

INFOENERGIE

CENTRE DE CONSEILS

LUNCH-ENERGIE

Rouler électrique : comment lever les freins ?



**Vendredi 30 octobre
de 11h45 à 13h45
Laténium - Hauterive**

Parmi les freins qui retiennent encore les automobilistes suisses de passer aux voitures électriques, bon nombre sont obsolètes ou relèvent du mythe. Après un tour d'horizon de ce que signifie « rouler électrique » en 2026, le problème sera ensuite abordé sous l'angle du marketing social.

Pour beaucoup de nos concitoyen-ne-s, les voitures électriques ont trop de défauts par rapport aux thermiques : elles coûtent plus cher, elles risquent de tomber en panne au milieu de nulle part, elles mettent des heures à se recharger et leur fabrication implique des coûts environnementaux et sociaux désastreux.

Certaines de ces croyances relèvent du mythe, d'autres d'un état de la technique passéiste. Nous ferons le tour de la question avec Geoffrey Orlando, directeur adjoint de Swiss eMobility. Il nous présentera un état des lieux de la mobilité électrique, de la fabrication à l'élimination, sans éluder la question de la recharge.

Les informations sont là, pourtant, elles ne semblent pas parvenir au grand public. Partant de ce constat, un groupe d'étudiants du cours « Le marketing social pour l'innovation sociale » de l'Université de Neuchâtel partagera avec nous ses idées pour encourager l'électromobilité dans le canton de Neuchâtel.

Programme du Lunch-Energie du Vendredi 30 octobre 2026

- | | |
|--------------|--|
| 11h35 | Accueil des participants |
| 11h45 | Lunch |
| 12h30 | 1^{ère} partie : conférence
Geoffrey Orlando
<i>Directeur adjoint de Swiss eMobility</i>

Tour d'horizon du rouler à l'électricité en 2026 |
| 13h20 | 2^{ème} partie : présentation
Dmitry Maryasov, Jessica Blanco Pérez,
Sandra Chaieb, Valentin Pheulpin
<i>Étudiants en marketing social de l'Université de Neuchâtel</i>

Encourager l'électromobilité dans le Canton de Neuchâtel |
| 13h35 | Session questions/réponses |
| 13h45 | Fin de l'événement |

Infos pratiques et inscription

Inscription obligatoire sur
www.ne.ch/lunch-energie avant le
25.10.2026.

Un accusé de réception vous sera envoyé.
Nombre de places limité - les inscriptions
seront enregistrées par date de réception.

Finance d'inscription 25 CHF - lunch inclus.
Règlement sur place (cash ou TWINT).

Contact

InfoEnergie NE
Rue du Tombet 24, 2034 Peseux
InfoEnergie@ne.ch - Tél. +41 32 889 67 30



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL



Lunch-Énergie

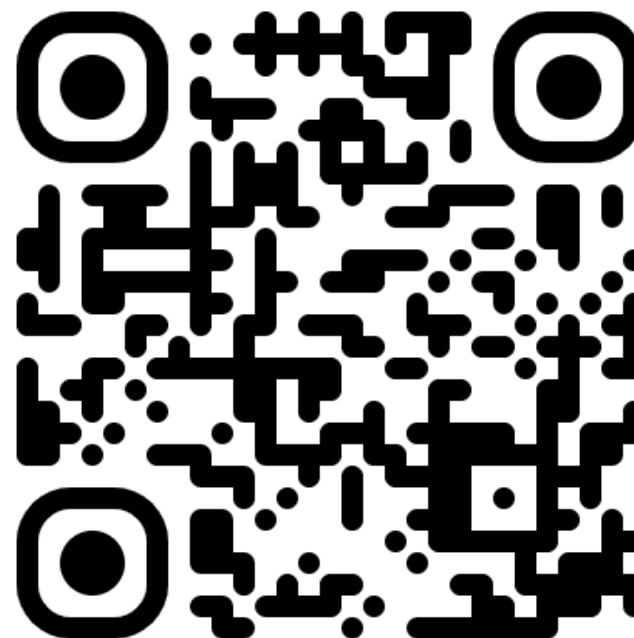
ROULER ÉLECTRIQUE : COMMENT LEVER LES FREINS ?

DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET DE L'ENVIRONNEMENT

Service de l'énergie et de l'environnement

Nouveau format de communication

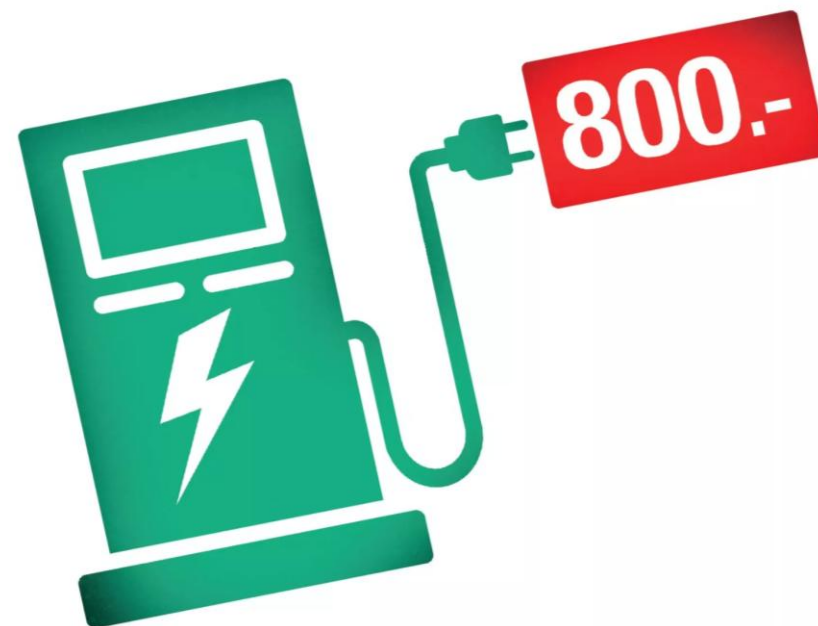
VRAI ? / FAUX ? - Mythes et réalités sur l'énergie



www.ne.ch/vrai-faux

Subventions pour les bornes de recharge de véhicules électriques

- **CHF 800.-** d'aide par borne, soit jusqu'à **50%** du prix moyen d'une installation
- Pour **les communes, les personnes physiques et morales** (ainsi que certains établissements de droit public).
- **Un·e locataire peut aussi en bénéficier** (avec l'accord d'un·e propriétaire éligible)



www.ne.ch/bornelec

1^{ère} partie

Tour d'horizon du rouler électrique en 2026

Geoffrey Orlando

Directeur adjoint, Swiss eMobility



Lunch Energie

Vendredi 30 octobre de 11h45 à 13h45 au Laténium –
Hauterive, Neuchâtel

Rouler plutôt en électrique : comment lever les freins ?



Geoffrey Orlando - Directeur adjoint Swiss eMobility

360° du rouler à l'électricité en 2026



Sommaire

- Introduction
- Chiffres, enjeux et défis
- La voiture électrique
- Impact environnemental et ressources
- L'infrastructure de recharge dans les immeubles
- Evolution de la mobilité dans son ensemble



Introduction

Swiss eMobility



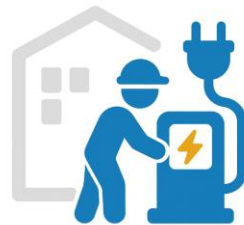
3 % énergie solaire



15 % gestionnaire de réseaux électriques



17 % Technologie énergétique / Matériel / Électronique



5 % Installation



16 % Exploitation du réseau de recharge



8 % Importation de véhicules



4 % Associations



6 % Conseil / Conception



5 % Services liés à la mobilité
8 % Flottes / partage



1 % de recyclage

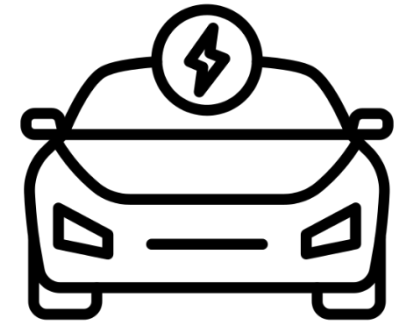
à partir de
2026



Introduction

Qu'est-ce que l'électromobilité ?

- **Les véhicules électriques à batterie (BEV)** sont des véhicules entièrement électriques à batterie sans moteur à combustion interne ni pile à combustible.
- **Les hybrides rechargeables (PHEV)** sont des véhicules hybrides électriques rechargeables. Ils combinent un moteur électrique et un moteur à combustion, la batterie pouvant être rechargée de manière externe (les véhicules à prolongateur d'autonomie font également partie de cette catégorie).
- **Véhicules à hydrogène/piles à combustible (FCEV)** utilisent l'hydrogène et l'oxygène qui sont transformés en énergie électrique, qui entraîne le moteur électrique.



