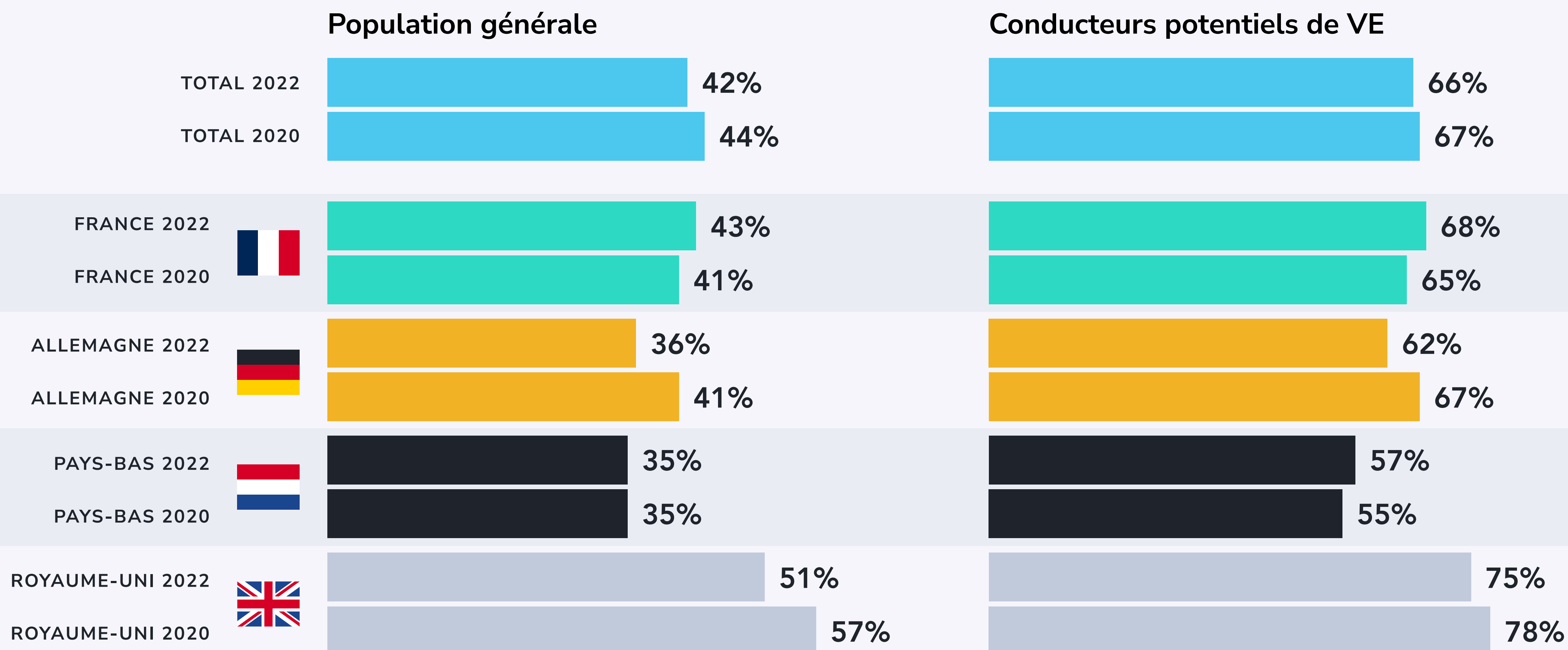


La recharge ultra-rapide incite les conducteurs potentiels de VE à l'achat

L'existence d'une recharge ultra-rapide augmenterait la volonté des conducteurs potentiels de véhicules électriques d'acheter une voiture électrique - en particulier au Royaume-Uni. La différence entre les conducteurs potentiels de VE la population générale est également significative, avec respectivement 66 % contre 42 % (à être tout à fait) d'accord.

Base 2022 : Population générale (n=3,682 total ; France n=925, Allemagne n=924, Pays-Bas n=899, Royaume-Uni n=934) Conducteurs de VE potentiels (n=1,500 total ; France n=367, Allemagne n=317, Pays-Bas n=352, Royaume-Uni n=464).

Base 2020 : Population générale (n=1,921 total : France n=480, Allemagne n=489, Pays-Bas n=469, Royaume-Uni n=483), Conducteurs de VE potentiels n=753, France n=195, Allemagne n=175, Pays-Bas n=143, Royaume-Uni n=240).



Powering our sustainable future