

# FORUM DES 100

## SOPHIA 2018

### LA MOBILITÉ





ENQUÊTE RÉALISÉE  
AUPRÈS DE **384 LEADERS**  
**D'OPINION**  
ET DE **1045 PERSONNES**  
**REPRÉSENTATIVES**

TABLE DES MATIÈRES

FICHE TECHNIQUE

INTRODUCTION

CHAPITRE 1  
ETAT DES LIEUX

CHAPITRE 2  
DÉSENGORGEMENT

CHAPITRE 3  
LA MOBILITÉ  
INDIVIDUELLE

CHAPITRE 4  
LES TRANSPORTS  
PUBLICS

CHAPITRE 5  
VÉHICULES ET  
VOYAGES DU FUTUR

CHAPITRE 6  
BAROMÈTRE SOPHIA



## FICHE TECHNIQUE SOPHIA 2018

L'étude SOPHIA 2018 initiée et menée par M.I.S Trend, Institut de recherches économiques et sociales (Lausanne et Berne), s'adresse chaque année à deux cibles distinctes. D'une part le grand public à raison de 531 Romands, 658 Alémaniques et 216 Tessinois représentatifs de la population âgée de 18 ans et plus. Cette disproportionnalité permet de minimiser la marge d'erreur sur chaque région ( $\pm 4,2\%$  pour la Romandie,  $\pm 3,8\%$  pour la Suisse alémanique et  $\pm 6,7\%$  pour le Tessin). Une pondération mathéma-

tique permet de retrouver ensuite le poids démographique réel des trois régions dans les résultats totaux (marge d'erreur  $\pm 2,6\%$ ). Ces 1'405 personnes ont été interrogées au moyen d'un questionnaire auto-administré en ligne du 5 au 10 avril 2018.

SOPHIA consulte en outre 384 leaders d'opinion qui développent leur activité en Suisse. Ils sont détectés en raison de leur réflexion sur le présent et l'avenir de la Suisse, des messages qu'ils diffusent et de la place qu'ils prennent dans la vie

publique suisse. Par souci de représentativité, ils appartiennent au monde de l'économie, de l'administration, de la science et de l'éducation, de la culture et de la politique. Ils sont Latins ou Alémaniques, un tiers a un rayon d'action international et exerce un mandat politique au niveau communal, cantonal ou fédéral. Ils ont été consultés de mi-mars à mi-avril à l'aide d'un questionnaire auto-administré postal. La marge d'erreur maximale sur cet échantillon est de  $\pm 5\%$ .



# LA MOBILITÉ

Après la santé en 2017, Sophia s'est attaquée cette année à la mobilité ; et si cette dernière préoccupe logiquement beaucoup moins que les coûts de la santé, elle fait tout de même clairement partie des soucis du quotidien et constitue d'ailleurs un facteur de stress pour près d'une personne sur deux.

Alors qu'heures de pointe riment régulièrement avec bouchons et transports publics bondés et que la situation a tendance à se compliquer également le reste de la journée, tant la population que les leaders ne sont guère optimistes pour les 10 prochaines années et considèrent majoritairement que la situation va empirer. Agir est donc nécessaire, tout le monde en conviendra, mais si les répondants sont relativement confiants sur le fait que sciences et technologies permettront de résoudre les problèmes de mobilité, ils ne le sont pas vraiment sur la capacité des responsables politiques à prendre les décisions adéquates.

Il le faudra bien pourtant : développement des transports en commun et/ou des infrastructures routières, aménagement du territoire, encouragement du télétravail, mise en place de nouveaux modes de transport tels que téléphériques ou trottoirs roulants en milieu urbain, développement des voitures autonomes et de nouvelles technologies comme l'Hyperloop, etc. Les champs d'action sont vastes et nécessitent une réflexion urgente et, surtout, à long terme. Comme le dit le Professeur Vincent Kaufmann de l'EPFL dans Le Temps du 24 mars : « Essayons d'avoir plusieurs coups d'avance au lieu de nous battre sur l'agrandissement d'infrastructures autoroutières dont nous pourrions ne plus avoir besoin dans trente ans ». Et le même d'ajouter à propos des véhicules autonomes que « nous devrions dès maintenant définir les réglementations sur un objet qui, il est vrai, n'existe pas encore. Imaginons que Paris, Londres ou même

l'Union européenne décident que les voitures autonomes ne sont autorisées à circuler dans les villes que si elles sont partagées. Cette décision à titre préventif empêchera non seulement une nouvelle densification du trafic, mais elle orientera aussi de manière décisive et dans le bon sens les investissements industriels ».

Sophia 2018 fait ainsi un point de situation en abordant plusieurs des thèmes mentionnés ci-dessus, révélant l'état d'esprit de la population vis-à-vis de la situation actuelle et de diverses idées pour changer les choses ainsi que ses attentes. Le tout n'est pas toujours en adéquation avec ce qu'expriment les leaders chez lesquels, comme pour la santé l'an dernier, le clivage gauche-droite se fait régulièrement sentir.

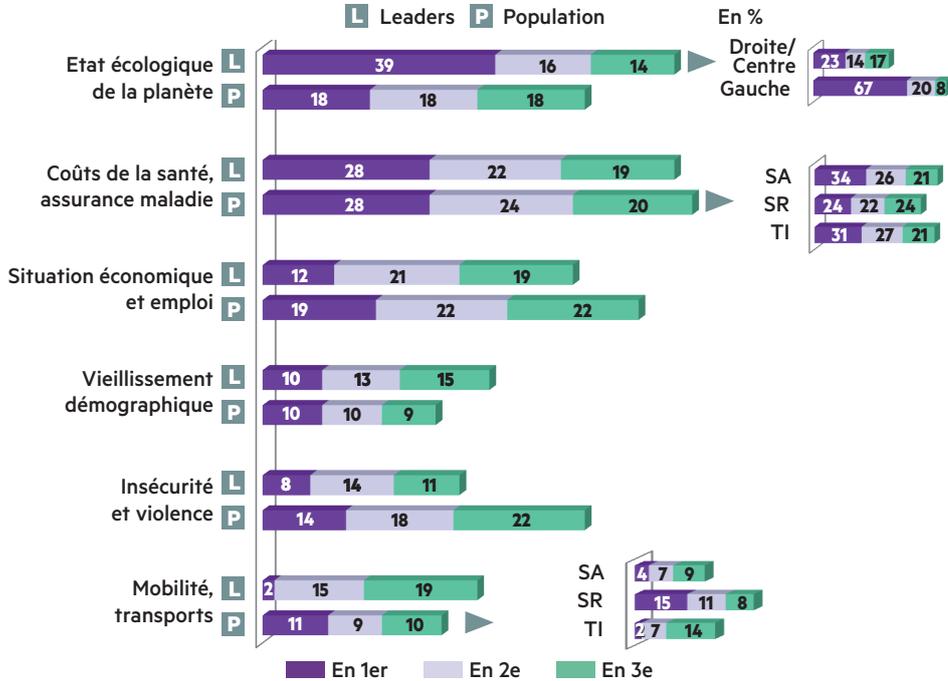
D'autre part, le baromètre Sophia est relativement stable avec des leaders toujours nettement plus positifs que la population dont la majorité reste tiède, beaucoup moins optimiste qu'en 2010. Ceci se reflète dans les envies de changements du système politique suisse qui ne font que de se renforcer depuis quatre ans dans le grand public. En revanche, pas d'évolution concernant l'UE, l'idée d'une adhésion restant étrangère à la grande majorité de la population et des leaders.

L'institut MIS Trend tient ici à remercier chaleureusement tous les leaders qui lui répondent fidèlement ainsi que la population toujours intéressée par ses sondages. Ensemble, ils offrent un éclairage passionnant sur les courants de pensée en Suisse.

**Mathias Humery & Corina Fleischhacker**  
Chercheurs chez M.I.S Trend  
Institut de recherches économiques et sociales



### Aujourd'hui, parmi les 6 problèmes suivants, lequel vous préoccupe le plus, est-ce ...?

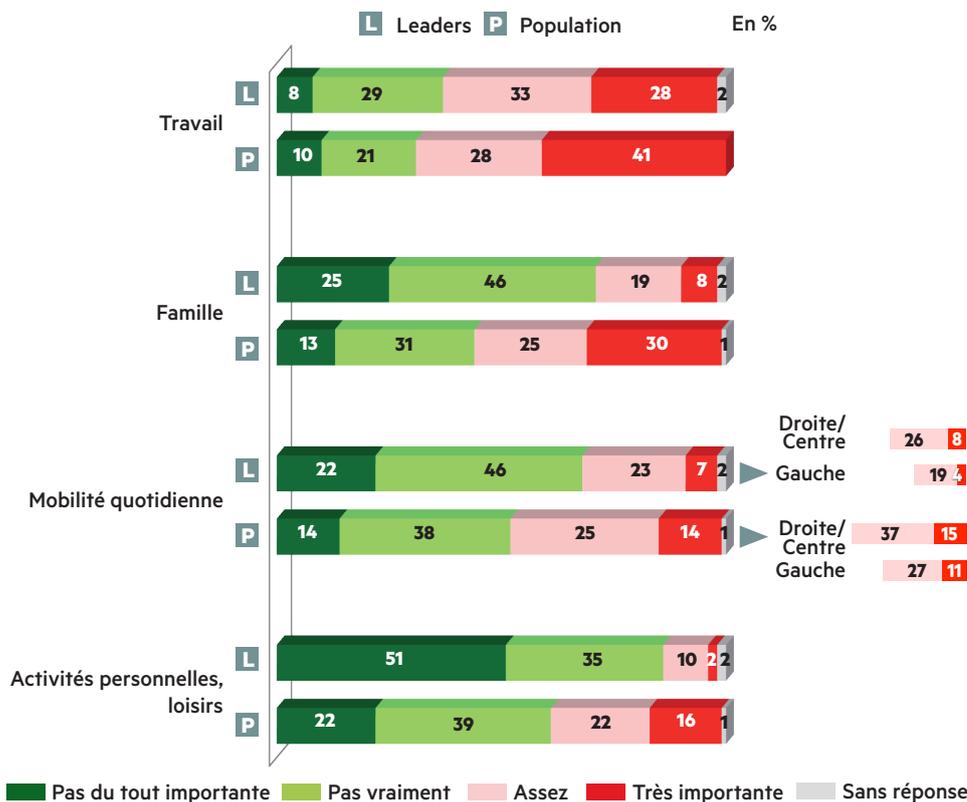


Pour tous, la mobilité ne fait pas partie des trois préoccupations principales, parmi les six proposées. Cependant, tous la placent autant dans le trio de tête que le vieillissement démographique, les leaders même légèrement plus souvent que l'insécurité et la violence. Ainsi, même si la mobilité est largement devancée par les inquiétudes pour la planète, la santé et la situation économique, elle n'est en aucun cas un thème anodin, ce que confirmeront les prochains résultats.

La mobilité est une préoccupation équivalente pour tous chez les leaders, alors que dans la population, les Alémaniques s'en soucient un peu plus, les Romands se concentrant plus particulièrement sur les trois inquiétudes majeures, surtout sur la santé. Les leaders se divisent essentiellement sur l'état de la planète, la gauche plaçant très clairement cette préoccupation en tête alors que la droite privilégie plutôt la santé et l'emploi.

À souligner que dans l'étude Sophia 2007, les coûts de la santé arrivaient en dernière position des préoccupations proposées (sans la mobilité), mais que 10 ans après, elle se retrouve en tête. Rendez-vous donc en 2028 pour voir où en sera la mobilité!

### En ce qui concerne les domaines de la vie quotidienne ci-dessous, veuillez indiquer pour chacun à quel point c'est, de manière générale, une source importante ou non de stress pour vous?



Sans surprise, le travail est très clairement la source principale de stress et plus ou moins dans les mêmes proportions pour tous, même si c'est de manière un peu plus marquée dans la population. Cependant, la famille n'est distancée que d'assez peu finalement au sein de la population puisqu'elle est également un facteur de stress pour plus de 50% des répondants, surtout chez les Latins où près des deux tiers se disent stressés, contre un peu plus de la moitié des Alémaniques. Chez les leaders, moins de trois sur dix s'expriment de la sorte, mais là aussi un peu plus les Romands et les Tessinois.

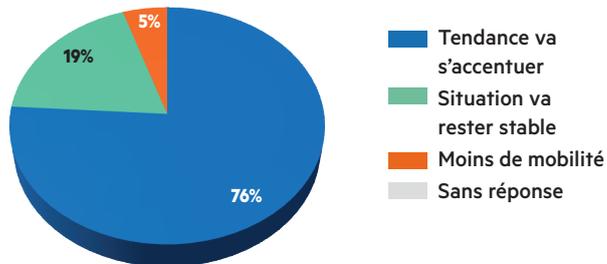
La mobilité arrive ensuite en troisième position, légèrement en retrait de la famille dans le grand public au sein duquel près d'une personne sur deux se déclare stressée par cette mobilité quotidienne, contre un tiers des leaders. Tant dans la population que chez les leaders, c'est plus particulièrement une source de stress pour les personnes de droite et du centre.

Enfin, si les loisirs ne stressent heureusement que très peu de leaders, ils impactent près de quatre personnes sur dix dans la population.

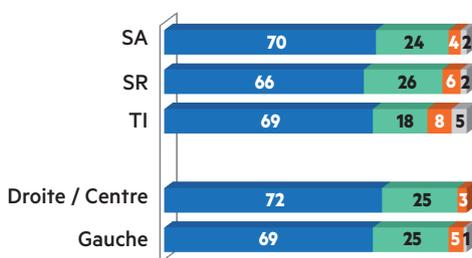
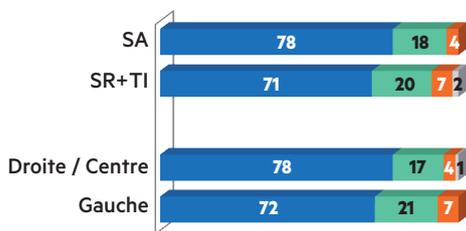
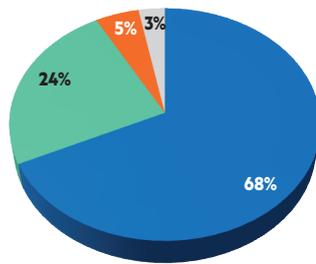


**Que ce soit pour le travail ou les loisirs, les Suisses se déplacent chaque année davantage. Pensez-vous que cette tendance va continuer à s'accroître ou que nous allons au contraire vers moins de mobilité?**

### LEADERS



### POPULATION

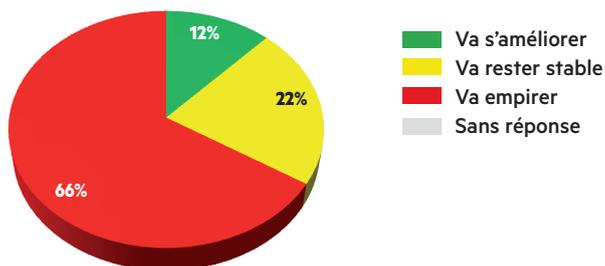


Les Suisses se déplacent de plus en plus (+18% de distance parcourue quotidiennement depuis 1994 selon le microrecensement mobilité et transports 2015 de l'Office fédéral de la statistique) et si l'on en croit les leaders et la population, cette tendance n'est pas près de diminuer, bien au contraire puisque les trois quarts des leaders et les deux tiers du grand public considèrent même que cela va s'accroître.

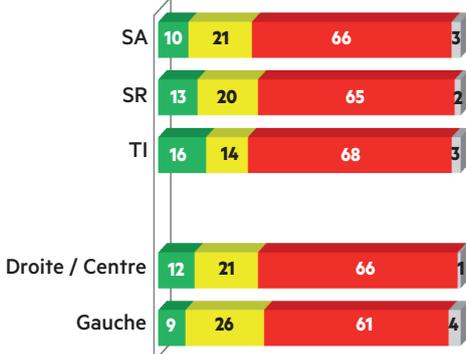
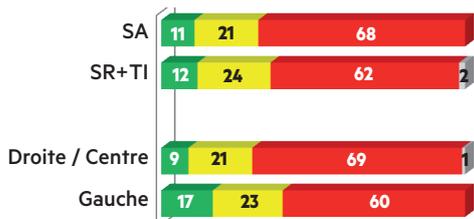
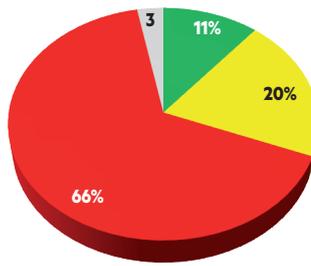
Cette très nette majorité se constate dans tous les sous-groupes de chaque cible avec très peu de nuances, tout au plus peut-on relever que les leaders alémaniques et de droite sont encore plus de cet avis. En revanche, au sein de la population, les plus jeunes sont un peu plus nombreux que leurs aînés à considérer que la situation va rester similaire, et peut-être ont-ils raison puisque la tendance s'est effectivement stabilisée depuis 2010 selon l'OFS. D'autre part, le développement de nouvelles pratiques, par exemple le télétravail et le e-commerce, tendrait à leur donner raison.