Ne sont pas considéré comme véhicules électriques :

- Véhicules hybrides-électriques (HEV)
- Véhicules avec moteur à combustion interne (véhicules thermiques)

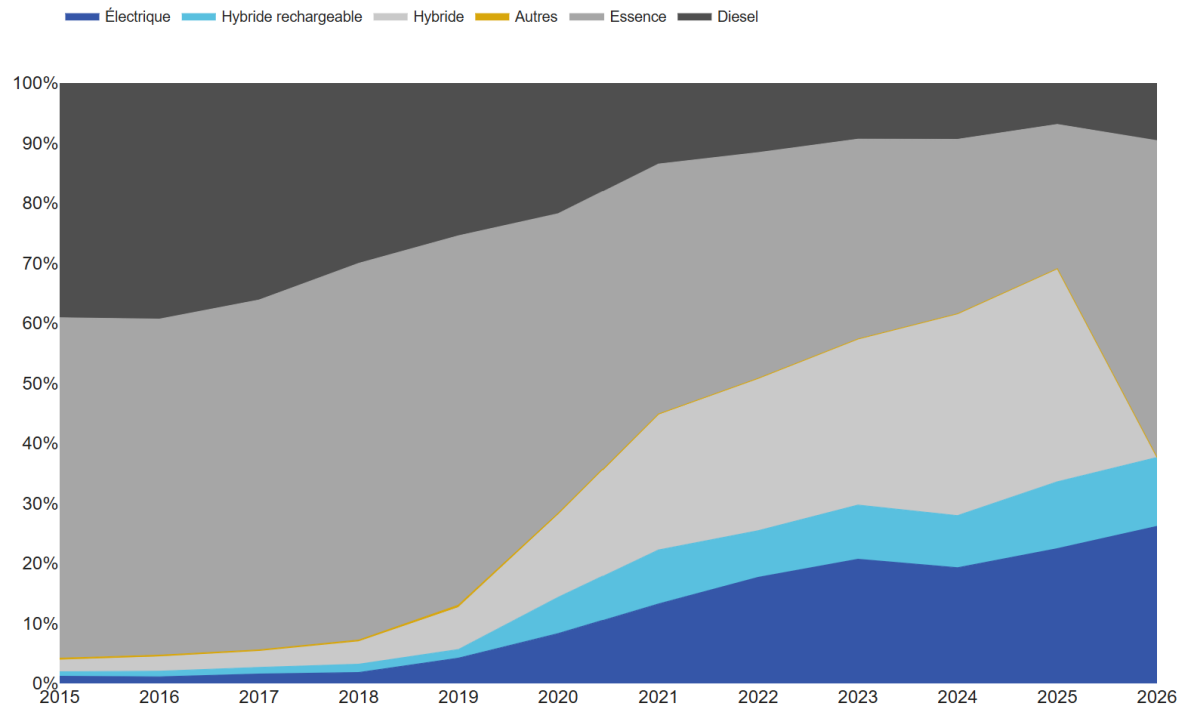
Chiffres, enjeux et défis

Mythe : «*La mobilité électrique ne s'imposera pas*»

Le marché automobile en Suisse

Nouvelles immatriculations voitures de tourisme : Toutes motorisations confondues - parts de marché

Suisse : 2015 - année en cours (état : 30.09.2026)



Dès 2026, les véhicules hybrides ainsi que les véhicules hybrides rechargeables à faible capacité de roulage électrique (émissions WLTP >100 g CO2/km) sont rattachés aux catégories essence ou diesel et ne sont plus affichés séparément.

Graphique : Swiss eMobility - Source : OFROU

Marché total

Voitures électriques :

- 2019 : 5,6%
- 2026 : 26,2%

Voitures thermiques :

2019 : 93,9%

2026: 62,4%

-> Baisse de 33,5%

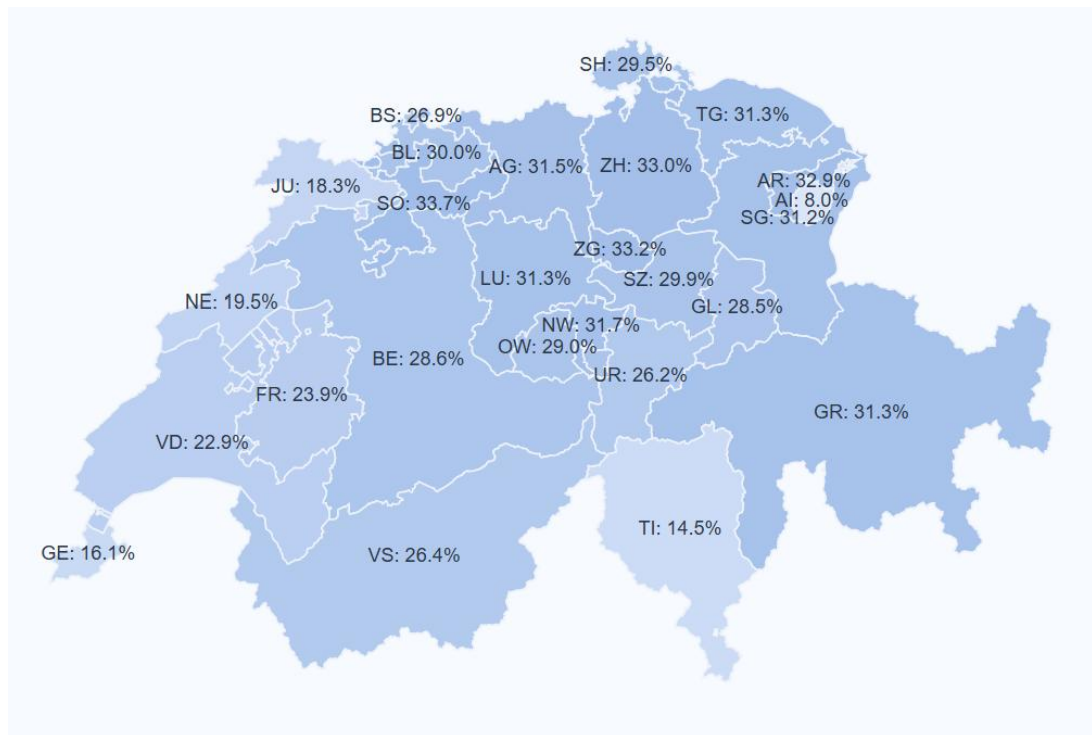
Nouvelles immatriculations de voitures particulières par canton

Nouvelles immatriculations voitures de tourisme : Véhicules électriques (BEV) part de marché cantons

Véhicules électriques (BEV) année en cours (état : 30.09.2026)

Neuchâtel en dessous de la moyenne nationale

- Moyenne nationale : 26,2%
- Neuchâtel : 19,5%



Nouvelles immatriculations de voitures particulières par canton

Nouvelles immatriculations de voitures particulières par canton

Suisse : année en cours (état : 30.09.2026)

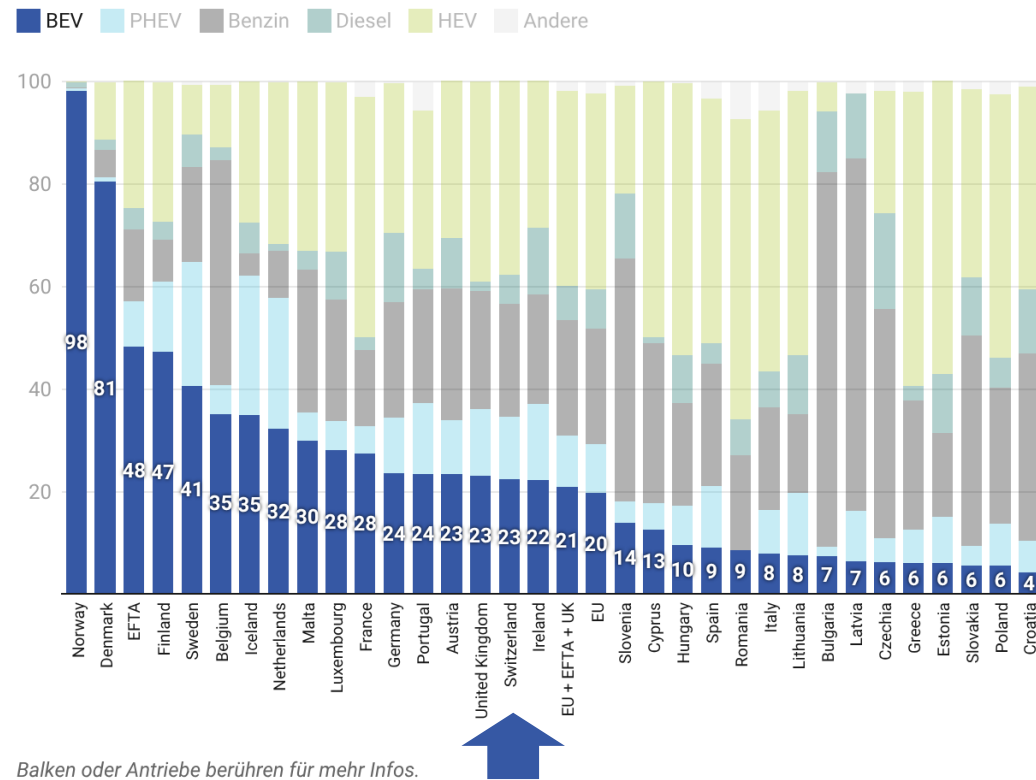
Canton	voitures électriques (BEV) ▾	Hybrides rechargeables	PEV (BEV + PHEV)
Schweiz / Suisse / Svizzera	26.2%	11.5%	37.6%
1 Solothurn	33.7%	9.0%	42.7%
2 Zug	33.2%	12.1%	45.3%
3 Zürich	33.0%	11.3%	44.3%
4 Appenzell Auser rhoden	32.9%	10.6%	43.6%
5 Liechtenstein	31.7%	12.1%	43.8%
6 Nidwalden	31.7%	11.0%	42.6%
7 Aargau	31.5%	10.1%	41.6%
8 Luzern	31.3%	8.7%	40.0%
9 Thurgau	31.3%	10.3%	41.7%
10 Graubünden	31.3%	9.5%	40.8%
11 St. Gallen	31.2%	9.2%	40.4%
12 Basel-Landschaft	30.0%	11.2%	41.2%
13 Schwyz	29.9%	11.3%	41.2%
14 Schaffhausen	29.5%	9.8%	39.3%
15 Obwalden	29.0%	7.9%	36.9%
16 Bern / Berne	28.6%	8.5%	37.1%
17 Glarus	28.5%	11.7%	40.1%
18 Basel-Stadt	26.9%	11.4%	38.3%
19 Valais / Wallis	26.4%	9.0%	35.4%
20 Uri	26.2%	8.8%	35.0%
21 Fribourg / Freiburg	23.9%	11.7%	35.6%
22 Vaud	22.9%	14.2%	37.1%
23 Neuchâtel	19.5%	11.4%	30.9%
24 Jura	18.3%	9.0%	27.2%
25 Genève	16.1%	16.5%	32.6%
26 Ticino	14.5%	10.6%	25.1%
27 Appenzell Inner rhoden	8.0%	17.4%	25.4%

- Position Neuchâtel : 23ème / 27 (cantons + Liechtenstein)
- 4ème/6 cantons romands

comparaison internationale

Neuzulassungen Personenwagen: Alle Antriebe Marktanteile Europa (in Prozent)

EU, EFTA & UK: laufendes Jahr (Stand 27.05.2026)



Balken oder Antriebe berühren für mehr Infos.

