



## Fin du moteur à explosion

# Pourquoi tant de réticence à passer à l'auto électrique



Convois en train de quitter les chaînes de montage Volkswagen de Zwickau. Le constructeur allemand espère que 25% de ses ventes seront des électriques à la fin 2026. KEYSTONE

Pierre-Alexandre Sallier

**Alors que l'Europe va interdire le moteur à essence, un labo genevois révèle un «biais» psychologique avec l'électricité: la peur de la panne sèche.**

Le vote sera crucial pour tous les automobilistes du Vieux-Continent. Suisses compris. Le mois prochain, les parlementaires européens seront appelés à entériner l'arrêt, à partir de 2035, de la vente de véhicules dotés de moteurs à essence ou diesel.

Cette décision accentuerait la pression sur des automobilistes réticents à se convertir en masse

à l'électrique, en dépit de l'attrait évident qu'ils ont à sauter la case station-service. La semaine dernière encore, une coalition de multinationales n'ayant que peu de rapport avec la mécanique - Unilever, Zurich Assurance ou Sanofi - a exhorté les parlementaires à acter cette mise au ban du moteur à explosion, révélait mardi le «Financial Times».



### Obstacle

Encore faudra-t-il que le public commence par suivre. Une équipe de chercheurs de l'Université de Genève vient de se pencher sur l'un des obstacles psychologiques les plus importants à l'achat d'un véhicule électrique: la sous-estimation systématique de son autonomie. Ce «biais cognitif» reste l'un des freins majeurs à l'achat, une fois les réticences matérielles écartées - prix trop élevé ou manque de densité du réseau de stations de recharge.

Cette enquête vise à combler les interrogations laissées par les études plus subjectives des équipes marketing - focalisées sur «L'automobiliste sous-estime la compatibilité des batteries avec ses besoins réels.»

**Mario Herberz**

Co-auteur de l'étude

l'utilité perçue de l'achat d'une Zoé - et par celles des spécialistes des transports, qui mesurent l'uti-

lisation réelle de leur véhicule par les automobilistes.

### Peur de manquer de 30%

Le principal problème vient de «la sous-estimation systématique par les automobilistes de la compatibilité des batteries disponibles sur le marché avec leurs besoins réels», explique Mario Herberz, l'un des auteurs de l'étude publiée dans la revue «Nature Energy» par ce laboratoire dédié à l'étude du comportement durable des consommateurs.

Son enquête, menée sur plus de 2000 automobilistes en Allemagne et aux États-Unis, permet d'identifier l'origine des «biais cognitifs» à l'origine de cette inertie: les personnes sondées estiment systématiquement que l'autonomie offerte ne suffit de loin pas à couvrir leurs trajets quotidiens - l'écart avec leurs besoins estimés atteignant près de 30%.

### Moins de 2% sur les routes suisses

«Dans les concessions, la voiture électrique est toujours présentée sous l'angle de ses batteries, toujours plus grandes - rarement en fonction des besoins réels des

acheteurs», souligne le chercheur qui a participé durant trois ans à un programme financé par l'Office fédéral de l'Energia (OFEN). «Offrir aux automobilistes, au préalable, un rapport détaillé de leurs besoins réels rassurerait tout autant», estime ce dernier.

Cet exercice d'introspection sur l'utilisation d'une automobile reste aux antipodes du mythe construit durant un siècle autour de cette machine à s'évader, «ce qui peut induire des changements de comportement difficiles à accepter», reconnaît Mario Herberz.

Les plus cyniques remarquent que si les autorités interdisent le moteur à essence, les états d'âme des consommateurs importeront peu. Reste que, pour l'heure, seules 1,5% des voitures croisées sur la route en Suisse sont rechargeables, en dépit de la reconnaissance générale de l'urgence climatique. Un basculement nécessitera donc que les automobilistes reconnaissent - en pleine conscience - que ces véhicules répondent à leurs préoccupations du quotidien.