**Par rapport à la situation actuelle qui voit de nombreux bouchons sur les autoroutes et dans les villes ainsi que des transports publics bondés aux heures de pointe, pensez-vous que la situation va s'améliorer d'ici 10 ans ou que, au contraire, elle va empirer?**

### LEADERS



### POPULATION

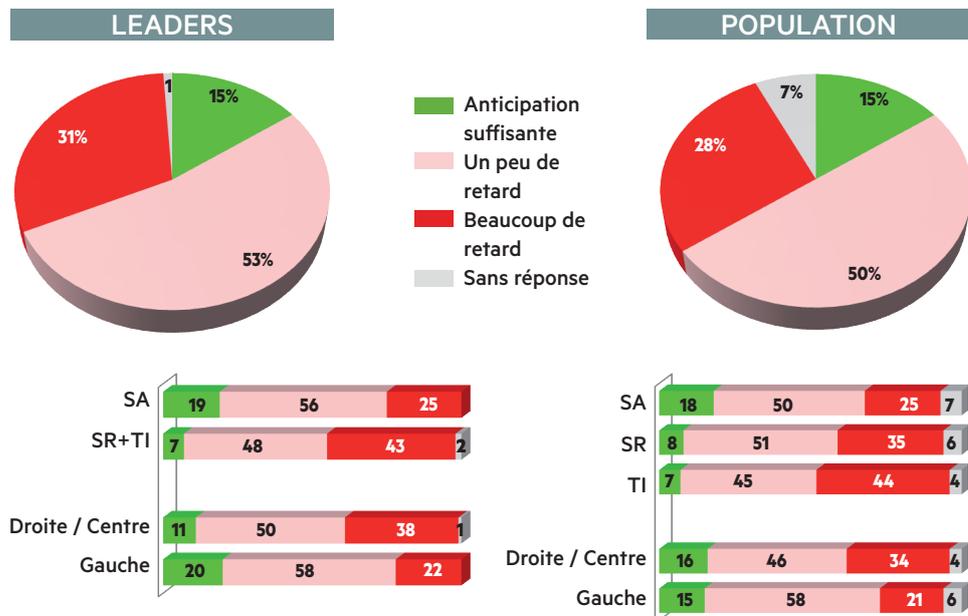


En corrélation avec ce qui précède, les deux tiers des leaders et de la population estiment que la situation des transports aux heures de pointe va empirer : seul un répondant sur dix pense le contraire, impression générale en conformité avec le scénario de référence du DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) quant à l'évolution du transport d'ici 2040 en fonction de la croissance démographique et de l'expansion économique (2016). Ce pessimisme est d'ailleurs partagé par toutes les catégories de répondants, mais de manière légèrement plus marquée chez les leaders alémaniques et de droite.

Comme auparavant, au sein de la population, les moins de 30 ans sont nettement plus optimistes que leurs aînés, la moitié d'entre eux considérant que la situation va rester stable ou s'améliorer, contre moins de 30% chez les plus âgés. Enfin, aucune différence entre les actifs professionnellement et les non-actifs.



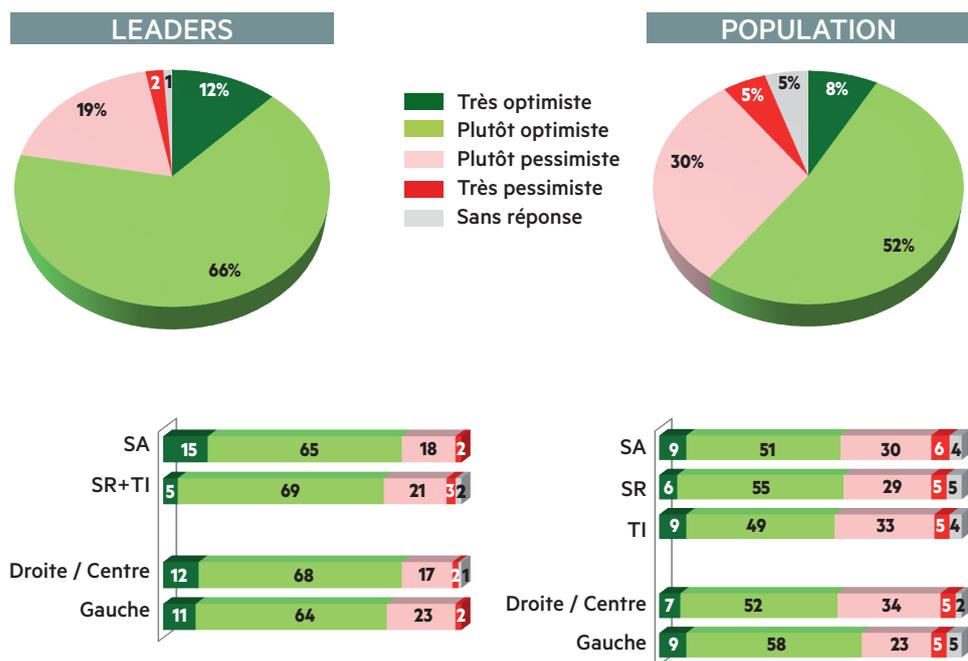
**Avez-vous le sentiment que, de manière générale, les problèmes de mobilité liés en partie à l'augmentation de la population ont été suffisamment anticipés en Suisse ou que, au contraire, nous avons pris du retard dans l'adaptation des infrastructures et dans la recherche de solutions?**



Là aussi, leaders et population sont unanimes: les problèmes de mobilité n'ont pas été suffisamment anticipés, une moitié estimant que nous avons un peu de retard et un peu moins d'un tiers que ce retard est conséquent. Le DETEC le confirme d'une certaine manière dans le document « Avenir de la mobilité en Suisse, Cadre d'orientation 2040 » établi en 2017 et dans lequel il est mentionné que d'ici 2040 « les prochaines étapes planifiées d'aménagement du rail et de la route ne permettront pas à elles-seules d'absorber la hausse attendue (du transport) ».

Par contre, au sein des deux groupes, on relève des différences importantes quant à l'évaluation du retard. Ainsi, ce dernier est jugé nettement moins important en Suisse alémanique que dans les régions latines (surtout au Tessin, dans la population) ainsi que par les répondants de gauche. D'autre part, dans le grand public, plus on est âgé et plus on considère que le retard est très important.

**De manière générale, êtes-vous optimiste ou pessimiste sur les capacités des sciences et des technologies à résoudre les problèmes de mobilité dans un contexte d'augmentation de la population?**

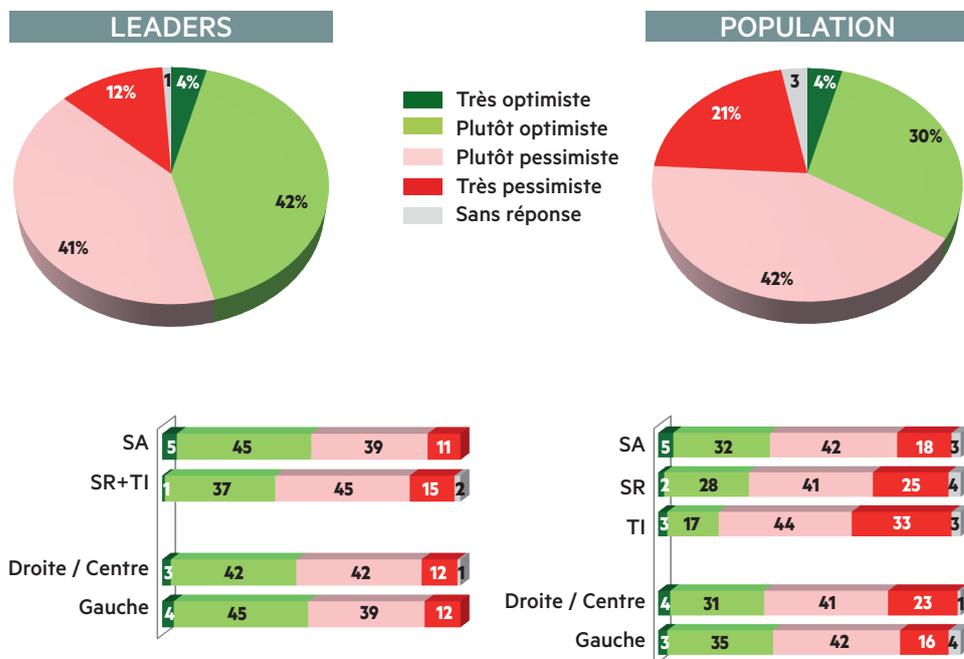


Malgré tout, la majorité des leaders, surtout, et de la population est optimiste sur la capacité des sciences et des technologies à résoudre les problèmes de mobilité, optimisme mesuré tout de même puisque dans les deux groupes, il n'y a que 10% de convaincus.

Comme souvent dans ce chapitre, les différents sous-groupes pensent globalement tous la même chose, seuls les leaders alémaniques se démarquant légèrement par un plus grand optimisme, tout comme les moins de 45 ans dans la population.



De manière générale, êtes-vous optimiste ou pessimiste sur les capacités des responsables politiques à prendre les décisions adéquates pour résoudre les problèmes de mobilité?



Malheureusement pour nos responsables politiques, l'optimisme est sensiblement moins de mise quant à leurs capacités à prendre des décisions adéquates pour résoudre les problèmes de mobilité, une majorité se révélant négative : 53% chez les leaders et 63% dans la population. D'autre part, au sein du grand public, une personne sur cinq est très pessimiste, avis particulièrement partagé par les Romands et, surtout, les Tessinois.

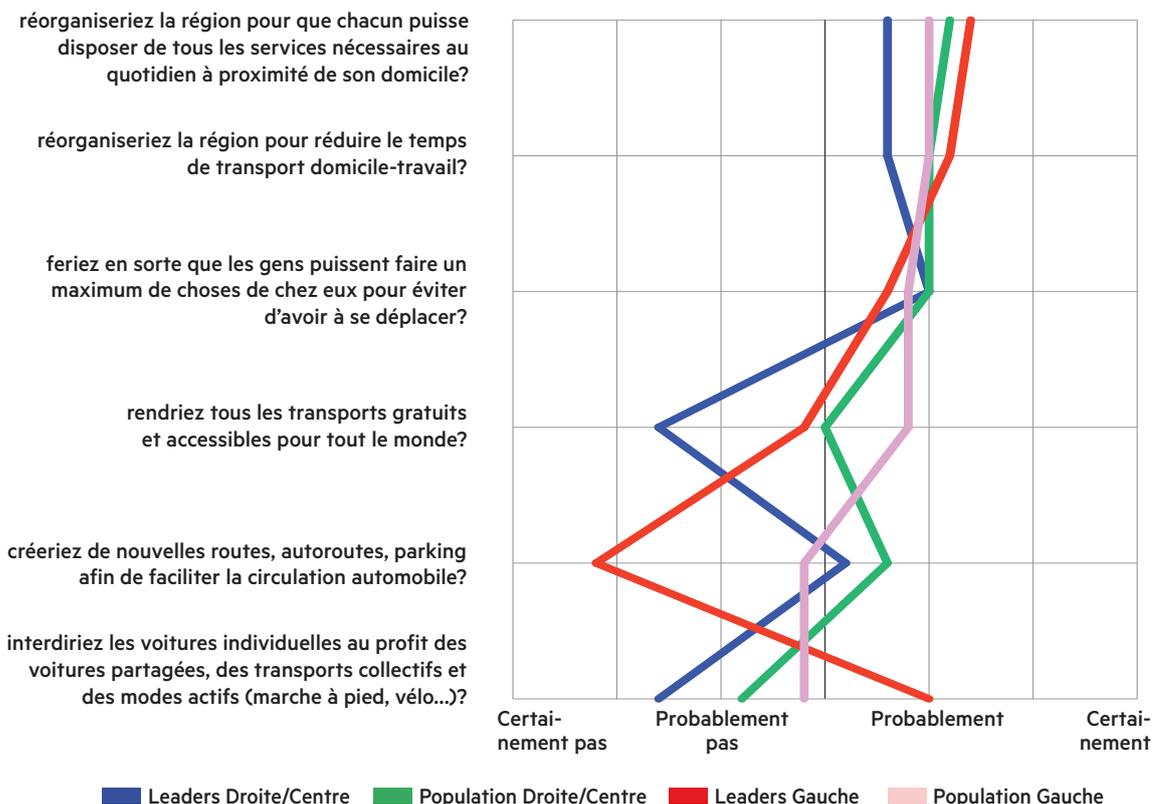
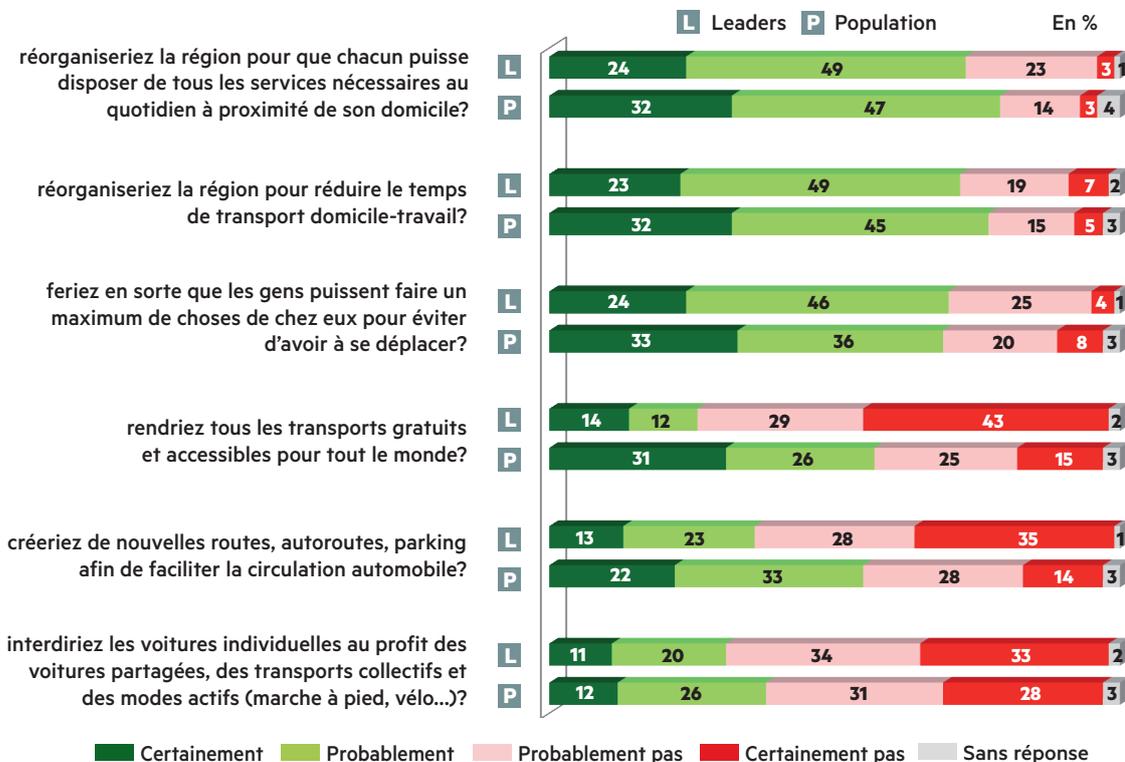
Sinon, la tendance politique n'influence pas les réponses données et les leaders alémaniques se révèlent légèrement moins sévères que les latins avec les responsables politiques. Enfin, ces derniers sont heureusement nettement plus confiants en leurs capacités; cependant, il est amusant de constater que quatre responsables politiques sur dix sont tout de même pessimistes...

*«En cas de déplacements trop importants pour aller au travail, j'aimerais certainement déménager, mais vu la situation de l'immobilier ce serait probablement compliqué... Beaucoup n'ont donc pas vraiment le choix»*

PAROLE DE LEADER



**Si vous étiez un magicien et que vous aviez le pouvoir d'agir sur la manière dont les gens se déplacent, la manière dont sont organisés la ville et les transports, pensez-vous que vous...**



Dans les deux cibles, une majorité ferait en sorte que les gens aient moins besoin de se déplacer : disposer des services près du domicile, réduire le temps de transport domicile-travail et pouvoir faire un maximum de choses de chez soi sont les trois développements qu'opéreraient environ 70% des deux cibles, avec plus d'enthousiasmes dans la population.

En revanche, si cinq à six personnes sur dix dans le grand public rendraient les transports gratuits et accessibles pour tous ou faciliteraient la circulation automobile en créant de nouvelles infrastructures à cet effet, une nette majorité de leaders s'y déclare opposés.