Grafik: Swiss eMobility • Quelle: ACEA • Erstellt mit Datawrapper

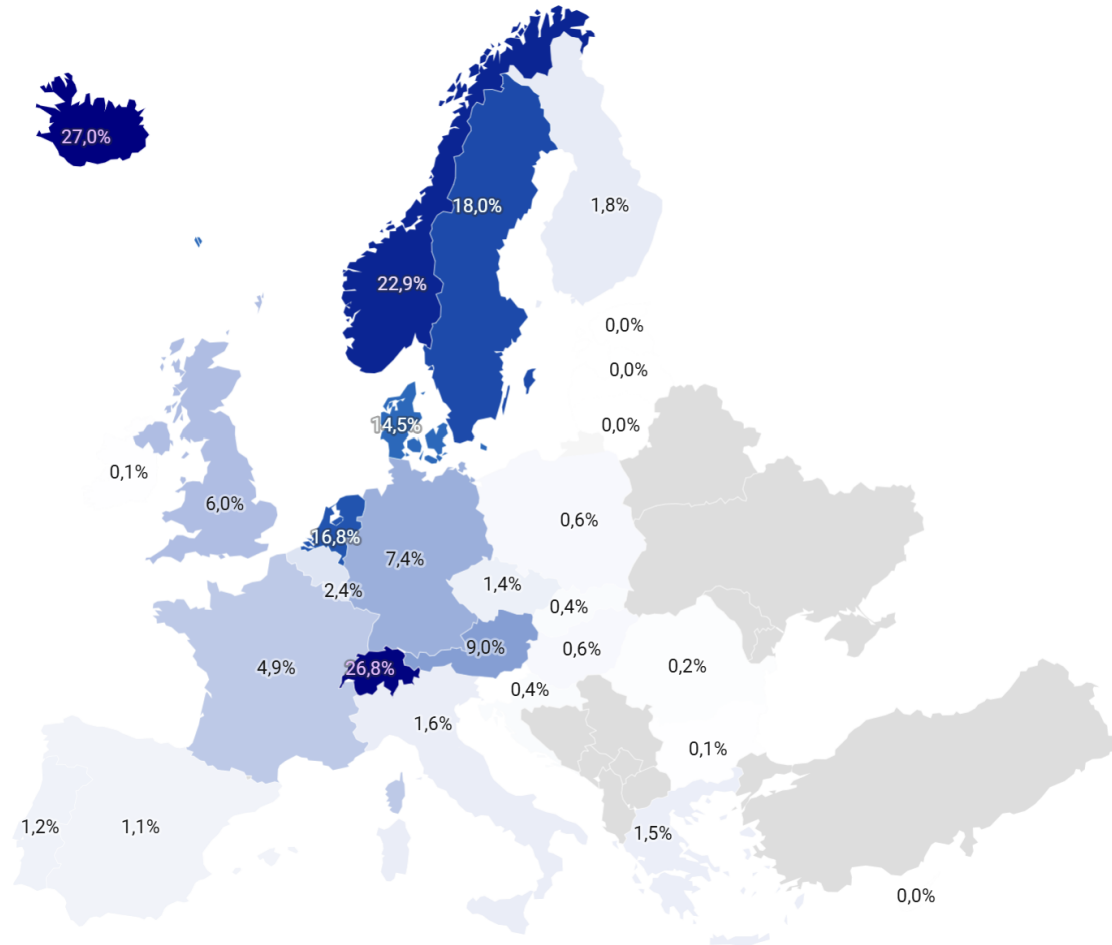
Suisse 0 point (actuellement)

- Un bon départ, puis un net recul
- A perdu le contact avec les marchés leaders (Scandinavie, Benelux)
- à peu près dans la moyenne
- L'Europe occidentale et septentrionale nous devance, tandis que l'Europe orientale et méridionale est à la traîne
- 1er trimestre 2026 = -3 places

Nouvelles immatriculations des camions électriques

Nouvelles immatriculations camions : Camions électriques - parts de marché Europe

Année en cours (état : 26.04.2026)

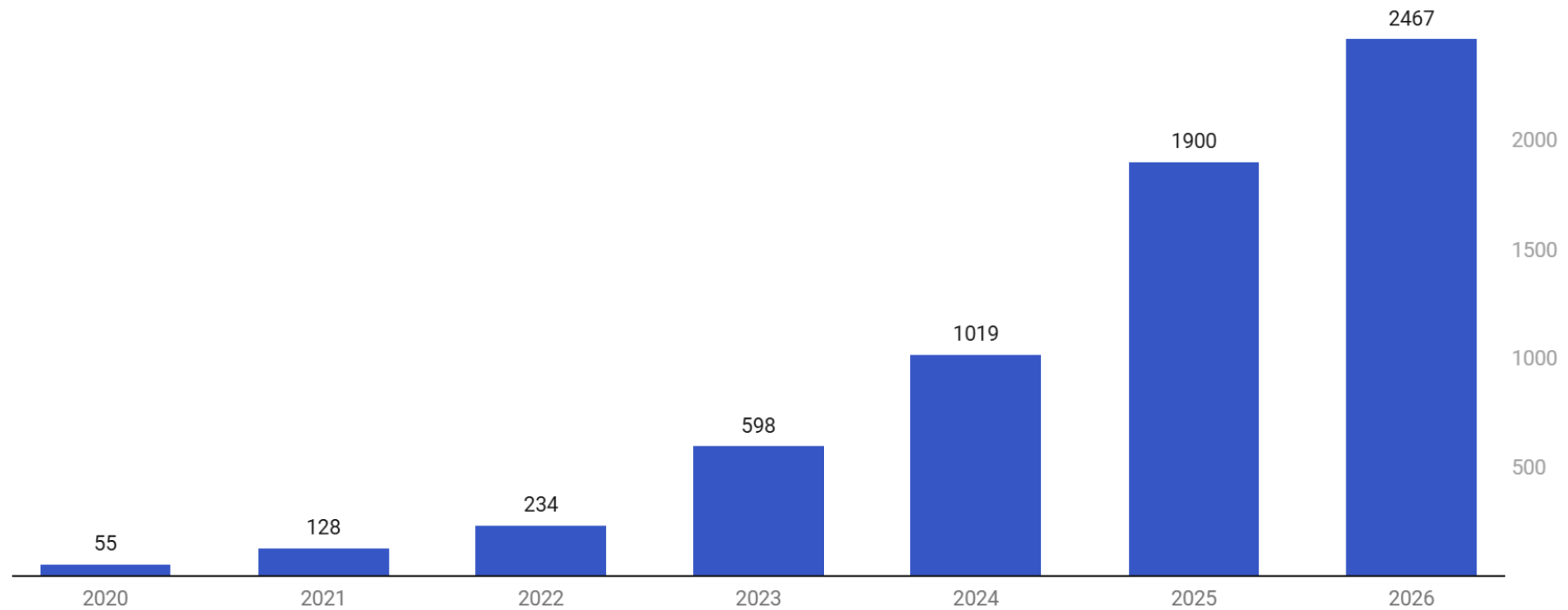


N° 1 en Europe

Parc automobile en Suisse

Parc de camions électriques (BEV) – Chiffres absolus

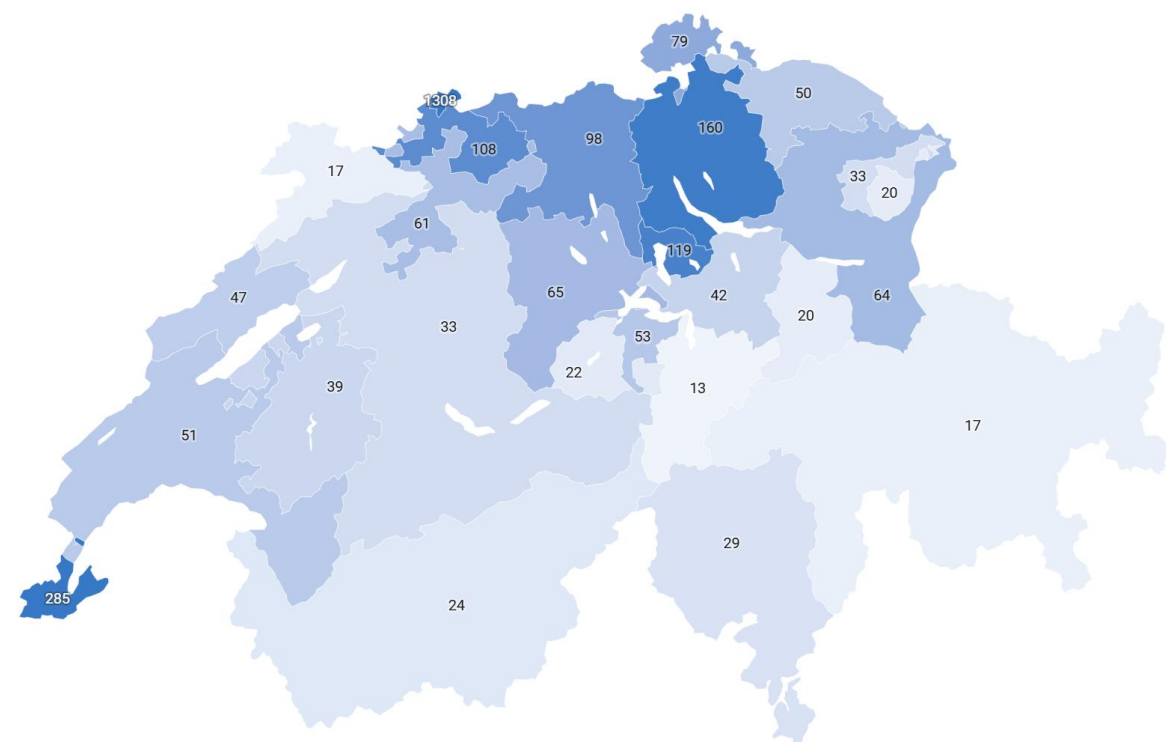
Suisse et Liechtenstein : 2020 – année en cours (état : 01.07.2026)



Stations de recharge publiques

Stations de recharge publiques par 100 km²

Suisse: année en cours (état : 01.08.2026)



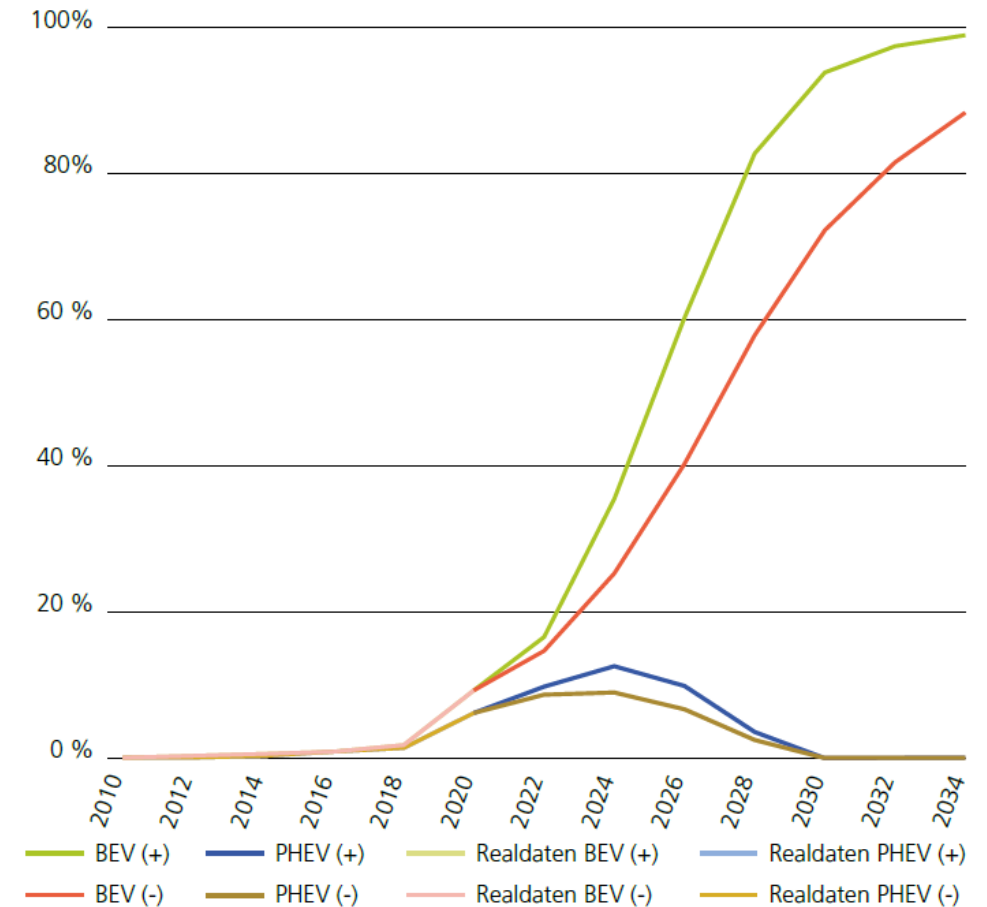
Carte: Swiss eMobility • Source: BFS, ich-tanke-strom.ch • [Insérer](#) • [Télécharger l'image](#) • Créé avec Datawrapper

Chiffres, enjeux et défis

Nouvelles immatriculations – Scénarios 2035

- Deux scénarios ont été étudiés pour l'augmentation des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations
- Scénario **Optimiste**
Les BEV représentent près de 100% des nouvelles immatriculations
- Scénario **Pessimiste**
Les BEV représentent 90% des nouvelles immatriculations

→ Dans les deux scénarios, les PHEV ne sont utilisés que pour la **transition** vers les BEV

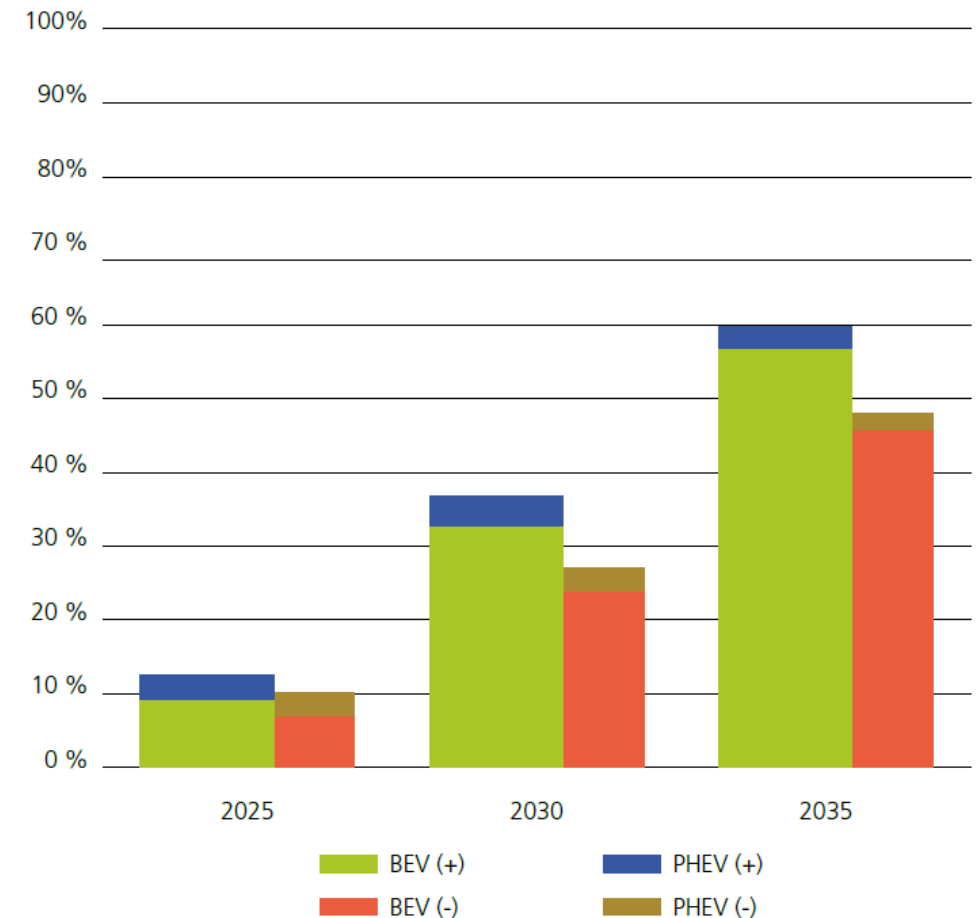


Chiffres, enjeux et défis

Part de la mobilité électrique dans la flotte suisse – Scénarios 2035

- En 2024, les véhicules électriques à batterie ne représentent que **4.2% du parc automobile**
- En 2035, l'objectif est d'atteindre la part de **60% de véhicules électriques en circulation**

→ Pour y arriver, il faudra ôter les freins du développement de la mobilité électrique