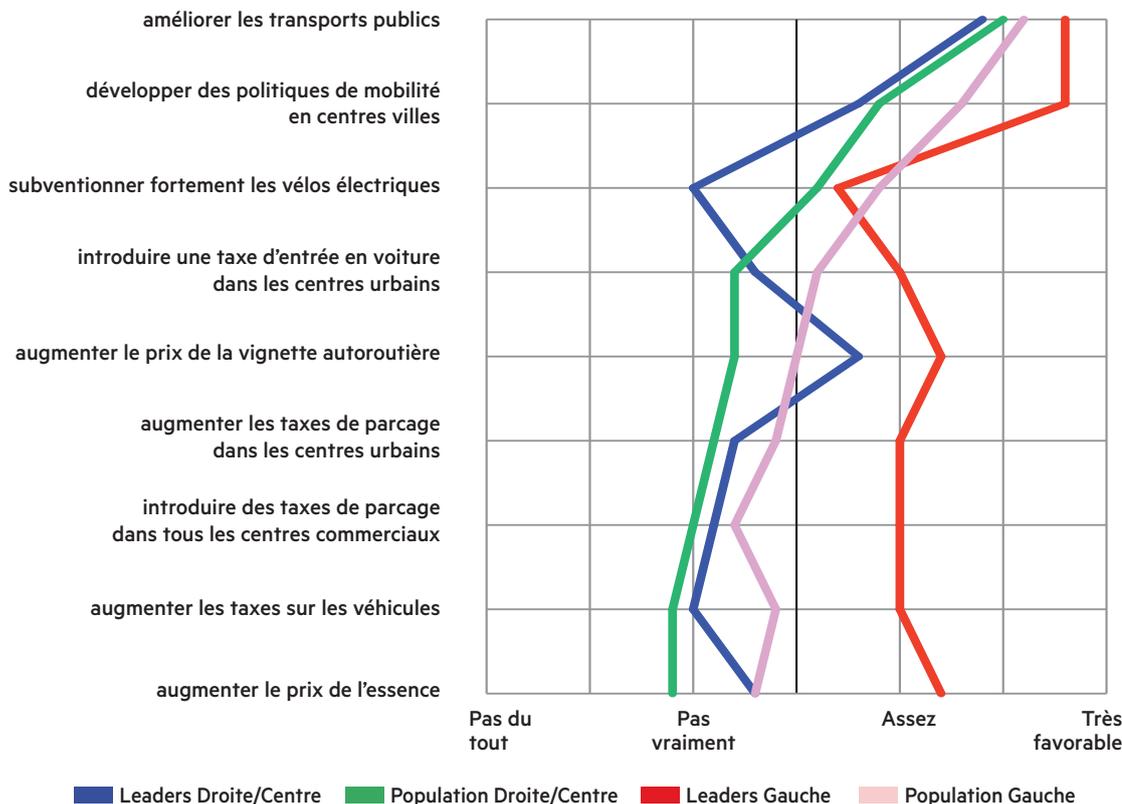
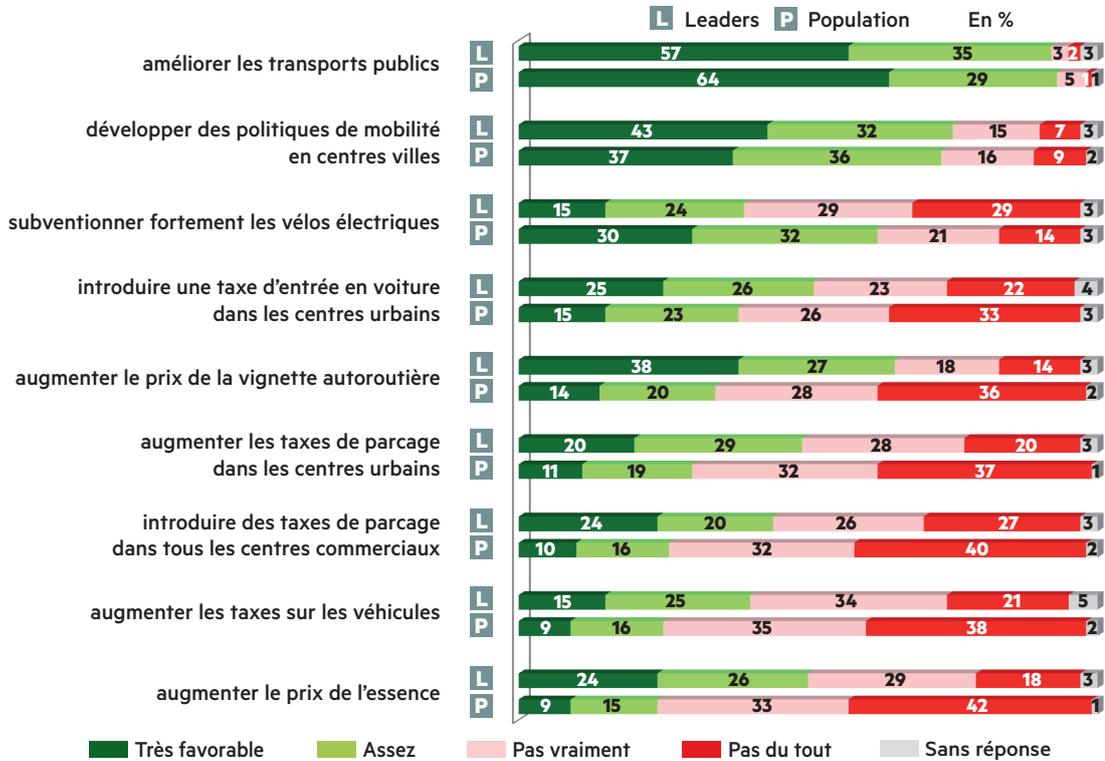
Ce décalage entre leaders et population est dû à la tendance politique qui influence fortement les réponses des leaders : la gauche s'oppose très fortement au développement de la route, alors que la droite ne veut pas entendre parler de la gratuité des transports. Cependant, si cette dernière idée plaît beaucoup plus à gauche, elle n'y obtient malgré tout pas de majorité.

Au sein de la population, droite et gauche ne sont pas non plus d'accord, mais leur opposition moins marquée ne fait pas pencher la balance d'un côté ou de l'autre. En outre, ils doivent composer avec les nombreux répondants sans tendance politique particulière qui s'expriment majoritairement en faveur de ces deux mesures, surtout la gratuité des transports.

Enfin, l'interdiction des voitures individuelles au profit des voitures partagées et des transports collectifs ne passe pas la rampe. Environ 60% des deux groupes se révèlent contre, dont une moitié totalement. Cependant, c'est une mesure qui plaît passablement aux leaders de gauche.



Parmi les diverses idées ci-dessous pour tenter de réduire le trafic, veuillez indiquer pour chacune si vous y êtes favorable ou non.



Améliorer les transports publics fait clairement l'unanimité et devance largement toutes les autres idées : presque pas d'opposition et, surtout, environ 60% d'avis enthousiastes exprimés par tous, tout particulièrement par les leaders de gauche.

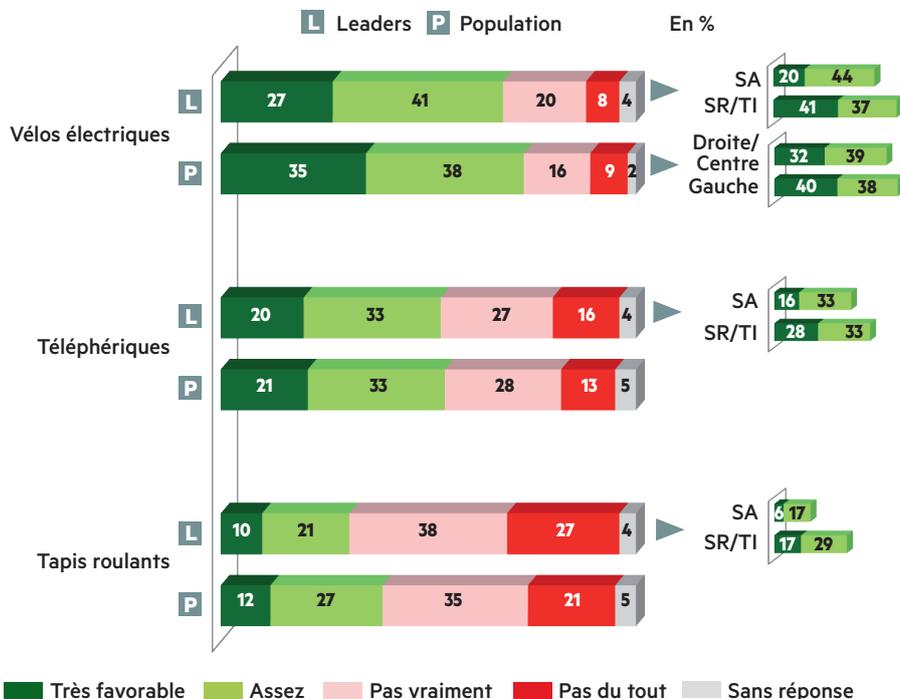
Favoriser les vélos et les piétons recueille également partout une claire majorité d'avis favorables. Cependant, un quart s'y oppose et les très favorables sont nettement moins nombreux que pour les transports publics. Cette idée souffre clairement du clivage gauche-droite avec une gauche très favorable, surtout chez les leaders, et une droite moyennement enthousiaste.

Le subventionnement des vélos électriques est assez bien vu au sein de la population mais fait face à une forte opposition chez les leaders, essentiellement à droite puisque la gauche présente au contraire une légère majorité en faveur de cette idée. Derrière, toutes les autres propositions, soit celles qui touchent au porte-monnaie, sont largement écartées par la population. Et si les répondants de droite sont en général plus négatifs, à gauche il n'y a tout de même que l'introduction de taxes d'entrée dans les villes et l'augmentation de la vignette qui obtiennent tout juste une majorité d'avis favorables.

Chez les leaders, les résultats sont plus nuancés car le clivage gauche-droite est ici important avec une gauche toujours très favorable et une droite presque toujours clairement contre. Seule exception: l'augmentation du prix de la vignette qui est également souhaitée par une majorité à droite. Ainsi, sauf sur ce dernier point, les leaders de droite sont en l'occurrence plus en phase avec leur électorat que ceux de gauche.



**En ce qui concerne le trafic en centre-ville plus particulièrement, êtes-vous favorable ou non au développement des modes de transport suivants comme solution à l'engorgement urbain?**

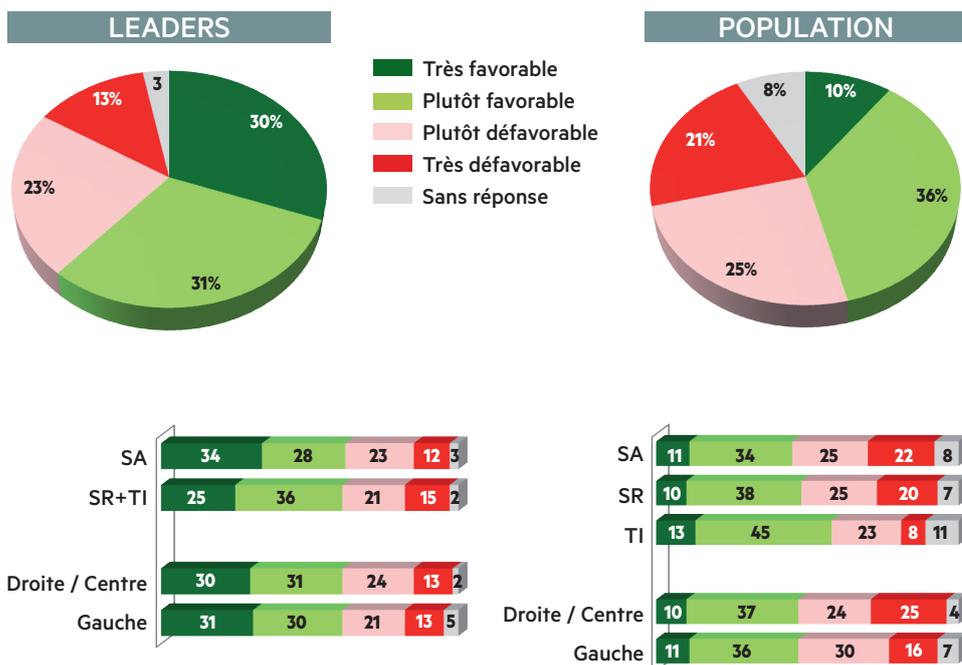


Si les leaders étaient opposés au fort subventionnement des vélos électriques, ils sont tout de même favorables à près de 70% à leur développement en centre-ville, proportion similaire à celle de la population. En l'occurrence, les leaders ne sont guère divisés par leur tendance politique, mais la majorité positive est nettement plus importante chez les Latins. Dans la population, on relève simplement des répondants de droite un peu moins favorables.

Des deux propositions un peu plus iconoclastes, seuls les téléphériques paraissent intéressants, et encore pour une très faible majorité seulement. Les tapis roulants sont en effet rejetés par les deux tiers des leaders et un peu plus de la moitié de la population, probablement car ils sont un peu plus difficiles à imaginer en pratique.

Sinon, les leaders latins sont beaucoup plus intéressés par les téléphériques, surtout, ainsi que par les tapis roulants, peut-être parce qu'il existe actuellement plusieurs projets pour les premiers en Suisse romande (Genève, Sion, Morges, Fribourg, Le Temps du 20 juillet 2017) ou parce qu'ils ont entendu parler de l'étude sur les trottoirs roulants du Laboratoire Transport et Mobilité de l'EPFL (An exploration of moving walkways as a transport system in urban centers, août 2016).

**Et en ce qui concerne les transports publics, êtes-vous favorable ou non au «mobility pricing» consistant à varier les tarifs en fonction de l'heure d'utilisation ou du parcours afin de mieux étaler les pics de demande?**



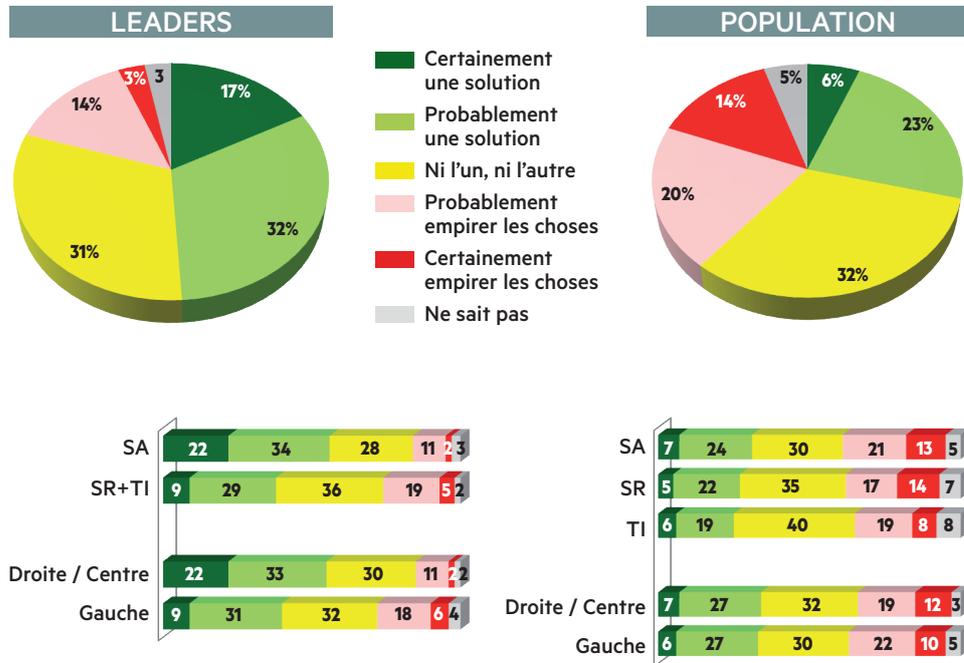
Les leaders et la population ne partagent guère le même avis quant au «mobility pricing», et pour une fois ce n'est pas en raison du clivage gauche-droite chez les leaders. En effet, si près des deux tiers des leaders sont favorables à cette variation des tarifs en fonction de l'heure d'utilisation ou du parcours (pour laquelle des projets pilotes sont actuellement à l'étude au sein du Département des transports), on descend à 46% dans la population qui présente, en outre, 21% d'avis totalement défavorables.

Ce sont surtout les Alémaniques et les Romands qui s'y opposent dans la population, la majorité des Tessinois y étant favorables, mais sans grand enthousiasme. Chez les leaders, on relèvera juste que cette mesure convainc un peu plus en Suisse alémanique.



## DÉSENGORGEMENT

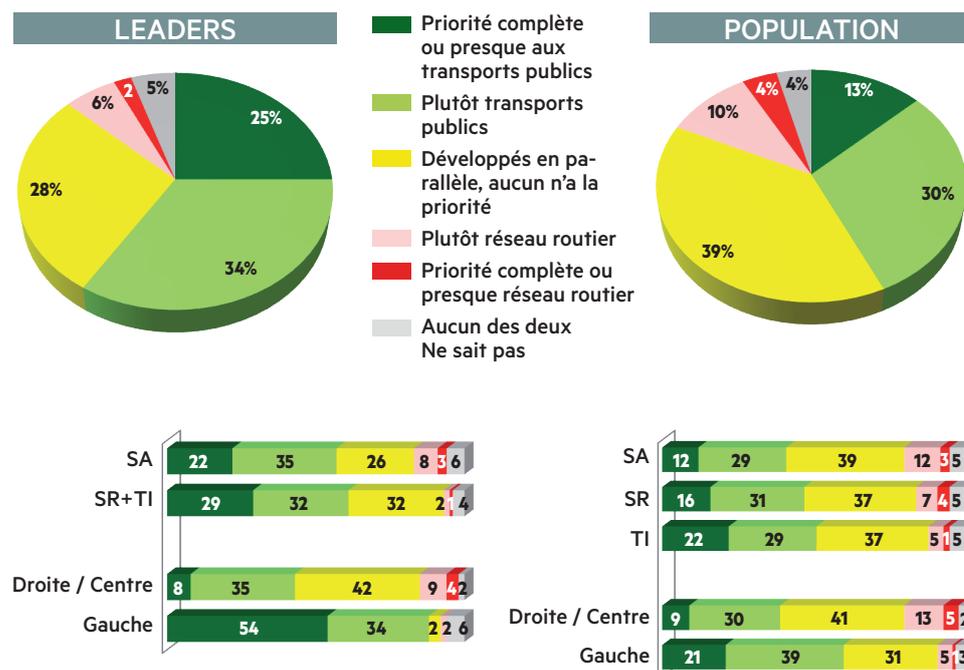
**Pensez-vous que les voitures autonomes constitueront prochainement une solution au moins partielle à l'engorgement du trafic ou, au contraire, qu'elles contribueront à l'augmentation du trafic et ne feront qu'empirer les choses?**



Les avis divergent également sensiblement entre leaders et population à propos de l'impact que pourraient avoir les voitures autonomes sur le trafic. Ainsi, la moitié des leaders pensent qu'elles pourraient être une solution au moins partielle à l'engorgement du trafic, contre 29% seulement de la population. En outre, un tiers du grand public considère, au contraire, qu'elles ne feront qu'empirer les choses, avis partagé par moins de 20% des leaders. Selon Vincent Kaufmann, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, tout dépendra de ce que nous ferons de ces voitures autonomes : des taxis collectifs qui aideront à régler les problèmes de mobilité et feront gagner beaucoup d'espace (plus besoin de stationnement) ou des véhicules personnels qui aboutiront certainement à l'augmentation du trafic (Le Temps, 24 mars 2018).