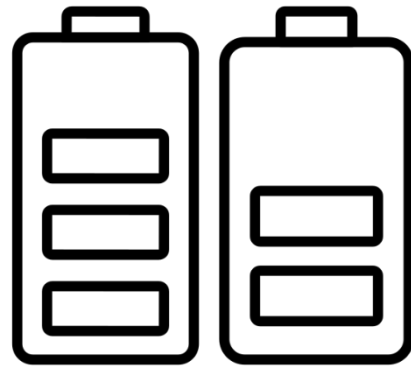


Chiffres, enjeux et défis

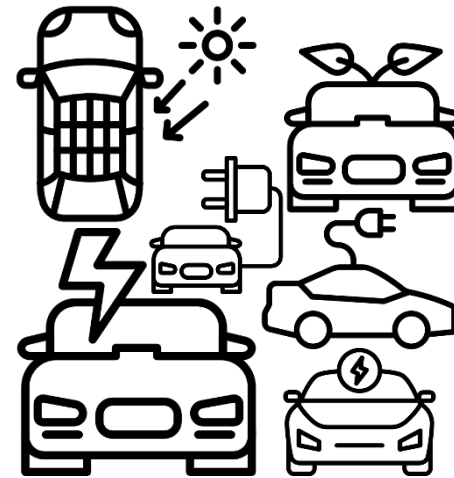
Volonté vs Freins



Le prix des véhicules



L'autonomie des batteries



La diversification des modèles



L'accès à la recharge

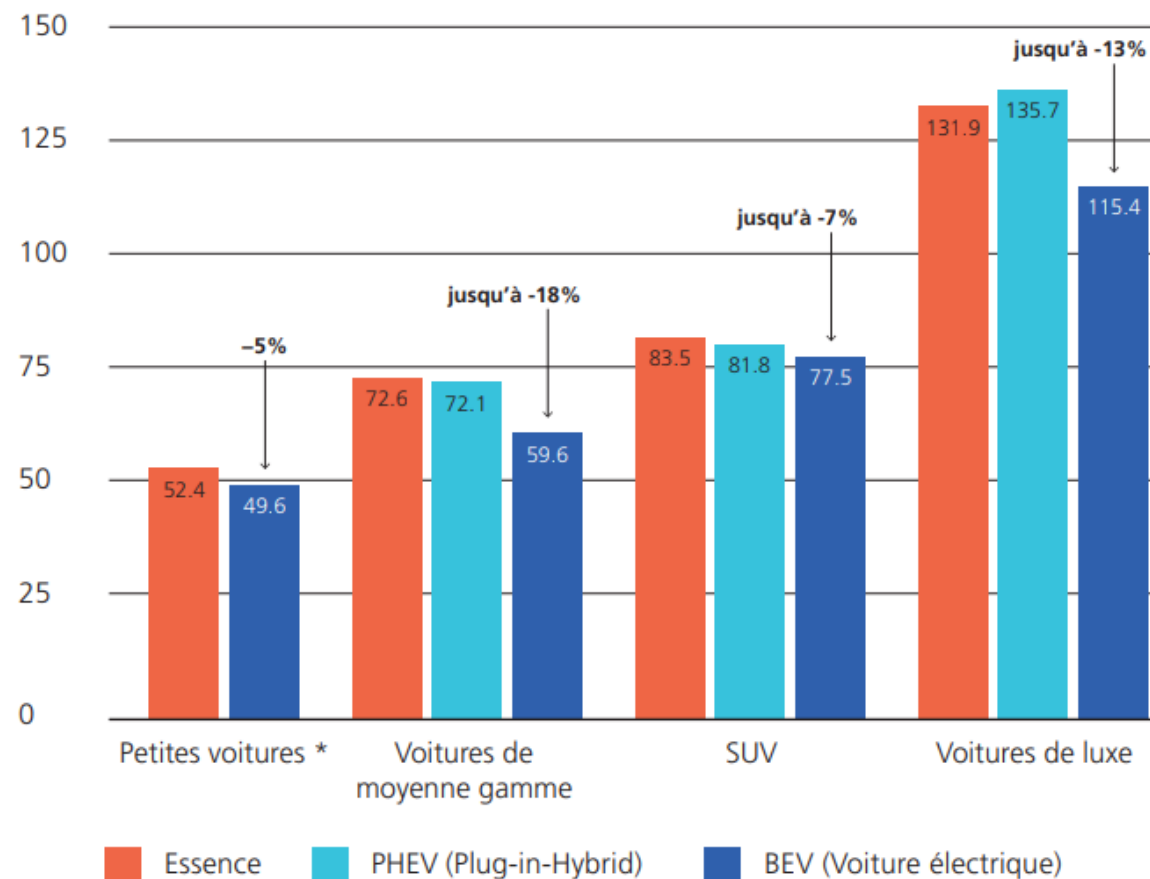
La voiture électrique

Mythe : *«Les voitures électriques sont trop chères»*

Comparaison du coût total de possession des voitures

- Aujourd'hui, le prix d'acquisition d'un véhicule électrique reste plus élevé que celui d'un véhicule thermique
- En revanche, le véhicule électrique possède des coûts d'exploitation plus faibles

→ **Les véhicules électriques sont donc plus économiques sur la durée de vie du véhicule**

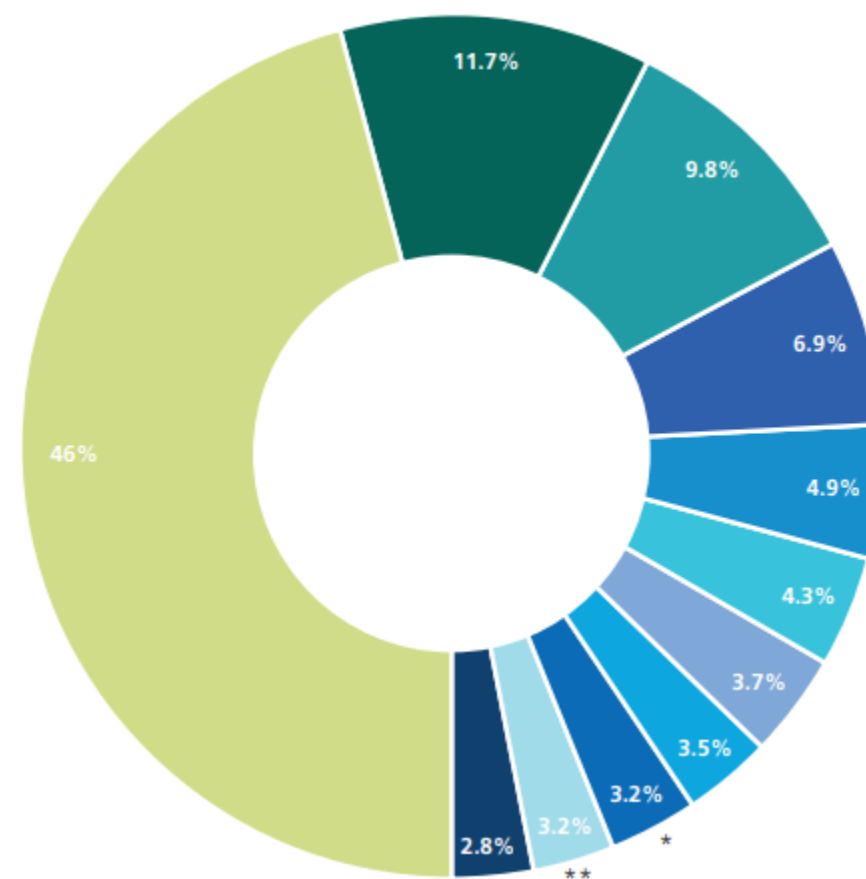


en tCHF selon le segment de véhicule et la motorisation, Suisse 2023

Top 10 des nouvelles immatriculations de véhicules électriques en 2023



* Fiat 500: 1696 nouvelles immatriculations ** Tesla Model 3: 1680 nouvelles immatriculations



Impact environnemental et ressources

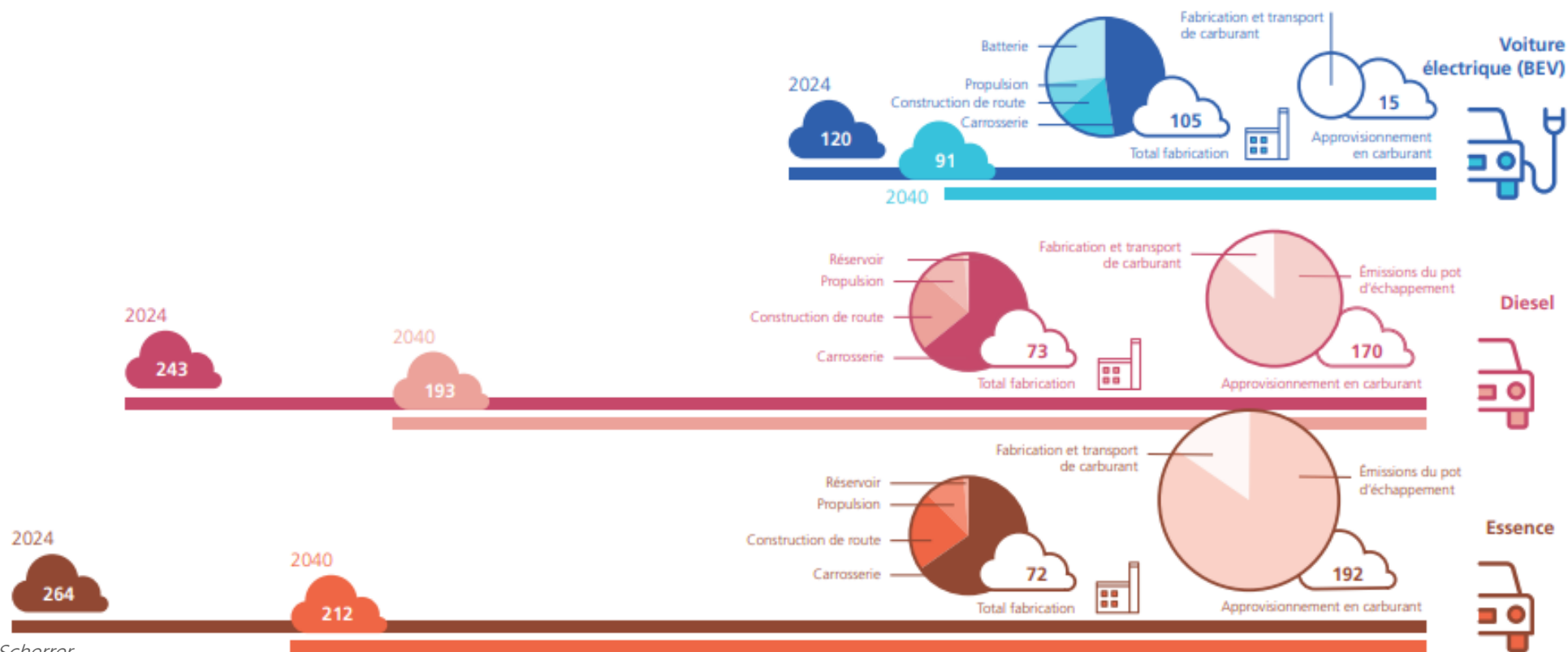
Mythe : *«La mobilité électrique n'est pas propre»*

Empreinte écologique des différentes propulsions



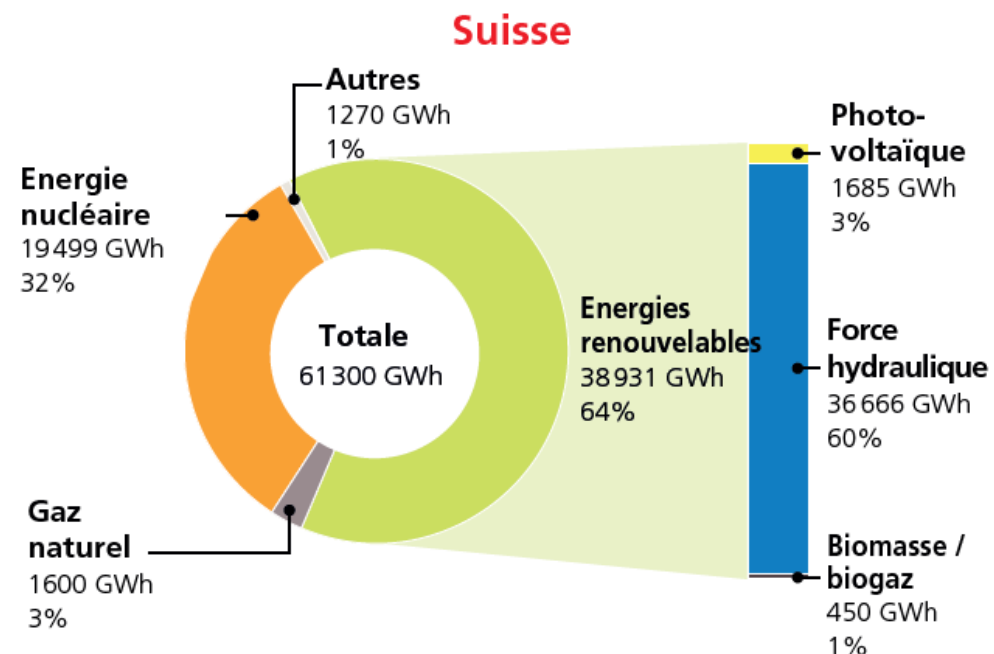
Toutes les valeurs sont en équivalent de
gramme de CO₂ par kilomètre parcouru

- La mobilité électrique n'est pas exempte d'émissions
- Sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, la **propulsion électrique reste la forme de propulsion la plus propre**



Dépendance du mix électrique

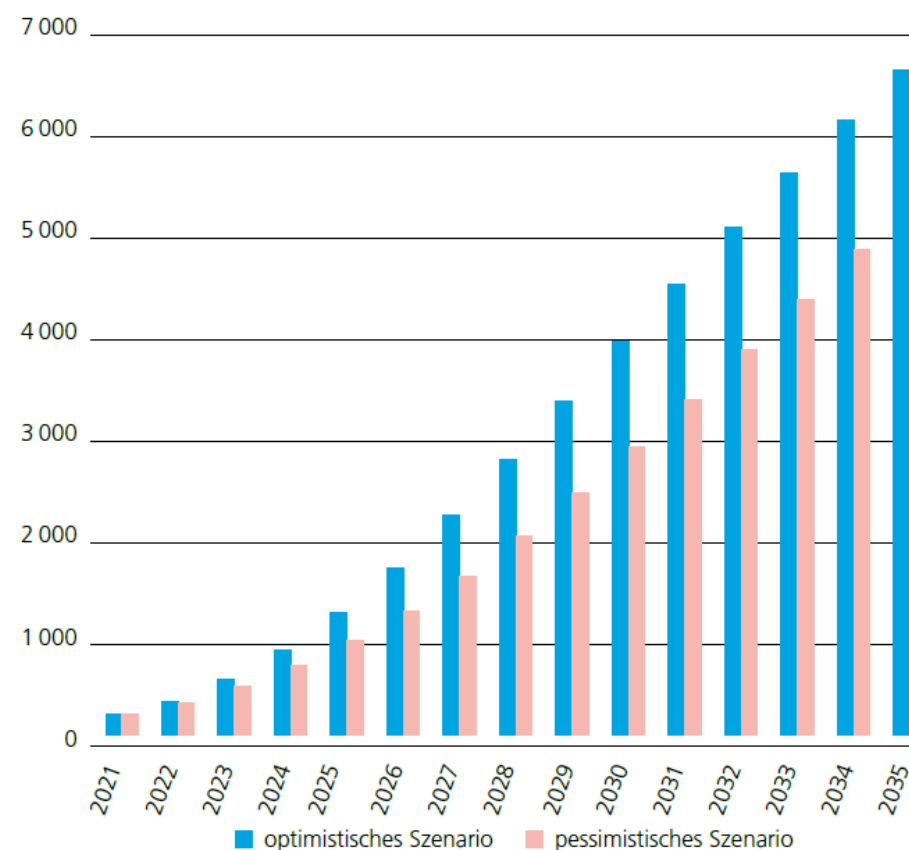
- Evidemment, il ne sert à rien de charger une voiture électrique avec une électricité provenant de source carbonée
- Le **mix énergétique suisse est majoritairement décarboné**, ce qui représente un net avantage pour la mobilité électrique



Un impact certain sur l'approvisionnement énergétique du pays

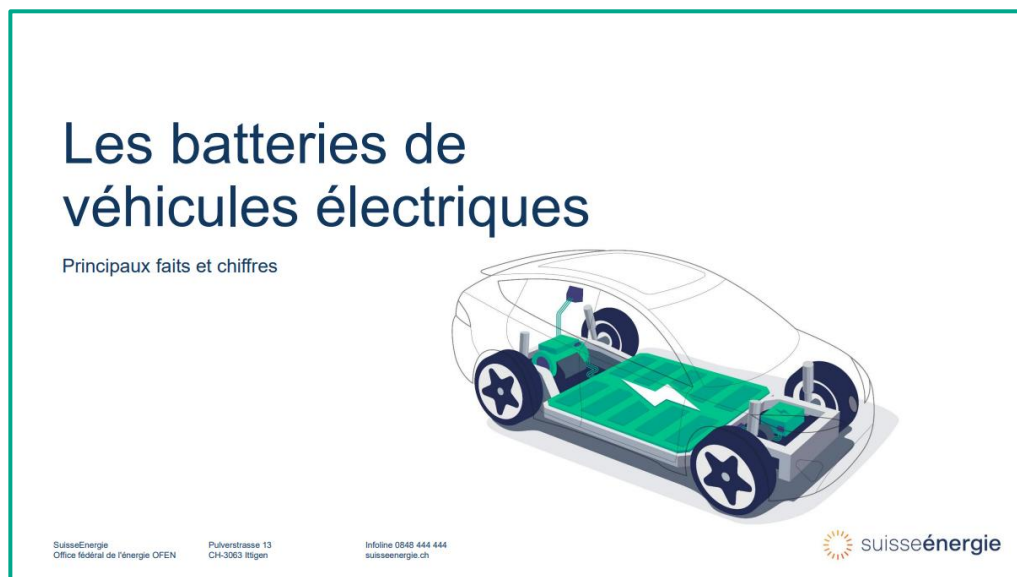
- Consommation énergétique des véhicules électriques en 2035
→ entre 5'400 GWh et 6'700 GWh
- Consommation énergétique de la Suisse en 2019
→ 62'000 GWh
- Les véhicules électriques vont créer une augmentation de 9% à 11% de la consommation d'électricité en Suisse d'ici 2035

Stromverbrauch für Steckerfahrzeuge (GWh/Jahr)



Documentation pour aller plus loin

- [Mythbuster sur la voiture électrique](#)
- [Etude de l'OFEN sur l'impact des batteries](#)

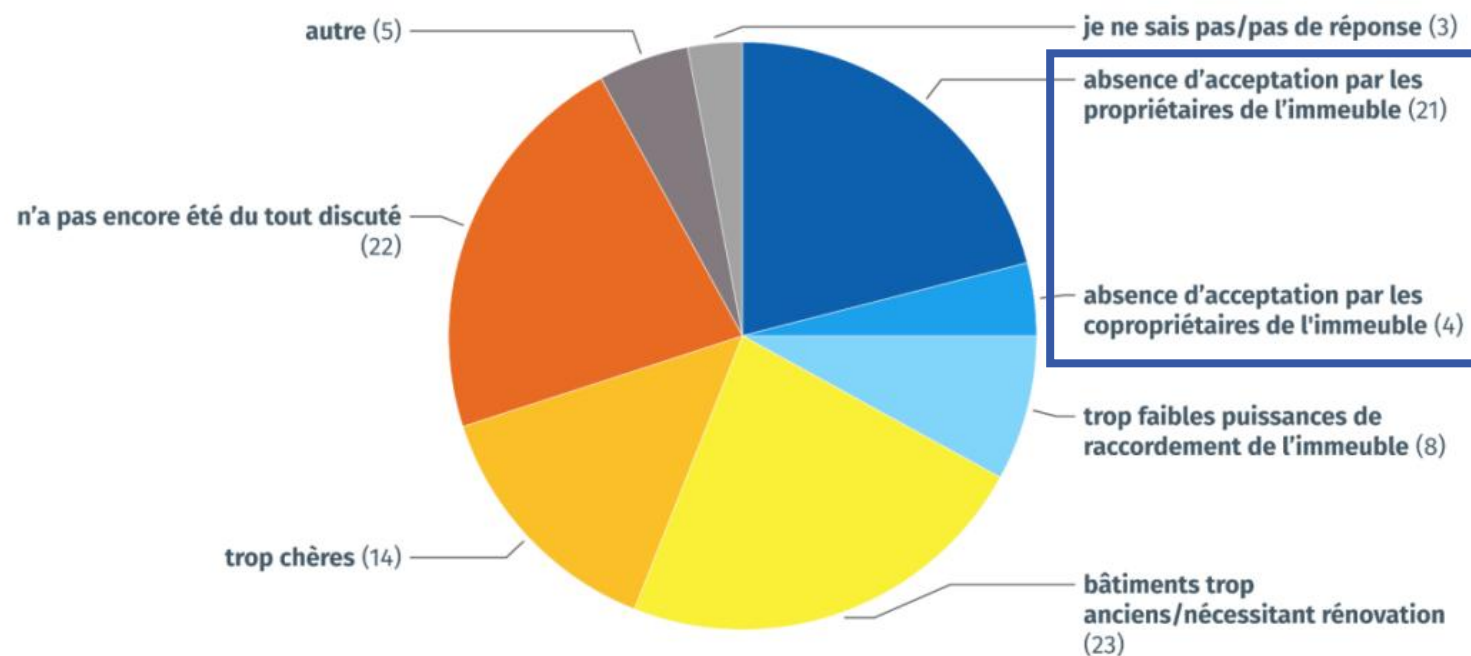


L'infrastructure de recharge dans les immeubles

Principal obstacle à l'installation de ses propres stations de recharge

Quel obstacle estimez-vous être le plus important à l'installation de stations de recharge chez vous/sur votre lieu de résidence ?