L'ensemble de la population s'exprime grosso modo de la même manière, alors que les leaders alémaniques et droite sont nettement plus enthousiastes que les Latins et les personnes de gauche, sans pour autant que ces dernières soient en majorité négatives vis-à-vis des voitures autonomes.

**A l'heure actuelle, considérez-vous que ce sont les transports publics qui doivent être privilégiés dans le développement des infrastructures ou, au contraire, que l'amélioration et le développement du réseau routier devraient primer?**

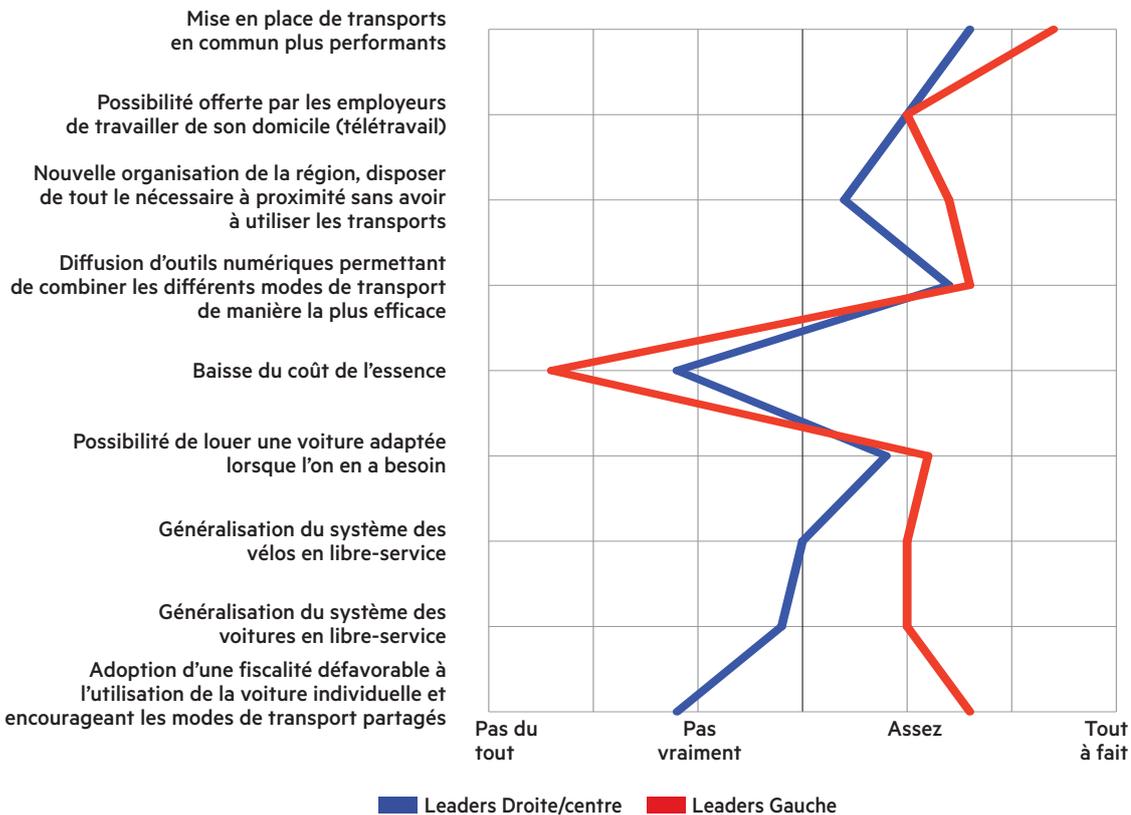
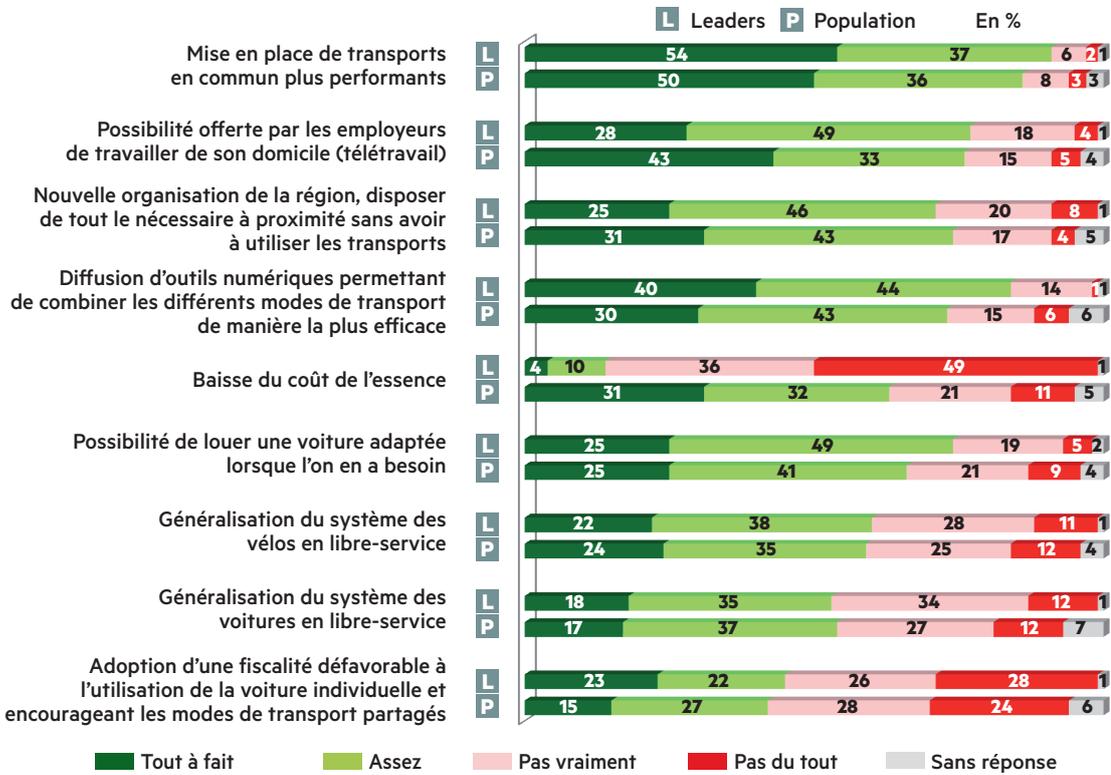


De manière générale, leaders et population sont tout à fait d'accord sur le fait que le développement du réseau routier ne doit pas être privilégié par rapport à celui des transports publics. Par contre, si près de six leaders sur dix mettent en priorité les transports publics, ce n'est le cas que de 43% de la population au sein de laquelle, en outre, 39% estiment qu'il faut développer les deux types de mobilité en parallèle ; c'est en tout point conforme à l'acceptation l'an dernier en votation populaire du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), fonds dont 10% environ sont d'ailleurs également prévus pour les projets d'agglomération.

Tant dans la population que chez les leaders, les répondants de gauche sont nettement plus favorables aux transports publics que ceux de droite. Cependant, si dans la population un tiers de la gauche souhaite le développement des transports publics et de la route en parallèle, chez les leaders du même camp, la quasi-totalité estime que les transports publics doivent primer, la moitié estimant même que cette priorité doit être complète ou presque.



Pour chacune des propositions suivantes, veuillez indiquer si elle correspond ou non à votre vision idéale de la mobilité?



Comme déjà constaté plusieurs fois auparavant, les transports publics ont bonne cote et c'est confirmé à nouveau ici avec près de neuf personnes sur dix (leaders et population) qui déclarent que des transports en commun plus performants correspondent bien à leur vision idéale de la mobilité, la moitié étant même très affirmatifs.

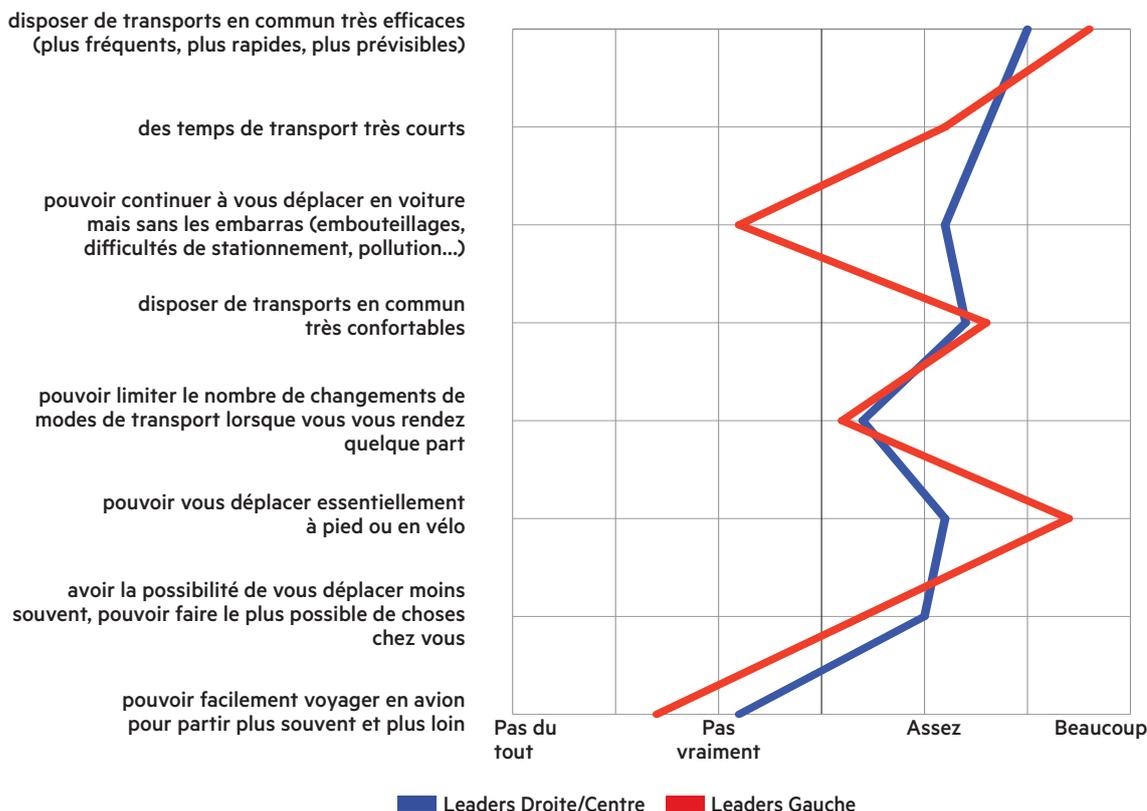
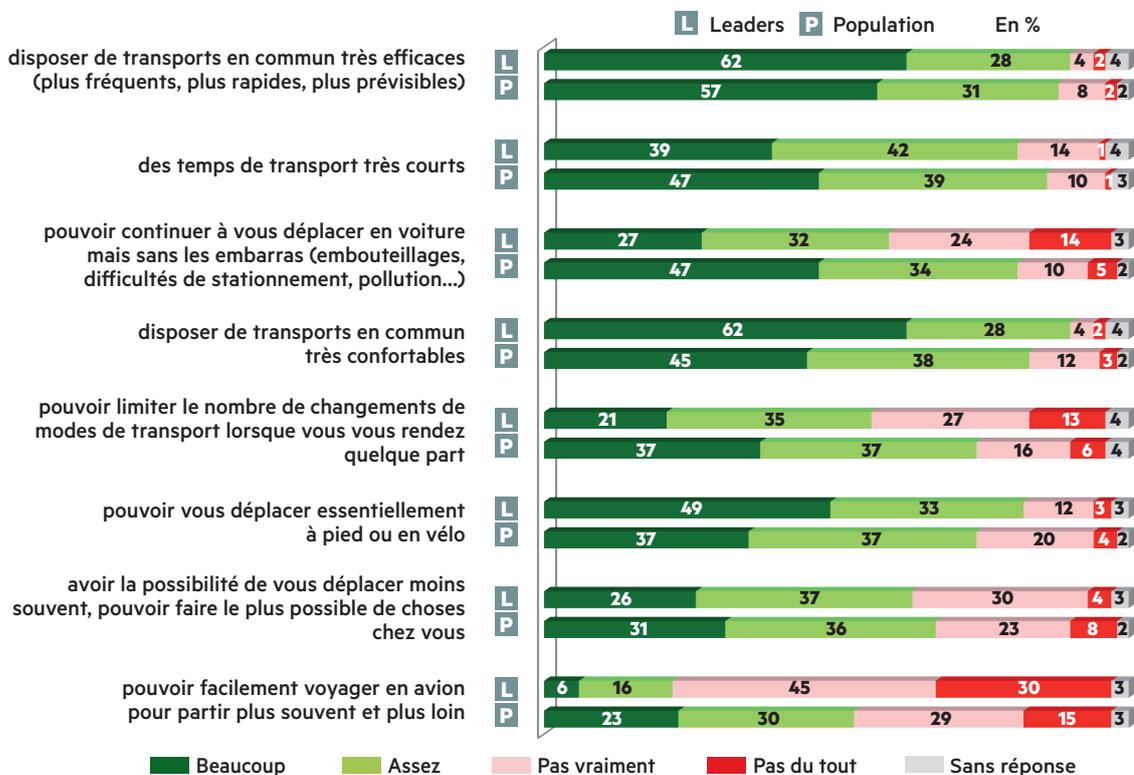
Derrière, le télétravail plaît beaucoup à la population, tout comme une nouvelle organisation de la région pour disposer de tout le nécessaire à proximité ainsi que la diffusion d'outils numériques permettant de combiner les modes de transport de manière plus efficace, mais avec tout de même un peu moins de répondants entièrement convaincus.

C'est presque pareil pour la baisse du coût de l'essence et la possibilité de louer une voiture adaptée avec seulement 10% environ d'avis positifs en moins. Plus loin, la généralisation des vélos et des voitures en libre-service reçoit toujours l'aval d'une majorité de la population mais sans grand enthousiasme et, surtout, déjà près de 40% d'opposition. Enfin, l'adoption d'une fiscalité défavorable à la voiture individuelle ne passe pas la rampe, avec notamment un quart de répondants tout à fait contre, seule proposition suscitant autant d'avis clairement négatifs.

De leur côté, les leaders partagent globalement l'avis de la population avec parfois un peu plus ou un peu moins de convaincus. Une exception notable : la baisse du coût de l'essence qui ne leur plaît pas du tout ! Droite et gauche ne sont pas toujours d'accord mais dans l'ensemble assez proches tout de même. Ce n'est cependant pas le cas concernant les vélos et les voitures en libre-service et les deux camps s'opposent très clairement sur la fiscalité défavorable à la voiture personnelle.



### Si vous disposiez d'une baguette magique vous permettant de supprimer toutes les contraintes quant aux manières de se déplacer, dans quelle mesure aimeriez-vous...?



Définitivement, les transports publics sont privilégiés puisque tous feraient en sorte qu'ils soient très efficaces et plus de 80% les rendraient très confortables, surtout les leaders. C'est presque la même chose pour les temps de transport très courts et pouvoir continuer à se déplacer en voiture mais sans les embarras, avec tout de même moins d'enthousiasmes.

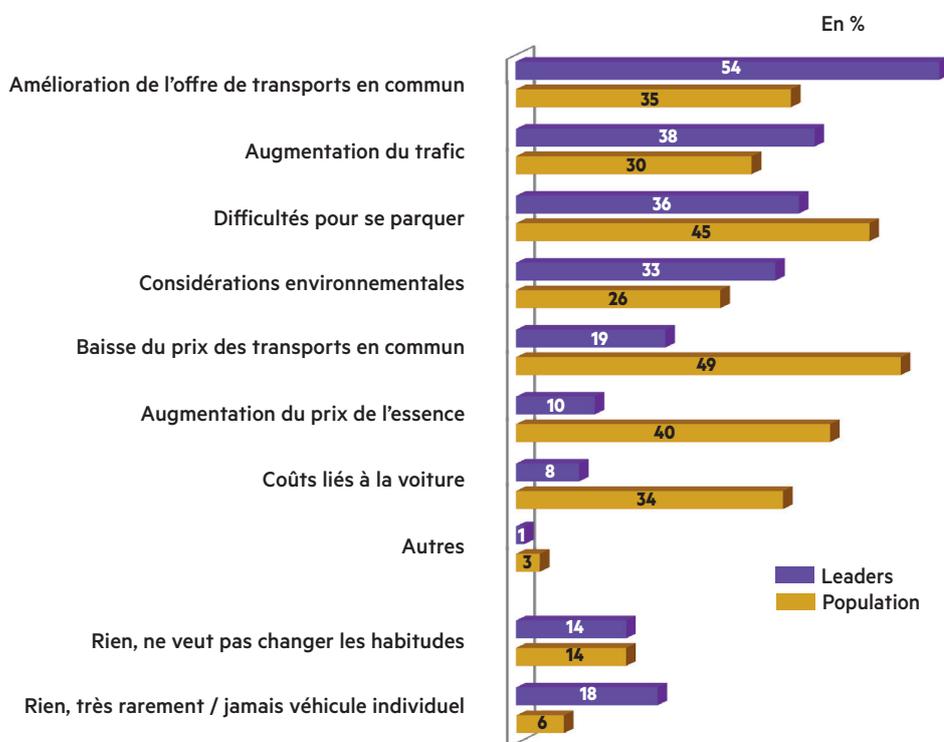
Dans la population, limiter le nombre de changements de modes de transport, pouvoir se déplacer essentiellement à pied ou en vélo et moins souvent plaisent aussi beaucoup puisque sept personnes sur dix le feraient si elles le pouvaient. Par contre, une moitié ne souhaite pas pouvoir facilement voyager en avion pour partir plus souvent et plus loin.

Chez les leaders, toutes les propositions ou presque recueillent également une majorité de réponses positives, mais c'est tout de même serré en ce qui concerne l'idée de pouvoir continuer à se déplacer en voiture sans les embarras et la limitation du nombre de changements. Enfin, les trois quarts s'opposent au fait de pouvoir facilement voyager en avion.

Gauche et droite s'entendent plutôt bien sur ces différentes idées, sauf sur le fait de pouvoir continuer à se déplacer en voiture sans les embarras qui les oppose très fortement ainsi que, dans une moindre mesure, sur le fait de se déplacer essentiellement à pied ou en vélo. Cependant, concernant cette dernière proposition, on retrouve tout de même dans les deux camps une claire majorité de réponses positives.

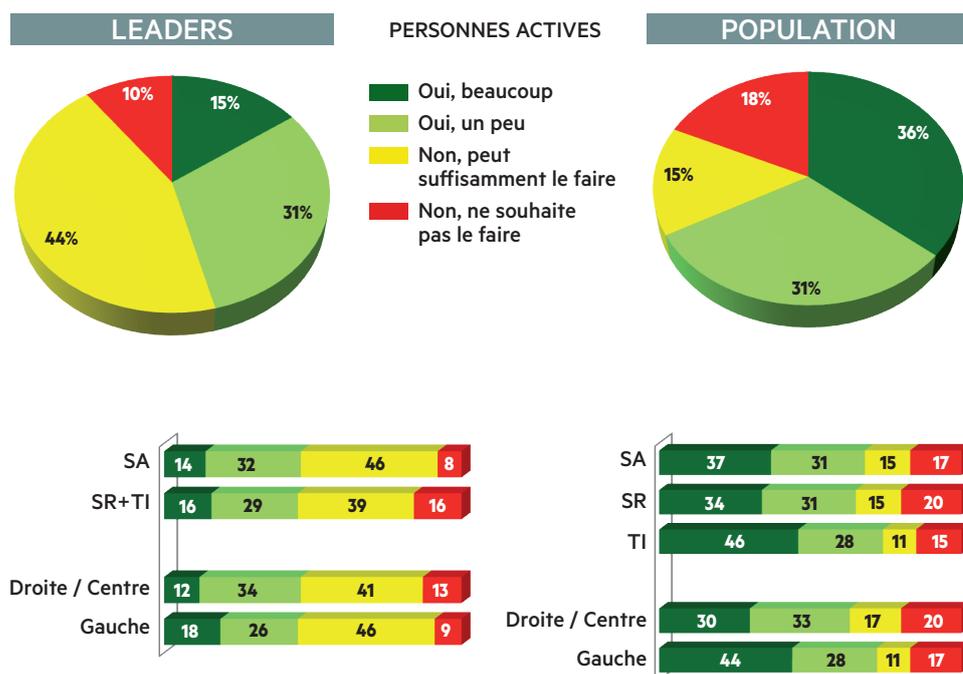


### Vous-même, qu'est-ce qui pourrait vous faire changer vos habitudes et renoncer à votre véhicule individuel ?



Leaders et population ne sont pas vraiment sur la même longueur d'onde à propos de ce qui pourrait les faire renoncer à leur véhicule individuel : quand les premiers mentionnent prioritairement l'amélioration de l'offre des transports en commun, le grand public se verrait plus particulièrement influencé par le porte-monnaie, à savoir la baisse du prix des transports publics, l'augmentation du prix de l'essence et, de manière générale, les coûts liés à la voiture. A contrario, ces trois réponses n'apparaissent que très peu chez les leaders qui mentionnent plutôt les problèmes de trafic et de parking (souvent cité par la population également) ainsi que les considérations environnementales.

### Souhaitez-vous pouvoir travailler plus régulièrement depuis votre domicile (télétravail)?



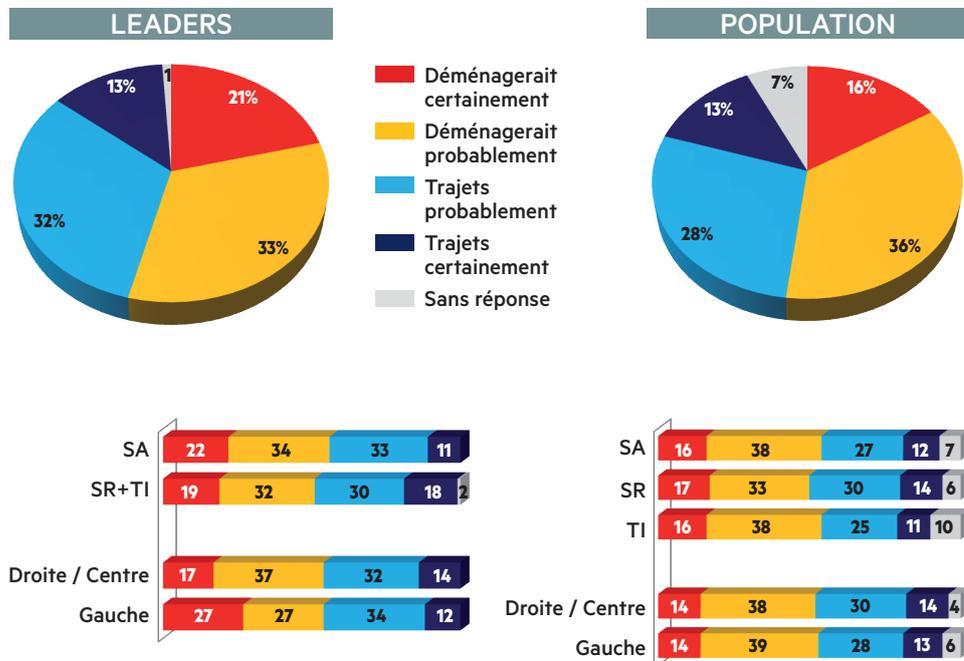
Le télétravail a clairement la cote dans la population puisque 67% des personnes actives aimeraient pouvoir le faire un peu ou beaucoup plus, contre seuls 18% qui ne le souhaitent pas. Les leaders s'expriment également en faveur du télétravail, la grosse différence étant qu'ils sont déjà 44% à le pratiquer à leur convenance, contre 15% seulement de la population.

L'intérêt est unanime pour cette manière de travailler, quelle que soit la région linguistique ou la tendance politique, qui s'est traduit également ces dernières années par l'explosion des espaces de coworking, alternative au travail à domicile.

C'est en tout cas certainement une option très intéressante dans la recherche de solutions pour soulager les infrastructures de transport.



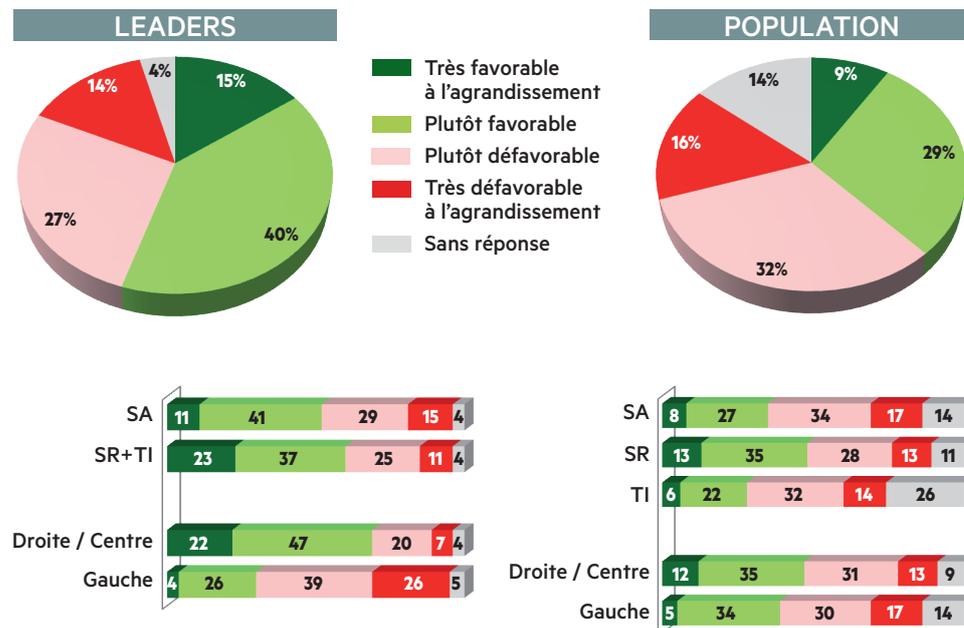
**Si vous deviez effectuer plus d'une heure de trajet (transports publics et/ou voiture) pour vous rendre au travail, préféreriez-vous déménager pour vous rapprocher du lieu de travail ou effectuer les trajets tous les jours?**



Les deux cibles sont très partagées sur ce qu'elles feraient si elles devaient effectuer plus d'une heure de trajet pour se rendre au travail. En effet, une petite majorité de 54% de leaders et de 52% du grand public pensent qu'ils déménageraient, mais ils sont, respectivement, 45% et 41% à penser le contraire, ce qui est confirmé d'une certaine manière dans la réalité par l'accroissement du nombre de pendulaires, notamment entre cantons.

Ces proportions se relèvent dans tous les sous-groupes, avec quelques très légères nuances, notamment des leaders de gauche qui sont un peu plus nombreux à clairement affirmer qu'ils déménageraient.

**Selon vous, faut-il poursuivre l'agrandissement de l'aéroport de Genève-Cointrin, quelles qu'en soient les conséquences, car c'est indispensable pour le développement économique de la région, ou alors faut-il cesser de vouloir agrandir l'aéroport, les nuisances et les effets négatifs (climat, bruit, infrastructures de transport engorgées, etc.) étant plus importants que les bénéfiques?**



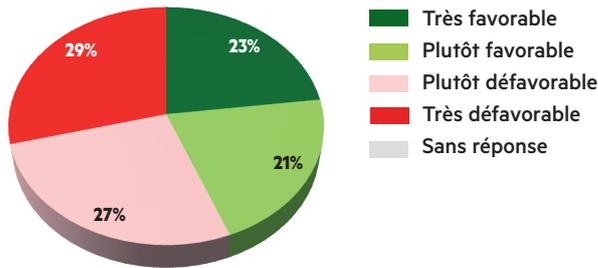
Sur l'ensemble de la population et des leaders, un peu plus d'un tiers seulement du grand public mais 55% des leaders considèrent qu'il faut poursuivre l'agrandissement de Genève-Cointrin. Cependant, si l'on se concentre uniquement sur les réponses des Romands, près de 50% de la population estiment que l'aéroport doit encore grandir, tout comme 60% des leaders, proportions équivalentes, quoique très légèrement supérieures dans le canton de Genève uniquement.

Chez les leaders, l'écart est important entre la droite et la gauche, la première pensant à près de 70% qu'il faut agrandir encore Genève-Cointrin, contre 30% pour la seconde. Droite et gauche ne s'expriment pas non plus totalement de la même manière dans le grand public, mais l'écart entre les deux tendances n'est que de 8% au sein des partisans de l'agrandissement.

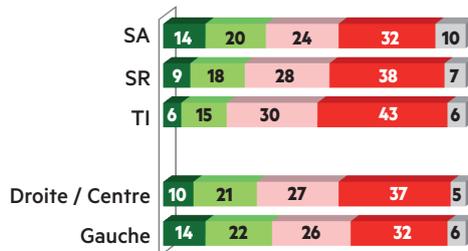
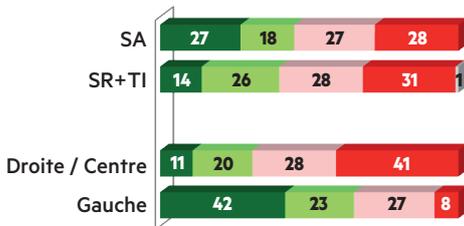
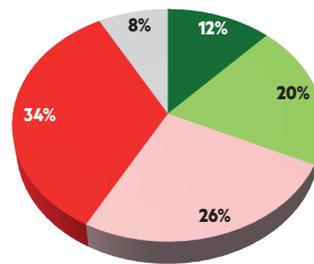


Grâce aux compagnies low cost notamment, les Suisses se déplacent de plus en plus en avion pour leurs loisirs. Seriez-vous favorable ou non à ce que l'Etat mette en place des mesures pour limiter l'utilisation de l'avion pour les loisirs?

LEADERS



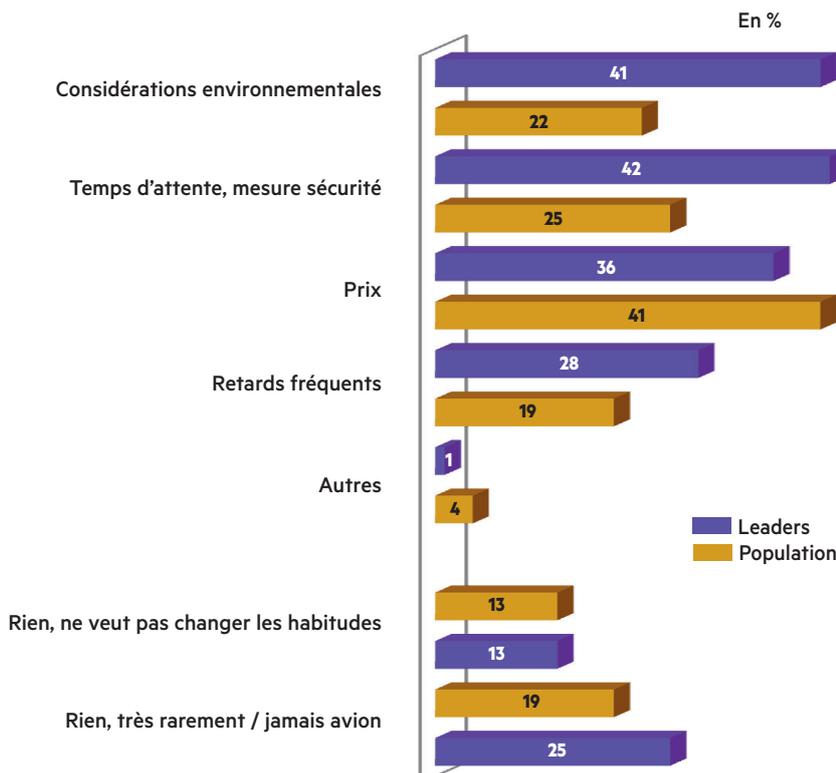
POPULATION



Nous avons vu auparavant que la grande majorité des leaders n'utiliseraient pas leur baguette magique pour pouvoir voyager facilement en avion et partir plus souvent et plus loin, tout comme la moitié de la population. Pour autant, les deux cibles ne sont pas disposées non plus à ce que l'Etat prenne des mesures pour limiter l'utilisation de l'avion pour les loisirs, six sur dix s'exprimant dans ce sens.

Cependant, si seuls 12% de la population y seraient très favorables, les leaders sont près du double à partager cette opinion, l'écart provenant essentiellement des leaders alémaniques ainsi que, surtout, de ceux de gauche, plus de 40% d'entre eux étant tout à fait en faveur de la limitation de l'avion pour les loisirs. Dans la population, l'idée est également accueillie un peu plus positivement en Suisse alémanique ainsi que par la gauche, mais l'écart avec la droite est ici très faible.

Vous-même, qu'est-ce qui pourrait vous faire changer vos habitudes vis-à-vis des déplacements en avion pour vos loisirs?