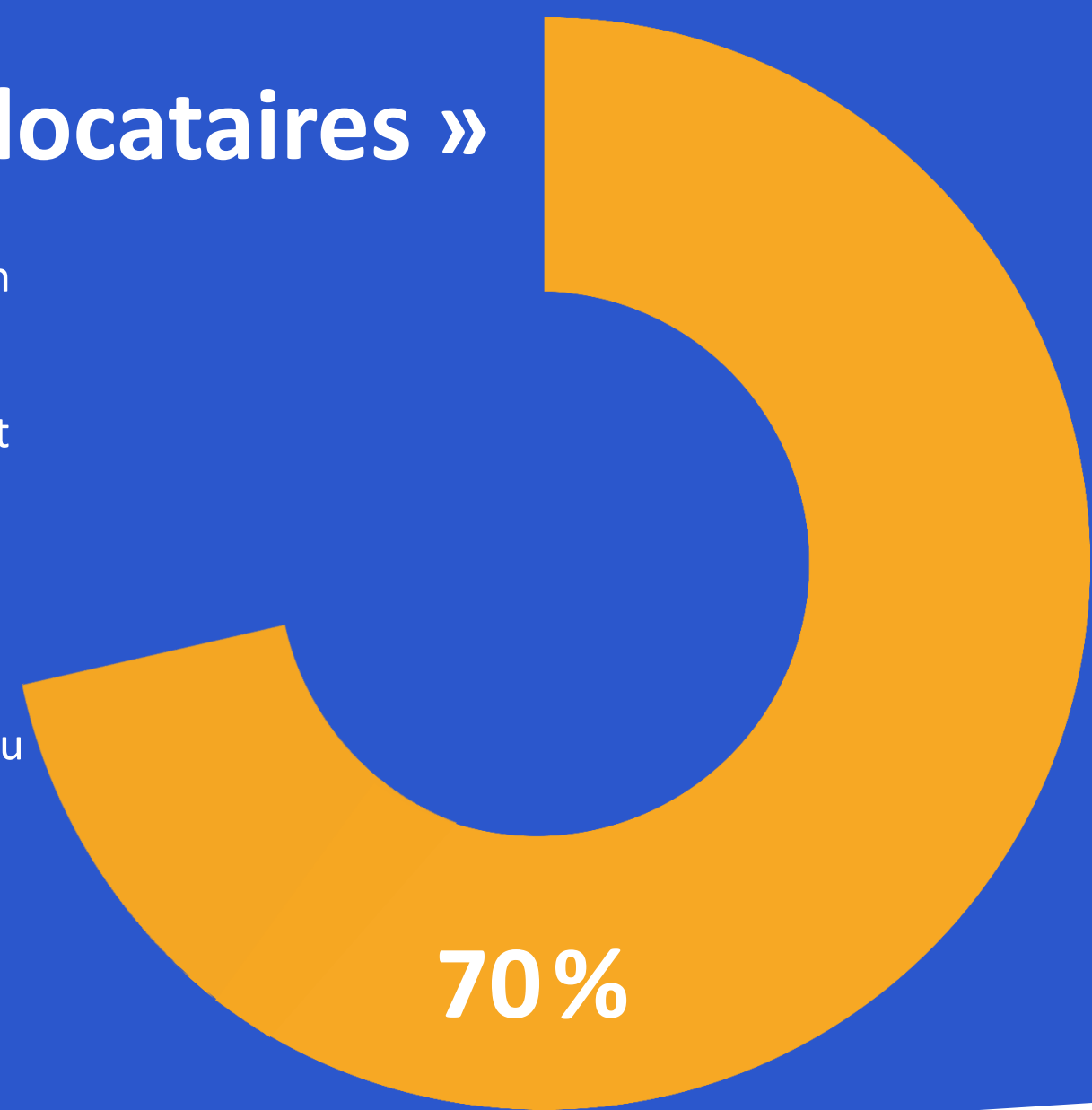
en % des habitants de 18 ans et plus, qui déclarent manquer de stations de recharge à leur domicile



La recharge publique et à domicile sont la priorité !

« La suisse est un pays de locataires »

- Les locataires et copropriétaires sont tributaires du bon vouloir des gérances et propriétaires immobiliers.
- Le droit à la prise n'existait pas en Suisse contrairement à l'Allemagne et à la France,
- Les propriétaires de villa individuelle sont les seuls à avoir un accès à la recharge facile à domicile,
- Ceux qui n'ont pas accès à la recharge au domicile ou au travail sont des **SBF « Sans Bornes Fixes »**
- ...ils chargent là où ils peuvent, dans la rue, au centre commercial, à la salle de sport...
- 2035 : entre **400'000** et **1'000'000** de SBF



Solution

Le doit à la prise !



L'Assemblée fédérale – Le Parlement suisse
Curia Vista – Banque de données des objets parlementaires

23.3936 Motion

Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation

Déposé par:

Grossen Jürg
Groupe vert/libéral
Parti vert/libéral

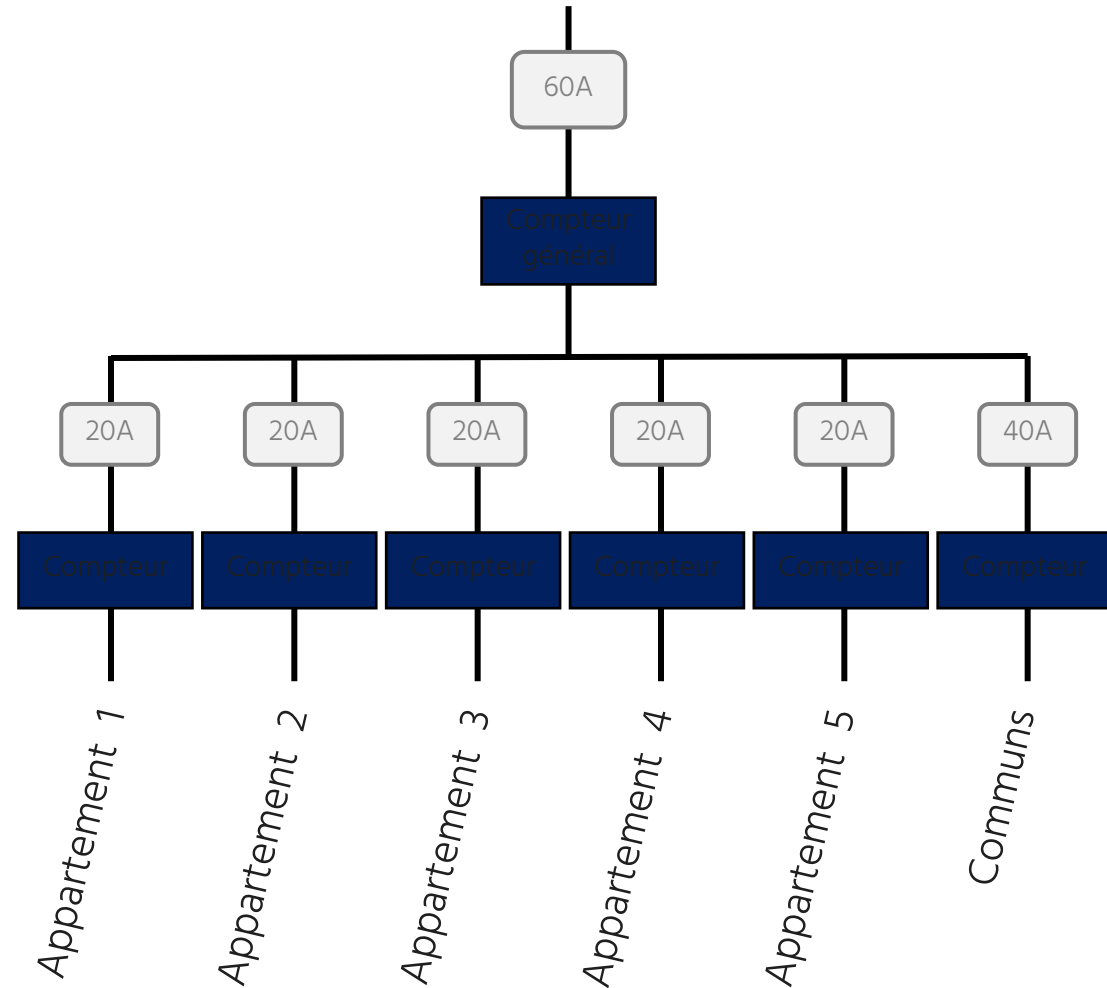


Voté par le parlement
en juin 2025 !

... l'accès aux infrastructures de recharge des voitures électriques
... d'habitation (location et propriété par étages). Les bornes de recharge lente
... électriques font partie intégrante de la transition énergétique et de la transition de la mobilité.
... importance est d'ailleurs renforcée par les dernières décisions que le Parlement a prises dans le cadre
de l'acte modificateur unique. Des conditions contraignantes doivent donc être définies pour que le réseau de
recharge privé soit développé rapidement, sans restrictions et dans le respect du réseau de distribution.