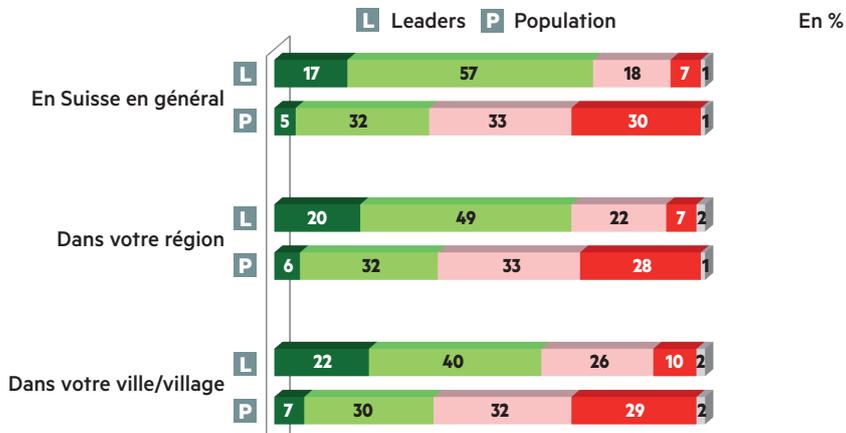
Comme pour la voiture, ce sont surtout les prix qui pourraient faire changer les habitudes de la population vis-à-vis de l'avion pour les loisirs, surtout chez les latins. Ce motif apparaît également de manière significative chez les leaders, mais ces derniers mentionnent tout de même un peu plus souvent les temps d'attente dans les aéroports en raison des mesures de sécurité ainsi que les considérations environnementales, surtout à gauche.

# SOPHIA 2018

## LES TRANSPORTS PUBLICS



### De manière générale, comment jugez-vous le rapport qualité-prix des transports publics...?

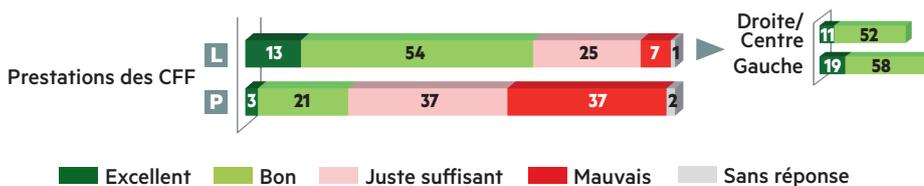


Le moins que l'on puisse dire est que leaders et population ne partagent pas du tout le même avis quant au rapport qualité-prix des transports publics. En effet, si environ les deux tiers des leaders considèrent que ce rapport qualité-prix est excellent ou, essentiellement, bon, que ce soit au niveau national, régional ou communal, on compte moitié moins d'avis similaires au sein de la population et presque pas d'enthousiastes.

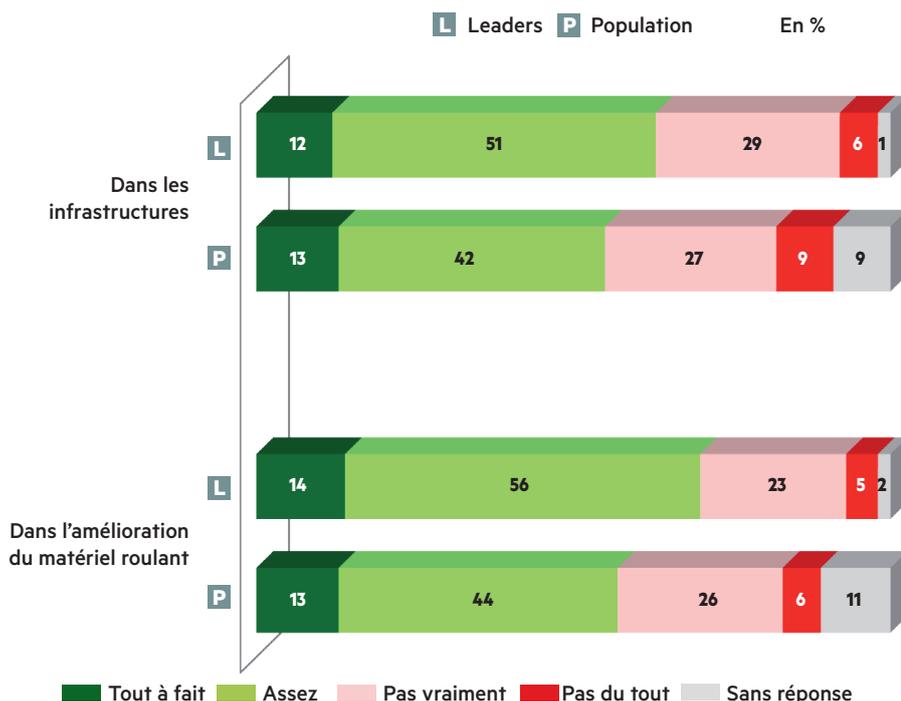
Chez les leaders, si gauche et droite sont dans l'ensemble sur la même longueur d'onde, les Alémaniques sont nettement plus positifs vis-à-vis des transports publics, ce qui est aussi très légèrement le cas dans la population.

Pour les CFF en particulier, les résultats sont dans la même ligne mais encore plus sévères avec seulement 13% de leaders enthousiastes et, surtout, près de 40% de mécontents dans la population ainsi qu'une proportion équivalente jugeant le rapport qualité-prix tout juste suffisant. A noter que si, chez les leaders, la gauche est un peu plus positive que la droite, on ne relève aucune différence structurelle dans la population, que ce soit en fonction de la tendance politique ou de la région linguistique.

### Et si l'on considère les CFF en particulier, comment jugez-vous le rapport qualité-prix de leurs prestations ?



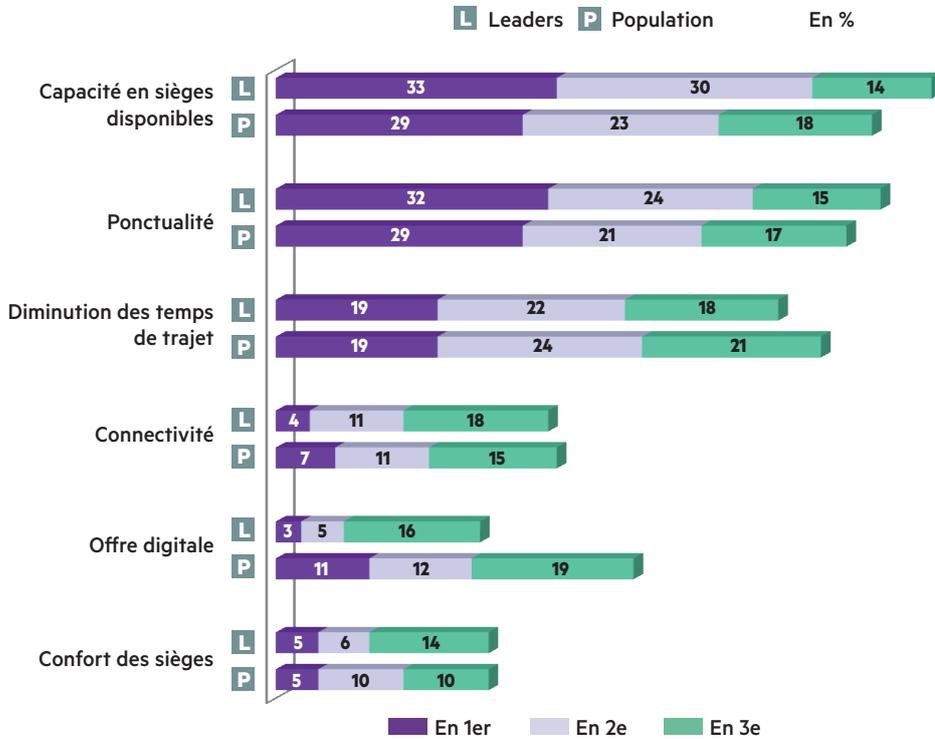
### De manière générale, avez-vous le sentiment que les CFF investissent suffisamment ou non...



L'insatisfaction relevée précédemment concernant les CFF semble bien venir des prix et en tout cas pas de leurs investissements dans les infrastructures et le matériel roulant, deux tiers des leaders et un peu plus de la moitié de la population ayant l'impression que les CFF investissent suffisamment. Cependant, seule une faible proportion en est entièrement convaincue, ce qui est un peu décevant, notamment chez les leaders.



### Quelles sont selon vous les trois améliorations prioritaires à apporter aux transports en commun de moyennes ou longues distances?

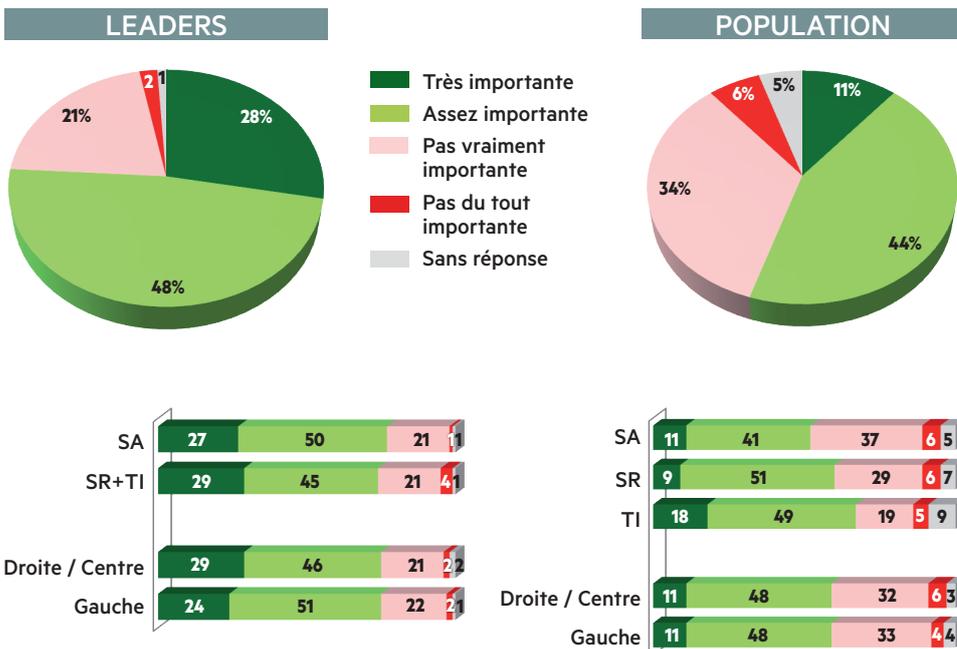


Deux améliorations priment très clairement pour les leaders et la population parmi celles proposées, à savoir l'augmentation de la capacité en sièges disponibles ainsi que la ponctualité, respectivement 60% et 50% environ les plaçant aux deux premières places.

La diminution des temps de trajet complète le trio de tête, bien distancée par les deux premières améliorations (si l'on ne tient compte que des deux premières réponses), mais loin devant les autres.

Globalement, leaders et population ont les mêmes priorités, seule l'offre digitale semblant une amélioration un peu plus importante pour le grand public que pour les leaders.

### De manière générale, on assiste au développement de la digitalisation des services offerts par les prestataires de service de mobilité (CFF/transports urbains, régionaux, etc.). Est-ce que cela participe selon vous à une amélioration importante ou non des prestations ?



Malgré ce qui précède, ce sont les leaders qui considèrent le plus que la digitalisation des services est une amélioration très ou assez importante, avis exprimé par les trois quarts d'entre eux. Une majorité de la population est d'accord, mais de seulement 55% et avec très peu de convaincus.

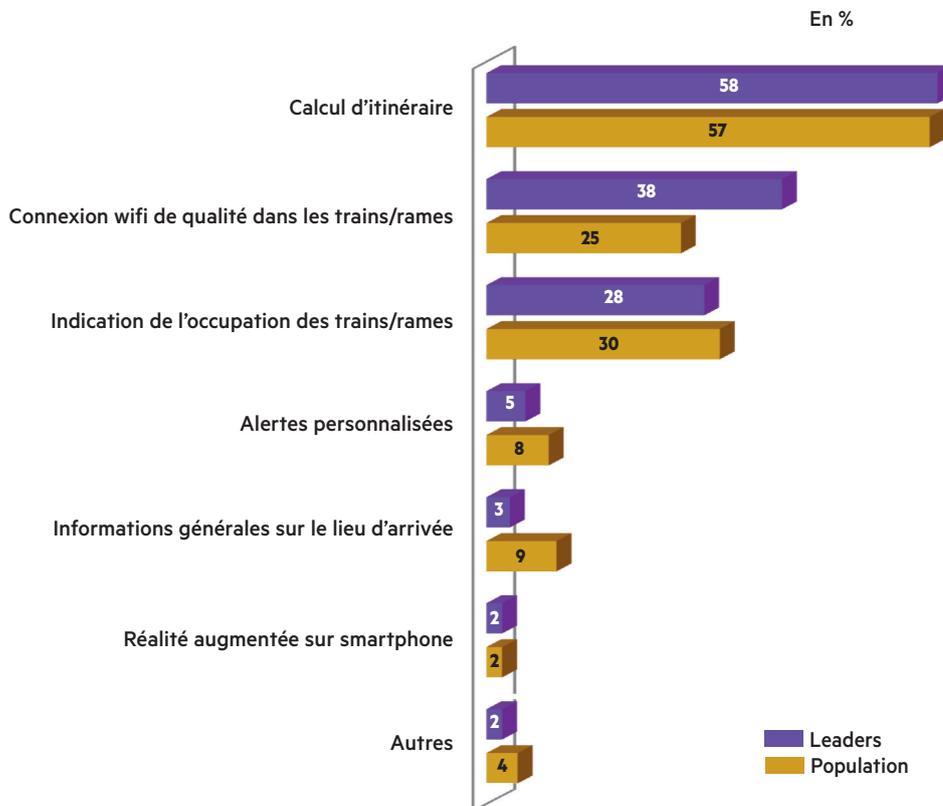
Au niveau structurel, pas de différence chez les leaders. Par contre, dans la population, les Latins, et plus particulièrement les Tessinois, sont un peu plus positifs que les Alémaniques vis-à-vis de la digitalisation.

# SOPHIA 2018

## LES TRANSPORTS PUBLICS



Quels sont les trois services digitaux les plus utiles selon vous parmi ceux indiqués ci-dessous?



Parmi les services proposés, c'est sans surprise le calcul d'itinéraires qui intéresse le plus population et leaders (près de 60%), ces derniers étant également quatre sur dix à demander une connexion wifi de qualité dans les rames (25% dans le grand public).

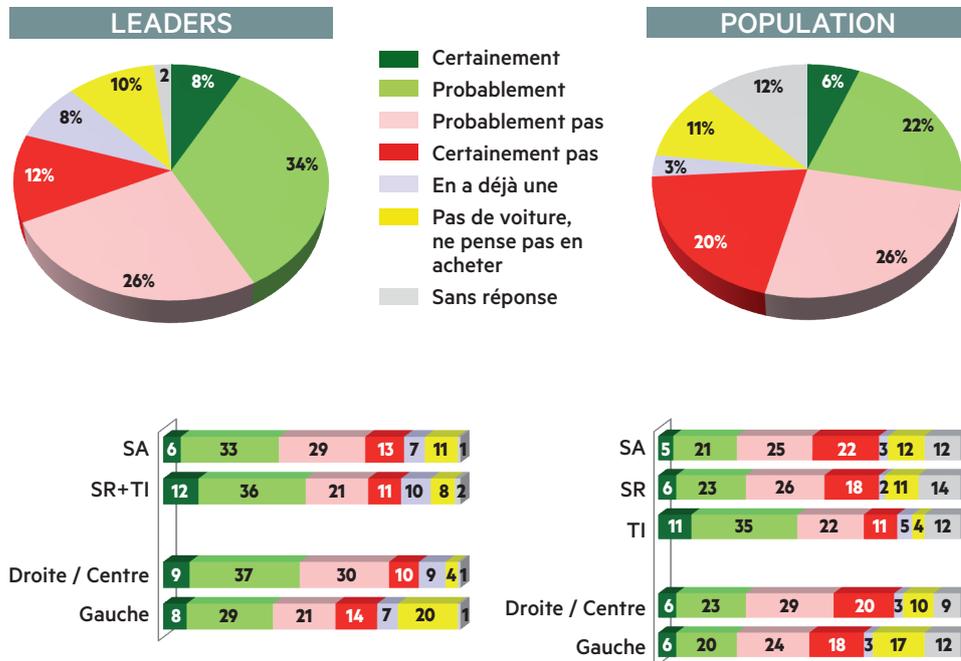
En troisième position, loin devant les trois dernières, on trouve l'indication de l'occupation des trains. Ainsi, les alertes personnalisées, les informations sur le lieu d'arrivée et la réalité augmentée sur smartphone ne recueillent que peu de voix, probablement car plus compliquées à saisir et à en comprendre l'intérêt, tout particulièrement pour la réalité augmentée.

*«En ce qui concerne la mobilité électrique (voitures ou vélos), il faut prévoir des sources d'électricité qui ne génèrent pas de CO<sub>2</sub>»*

PAROLE DE LEADER



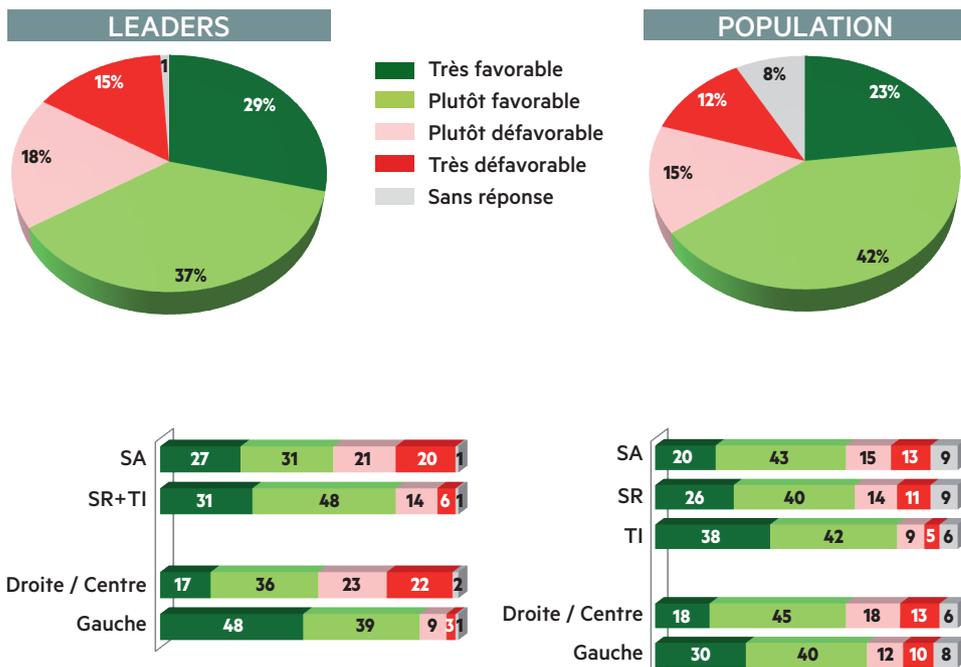
### Pensez-vous acquérir certainement, probablement ou non une voiture électrique ou hybride dans les 5 ans à venir?



A court terme, soit dans les 5 ans à venir, seul un quart environ de la population et un peu plus de quatre leaders sur dix pensent acheter une voiture électrique ou hybride, un quart de ces personnes étant tout à fait affirmatives. A l'opposé, ils sont autant chez les leaders et près de 50% dans la population à répondre par la négative, le pétrole semble ainsi avoir encore de beaux jours devant lui.

Que ce soit chez les leaders ou dans la population, les Latins semblent un peu plus ouverts que les Alémaniques à ces types de voitures. Sinon, l'intérêt est globalement le même quelle que soit la tendance politique, plusieurs leaders de gauche ayant cependant souligné que tout dépend de la manière dont l'électricité est produite.

### Etes-vous favorable ou non à ce que l'Etat intervienne pour favoriser le passage de véhicules à essence/diesel à des véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables?



Malgré le résultat précédent, les deux tiers des leaders et de la population sont favorables à ce que l'Etat intervienne pour favoriser les véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables. Cet interventionnisme plaît un peu plus aux Latins, surtout aux Tessinois parmi la population, ainsi qu'aux personnes de gauche, tout particulièrement chez les leaders où elles sont presque toutes favorables à l'intervention de l'Etat.

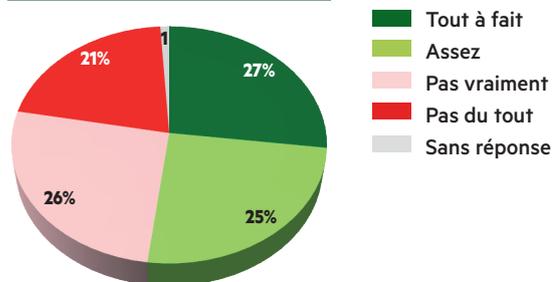


### Approuvez-vous ou non des villes comme Oslo ou Paris qui veulent interdire tous les véhicules à essence et au diesel d'ici 2030?

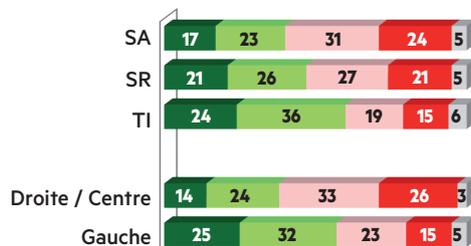
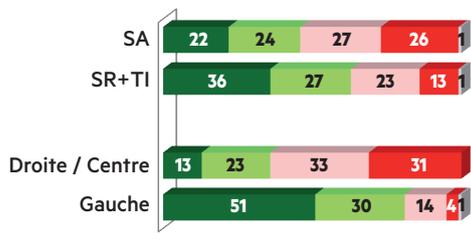
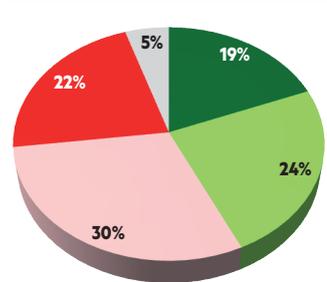
Interventionnisme, oui, mais pas n'importe comment semble-t-il puisque l'idée des dirigeants des villes d'Oslo et de Paris d'interdire tous les véhicules à essence ou diesel d'ici 2030 récolte sensiblement moins d'avis favorables : elle divise clairement les leaders en deux et paraît pertinente à quatre personnes sur dix dans la population, la moitié des répondants favorables l'étant tout à fait dans chacune des cibles.

Par contre, comme auparavant, cette idée plaît plus particulièrement en Romandie et au Tessin ainsi que chez les répondants de gauche : les leaders latins sont majoritairement d'accord alors que les Alémaniques sont contre, et ceux de gauche favorables à plus de 80%.

#### LEADERS



#### POPULATION

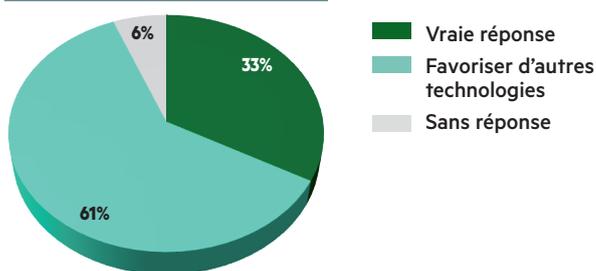


### Selon vous, les voitures électriques constituent une vraie réponse à la pollution et au changement climatique ou ne doivent-elles être qu'une solution transitoire, il faut favoriser d'autres technologies comme l'hydrogène?

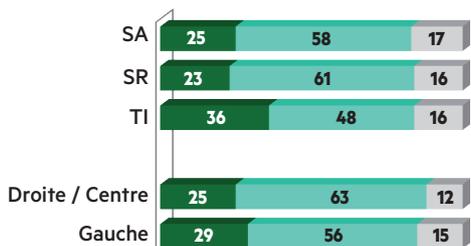
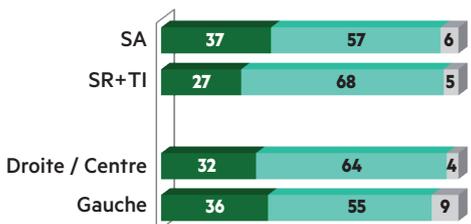
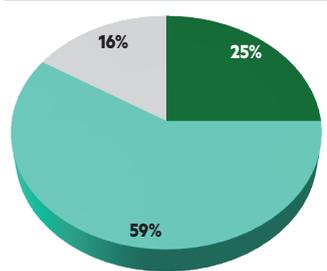
Leaders et population sont d'accord : les voitures électriques ne constituent qu'une solution transitoire, il faut que d'autres technologies plus propres soient développées, par exemple l'hydrogène.

C'est un avis partagé majoritairement par tous les sous-groupes, un peu plus tout de même par les leaders romands et, dans la population, par les Romands également ainsi que par les Alémaniques.

#### LEADERS



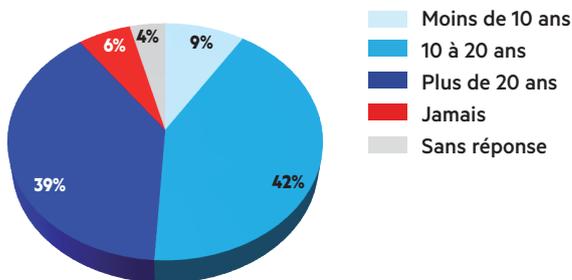
#### POPULATION



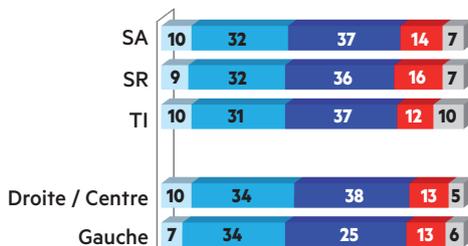
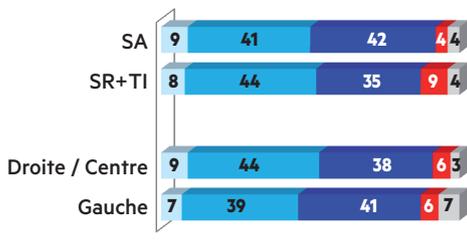
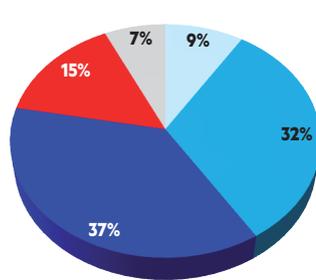


**On parle beaucoup à l'heure actuelle des voitures sans conducteur, dans combien d'années pensez-vous que ces voitures constitueront au moins un tiers du parc automobile en Suisse?**

### LEADERS



### POPULATION

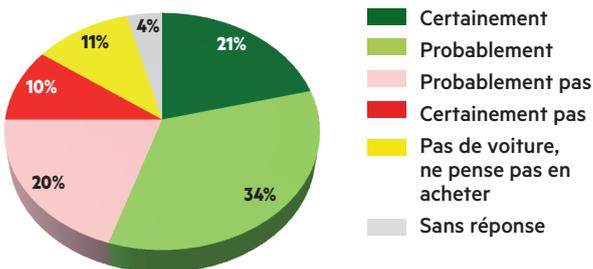


Par contre, que ce soit à essence, électriques ou autres, une moitié des leaders et quatre personnes sur dix dans la population pensent que les voitures sans conducteur constitueront déjà un tiers du parc automobile dans 20 ans maximum, autant dire demain. D'autre part, seuls quelques leaders et 15% du grand public pensent que cela n'arrivera jamais.

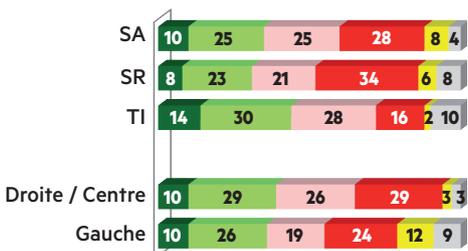
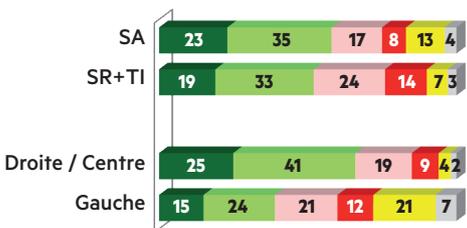
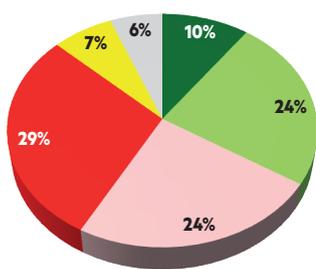
Ce relatif optimisme vis-à-vis des voitures autonomes est partagé de la même manière par tous les sous-groupes, tant chez les leaders que dans la population.

**Vous-même, sur le principe, seriez-vous prêt à acquérir une voiture sans conducteur une fois tous les problèmes techniques résolus?**

### LEADERS



### POPULATION



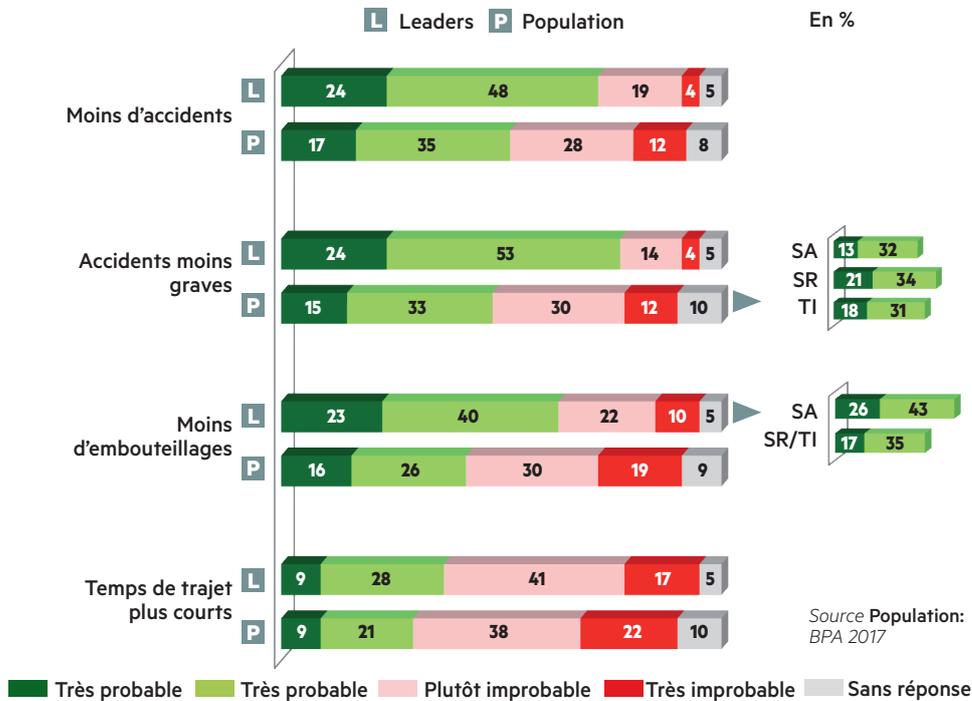
Malgré cet optimisme, seul un tiers de la population imagine un jour acheter probablement ou certainement une voiture autonome lorsque tous les problèmes techniques auront été résolus. D'autre part, à l'opposé, un tiers également déclare qu'il n'achèterait certainement pas un tel véhicule, tout ceci montrant que de nombreuses barrières psychologiques devront encore tomber avant que les véhicules autonomes s'imposent, comme le confirment d'autres études dans des pays voisins : environ 60% des Français n'utiliseraient pas un véhicule capable de se déplacer tout seul, 70% en Allemagne et 75% aux Etats-Unis (Le Temps, 4 octobre 2017).

Les leaders affichent de leur côté une confiance nettement plus marquée tout de même, près de six sur dix déclarant qu'ils seraient prêts à acquérir une voiture sans conducteur, dont environ un tiers de tout à fait affirmatifs.

Les plus réticents sont les Romands, à l'opposé des Tessinois, ainsi que les répondants de gauche, mais de manière très peu marquée. Par contre, au sein de la population, les moins de 45 ans seraient un peu plus enclins que leurs aînés à acquérir une voiture sans conducteur.



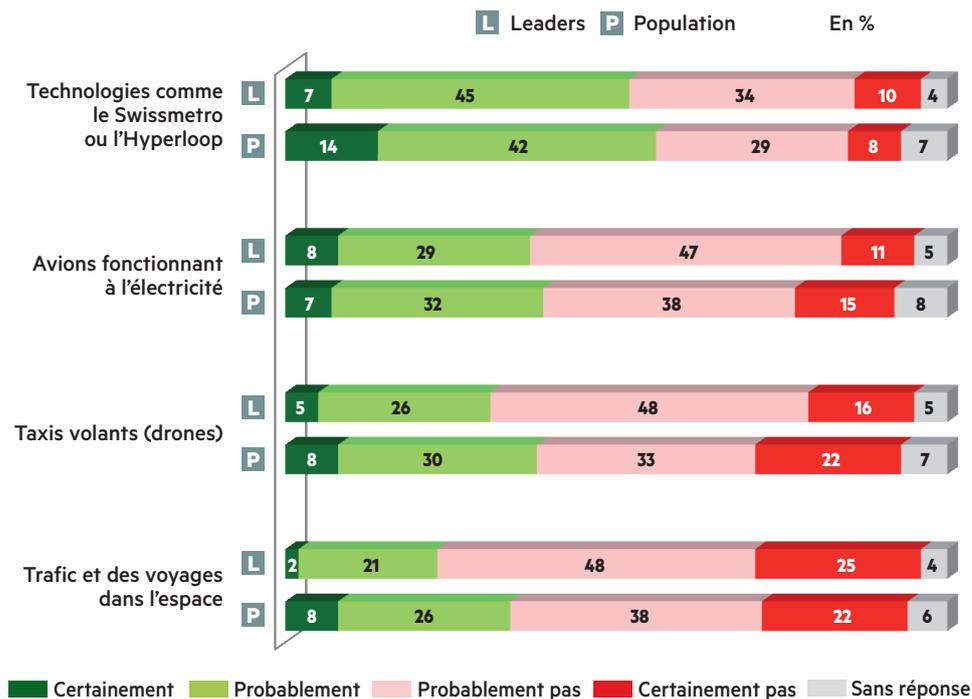
### La voiture sans conducteur est en plein développement. A votre avis, quelle est la probabilité qu'une voiture sans conducteur tienne, à l'avenir, les promesses suivantes?



Logiquement compte tenu du résultat précédents, les leaders sont nettement plus optimistes que la population quant aux bienfaits des voitures sans conducteur; une nette majorité d'entre eux considèrent qu'il est probable qu'avec ces véhicules, il y ait moins d'accidents en général, moins d'accidents graves en particulier et moins d'embouteillages, ce dernier point convainquant un peu plus les Alémaniques. En revanche, seul un tiers des leaders pensent que cela permettra des temps de trajet plus courts.

Au sein de la population, dans l'étude réalisée par le Bureau de prévention des accidents (BPA) en 2017 auprès de 1460 personnes, on trouve une très courte majorité estimant que les véhicules autonomes occasionneront moins d'accidents et des accidents moins graves, un peu plus chez les Romands. Par contre, le grand public n'est pas convaincu à propos des embouteillages et encore moins concernant la diminution des temps de trajets.

### Pensez-vous que nous assisterons ou non à moyen terme (15-20 ans) à la mise en service de...?

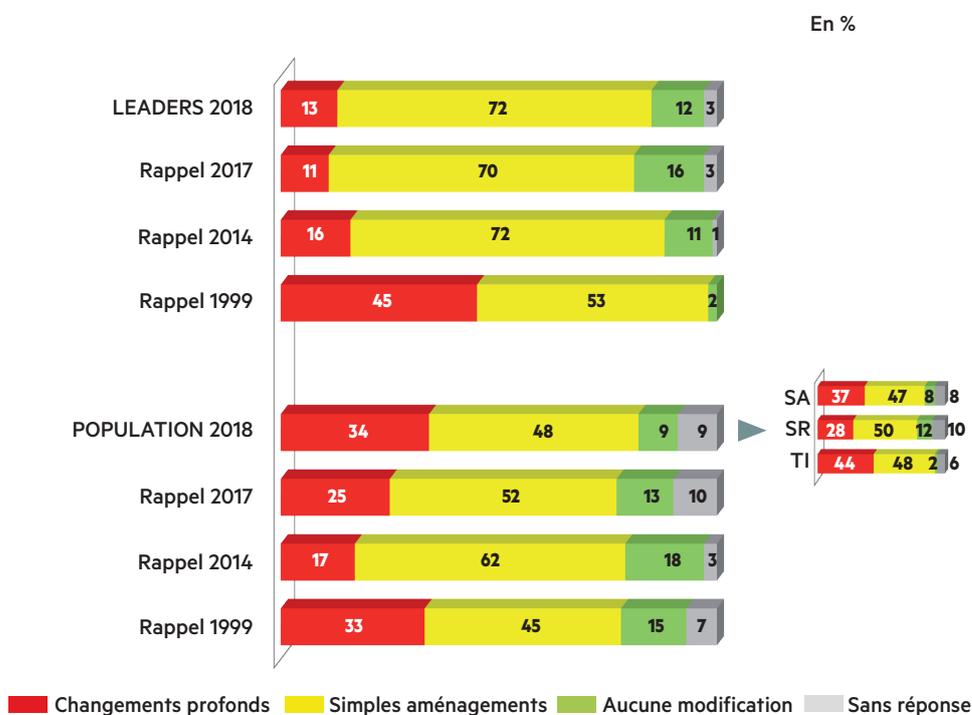


Autant les répondants sont assez optimistes concernant les voitures autonomes, autant ils ne le sont guère à propos du développement des nouvelles technologies proposées ici. Seules celles comme Swissmetro ou l'Hyperloop (double tube surélevé dans lequel se déplacent des capsules transportant des voyageurs et/ou des marchandises) limitent les dégâts en obtenant une majorité d'avis positifs, mais presque tous plutôt tièdes; pourtant, si Swissmetro n'est plus à l'ordre du jour actuellement, la course à l'Hyperloop est déjà lancée depuis plusieurs mois par Elon Musk et sa firme spatiale SpaceX. L'EPFZ y a participé en 2017, rejointe cette année par l'EPFL; en outre, une piste d'essai est actuellement en construction à Toulouse.

Si on ne relève aucune différence structurelle chez les leaders, au sein de la population les moins de 45 ans sont un peu plus positifs que leurs aînés, tout comme les répondants de droite et les Tessinois.



### Le système politique suisse appelle-t-il à votre avis des changements...

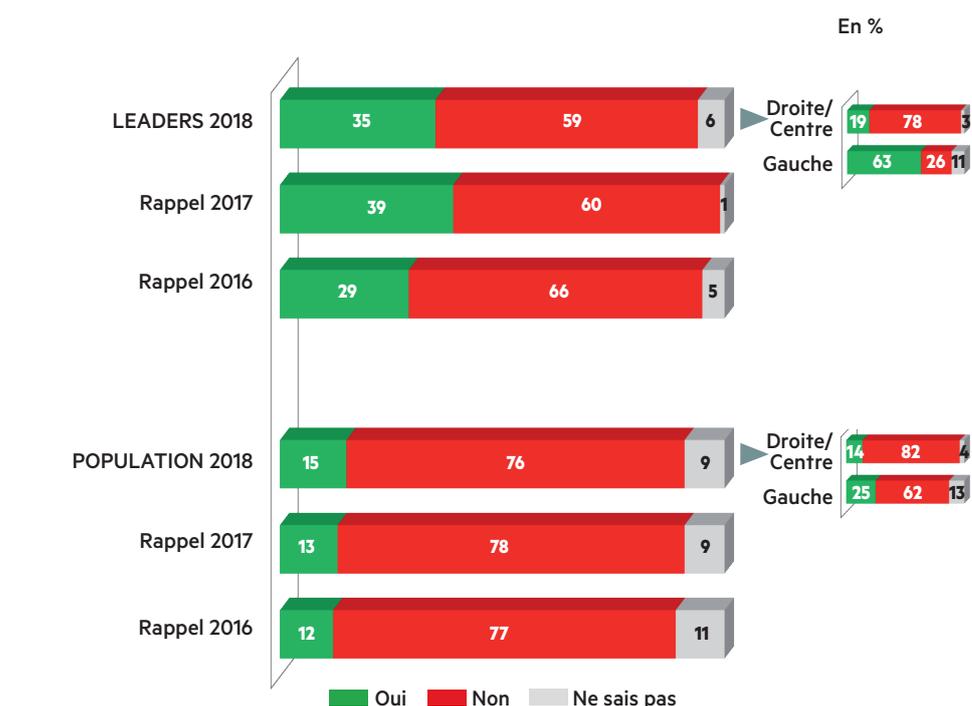


C'est le calme plat du côté des leaders concernant le système politique suisse avec toujours un seul leader sur dix considérant que des changements profonds sont nécessaires, très loin des 45% de 1999.

Par contre, ce besoin de changements profonds ne fait que de grimper depuis quatre ans dans la population alors qu'il avait sans cesse baissé de 1999 à 2014. Il a ainsi doublé pour atteindre 34%, soit le même niveau qu'il y a 20 ans à la fin d'une décennie compliquée pour la Suisse et alors que le contexte actuel est bien différent.

Chez les leaders, le désir de changements est très légèrement plus prononcé à gauche et dans les régions latines. En revanche, dans la population, c'est plutôt la droite qui s'exprime de la sorte ainsi que les Alémaniques et, surtout, les Tessinois.

### Concernant l'Union européenne, indépendamment de la poursuite ou non de la voie bilatérale, pensez-vous que la Suisse devrait envisager d'adhérer à l'Union européenne?

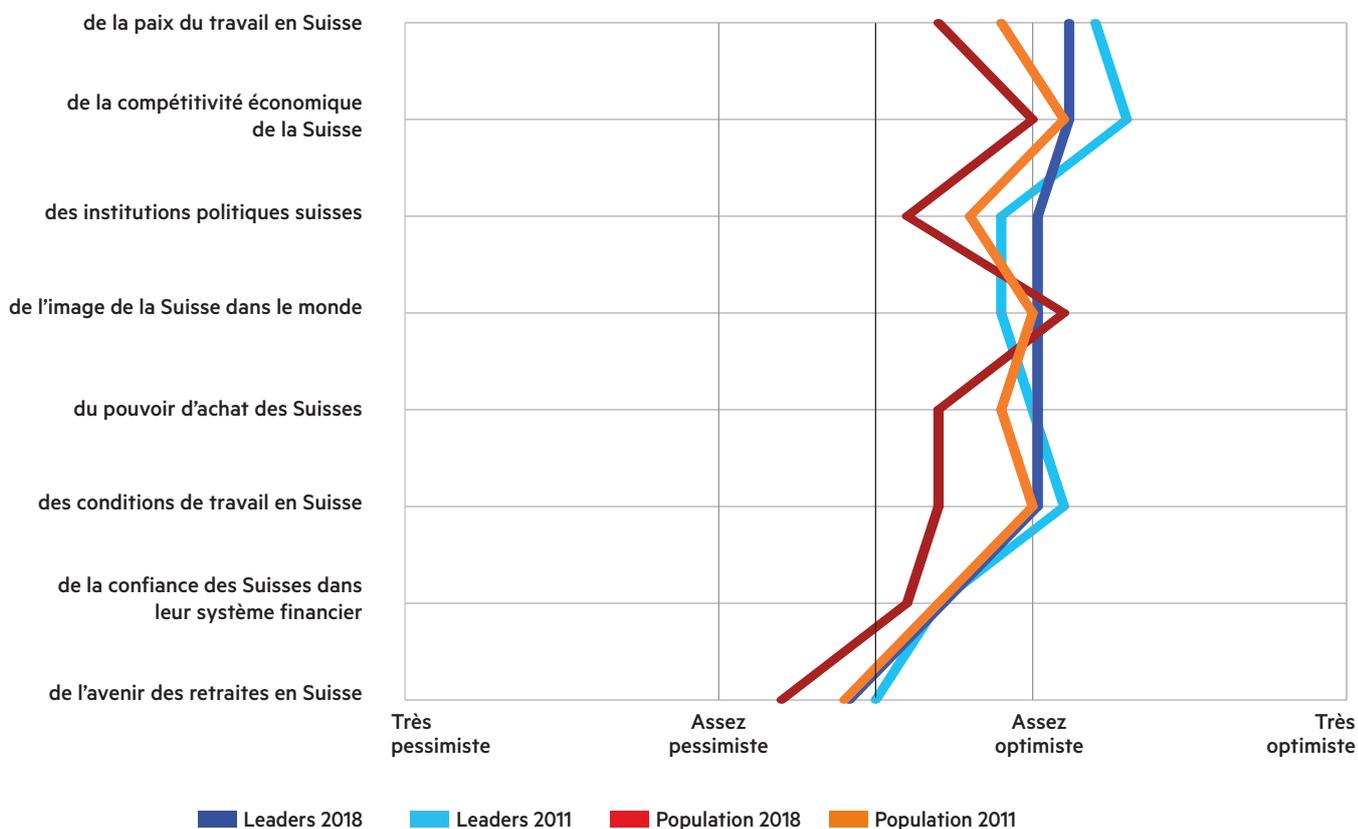


Rien ne bouge pour l'Union européenne avec toujours un petit tiers de leaders considérant qu'il faudrait envisager d'y adhérer et une très faible minorité du même avis dans la population.

Si la majorité des leaders de gauche maintiennent envers et contre tout leur intérêt pour l'UE, c'est nettement moins le cas pour les personnes du même camp dans la population qui ne sont que légèrement plus favorables que celles de droite.



Diriez-vous que vous êtes plutôt optimiste ou plutôt pessimiste quant à l'évolution en Suisse pour les cinq prochaines années...



Pas de véritables changements ici par rapport aux deux dernières années, la population restant positive mais plutôt tiède sur la majorité des points évalués, et pessimiste quant à l'avenir des retraites ; de manière générale, elle est toujours en retrait par rapport aux leaders, tout particulièrement à propos de la paix du travail ou des institutions politiques suisses, ce qui est logique compte tenu du résultat vu précédemment, ainsi que concernant le pouvoir d'achat, les conditions de travail et les retraites. Alors que les leaders sont aussi optimistes qu'en

2011, voir plus (institutions politiques et image de la Suisse), la population l'est beaucoup moins, tout particulièrement les Tessinois qui semblent même chaque année un peu plus négatifs.

Du côté des leaders, les répondants de droite sont en général nettement plus optimistes que ceux de gauche, sauf sur la compétitivité économique ainsi que sur l'avenir des retraites ; ils partagent ainsi l'inquiétude de la gauche sur ce dernier point. Enfin, l'optimisme est un peu plus de mise outre Sarine.

*«Il ne fait aucun sens d'acheter sa propre voiture sans conducteur, un système collectif doit être mis en place»*

PAROLE DE LEADER

LE TEMPS A 20 ANS



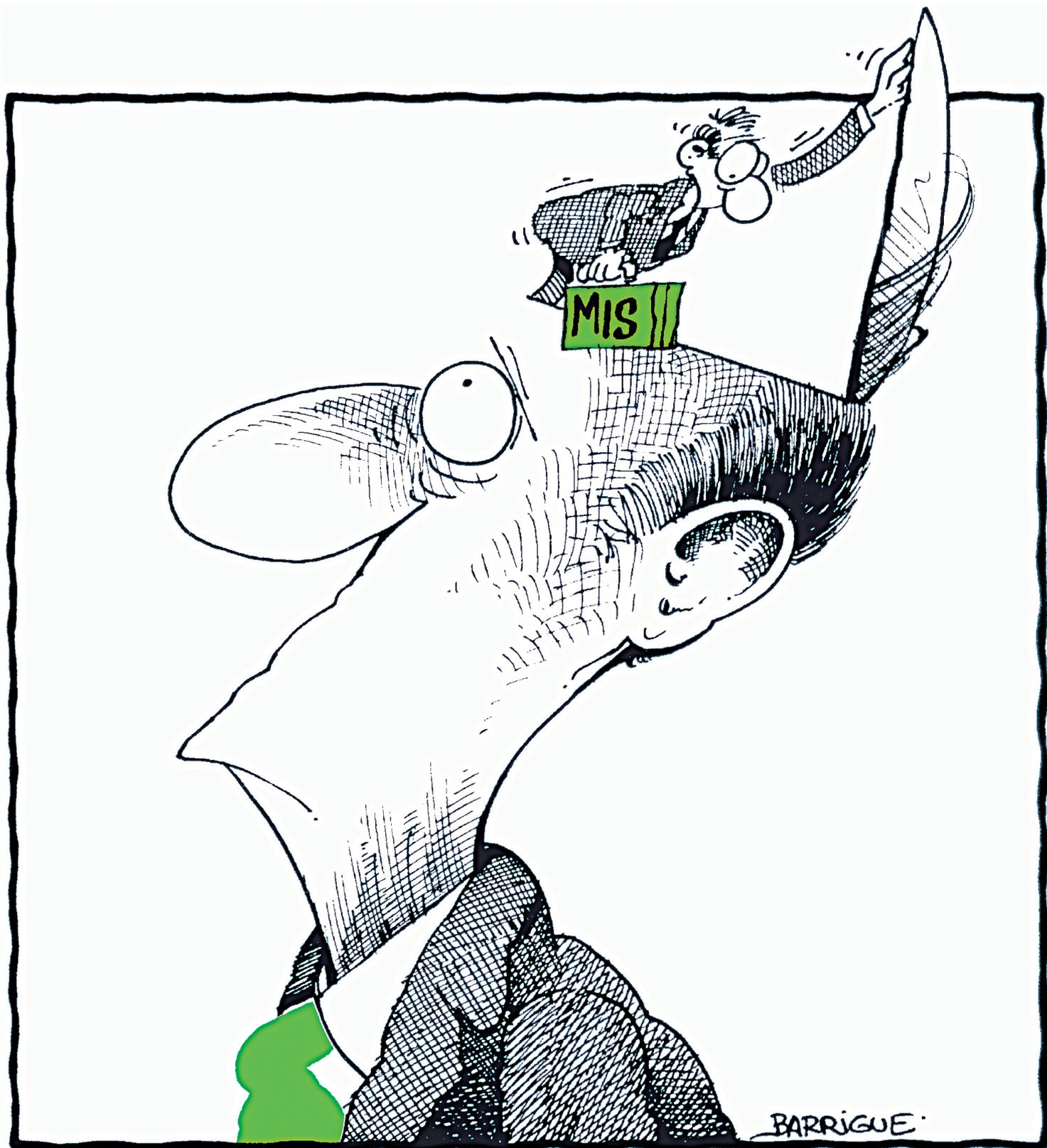
cause 3 – 7  
**Ecologie**

# Le Temps de s'engager.

**letemps.ch/20**

Le Temps s'engage sur 7 causes tout au long de l'année 2018.

**LE TEMPS**



**M.I.S  
TREND**

- ÉQUIPE DE CHERCHEURS ENGAGÉS
- MAÎTRISE DES MÉTHODOLOGIES
- CRÉATIVITÉ DES QUESTIONNAIRES
- QUALITÉ SCRUPULEUSE DES ÉCHANTILLONS
- RÉSULTATS OPÉRATIONNELS

**M.I.S. Trend SA**  
Institut de recherches  
économiques et sociales  
Pont Bessières 3, 1005 Lausanne  
Laupenstrasse 10, 3008 Bern  
021 320 95 03 (T),  
021 312 88 46 (F)  
info@mistrend.ch  
www.mistrend.ch