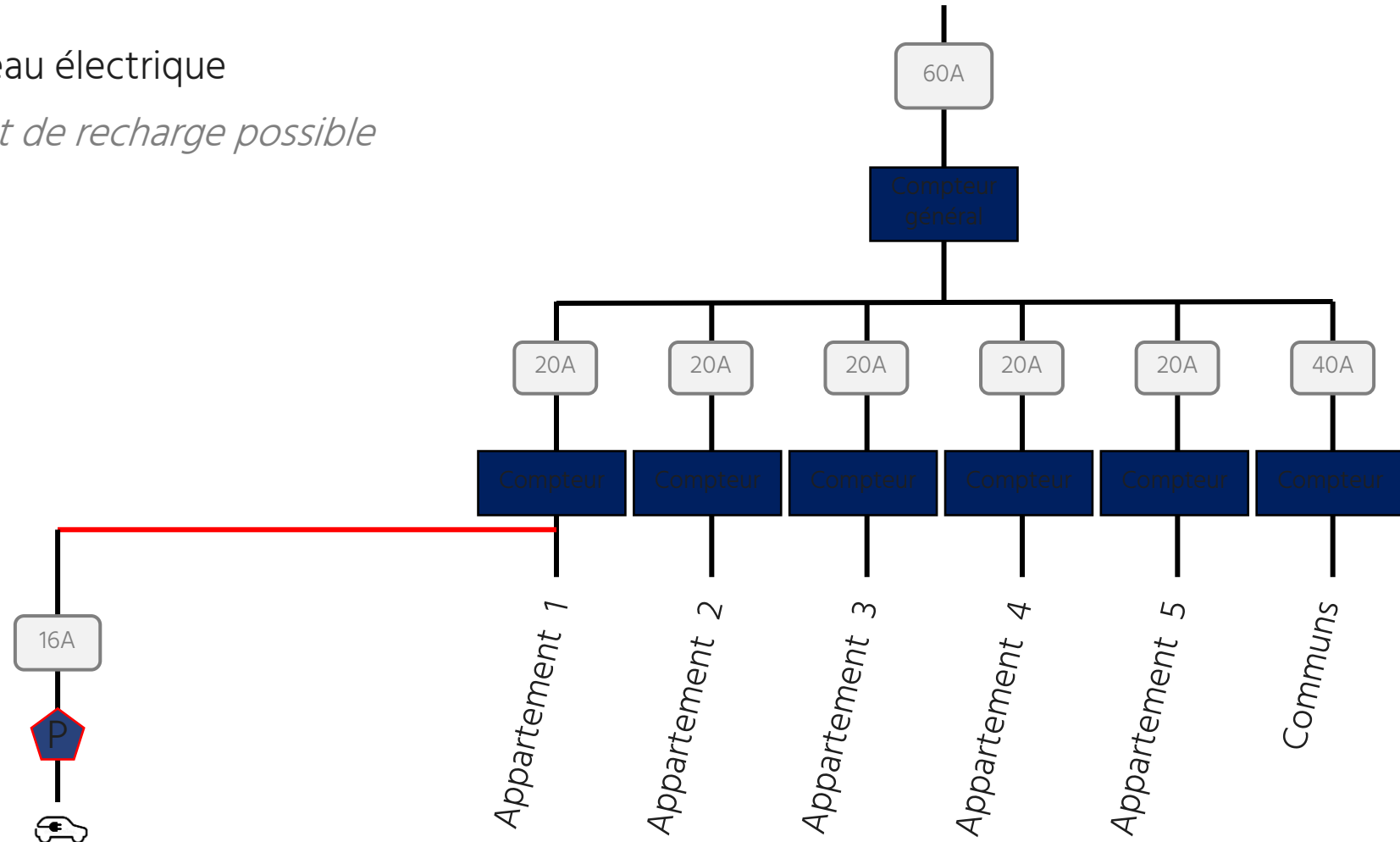
Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

- Schéma d'un tableau électrique
→ *Situation initiale*



Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

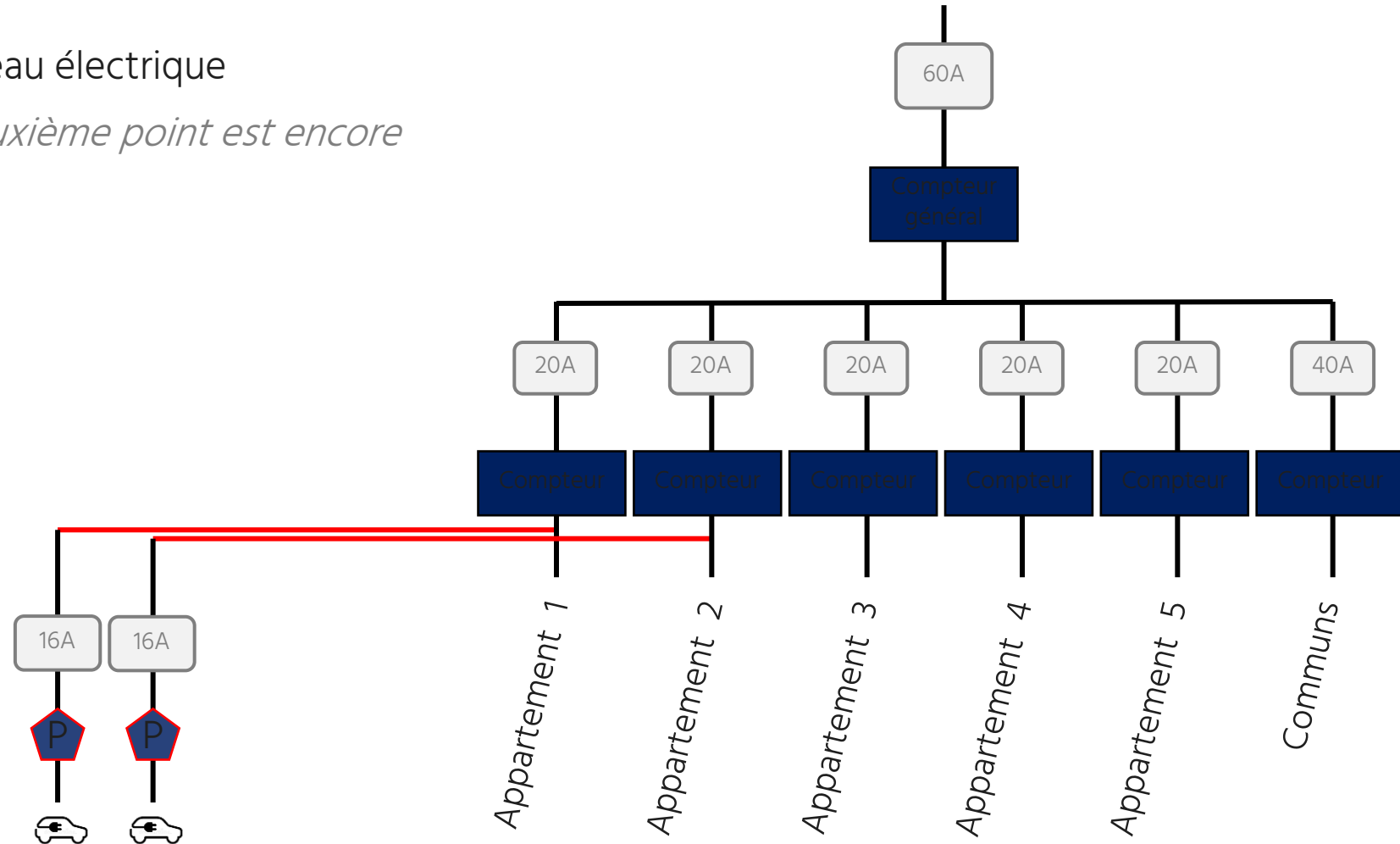
- Schéma d'un tableau électrique
→ *Ajout d'un point de recharge possible*



Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

- Schéma d'un tableau électrique

→ *L'ajout d'un deuxième point est encore envisageable*

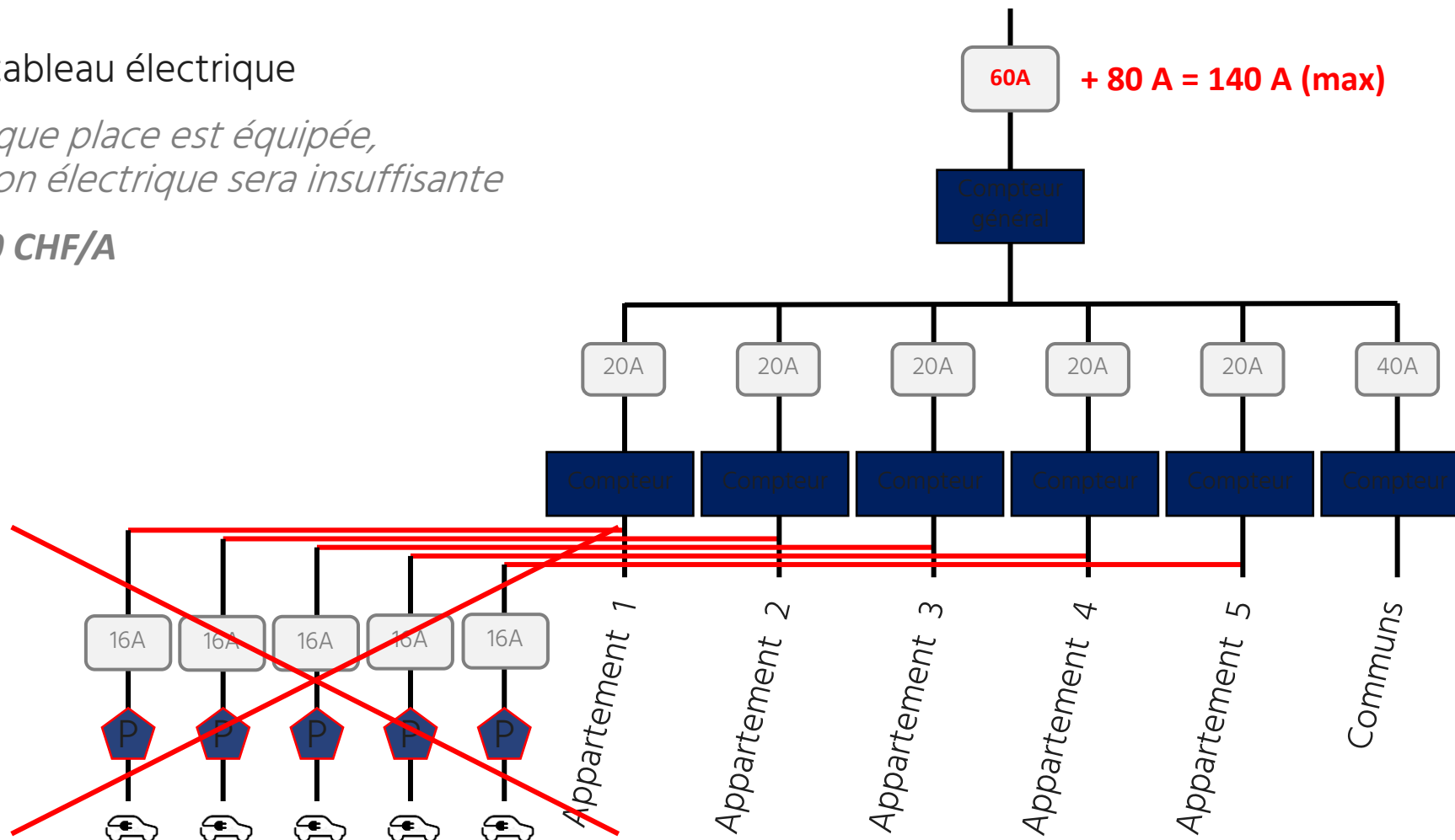


Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

- Schéma d'un tableau électrique

→ *Mais si chaque place est équipée,
l'introduction électrique sera insuffisante*

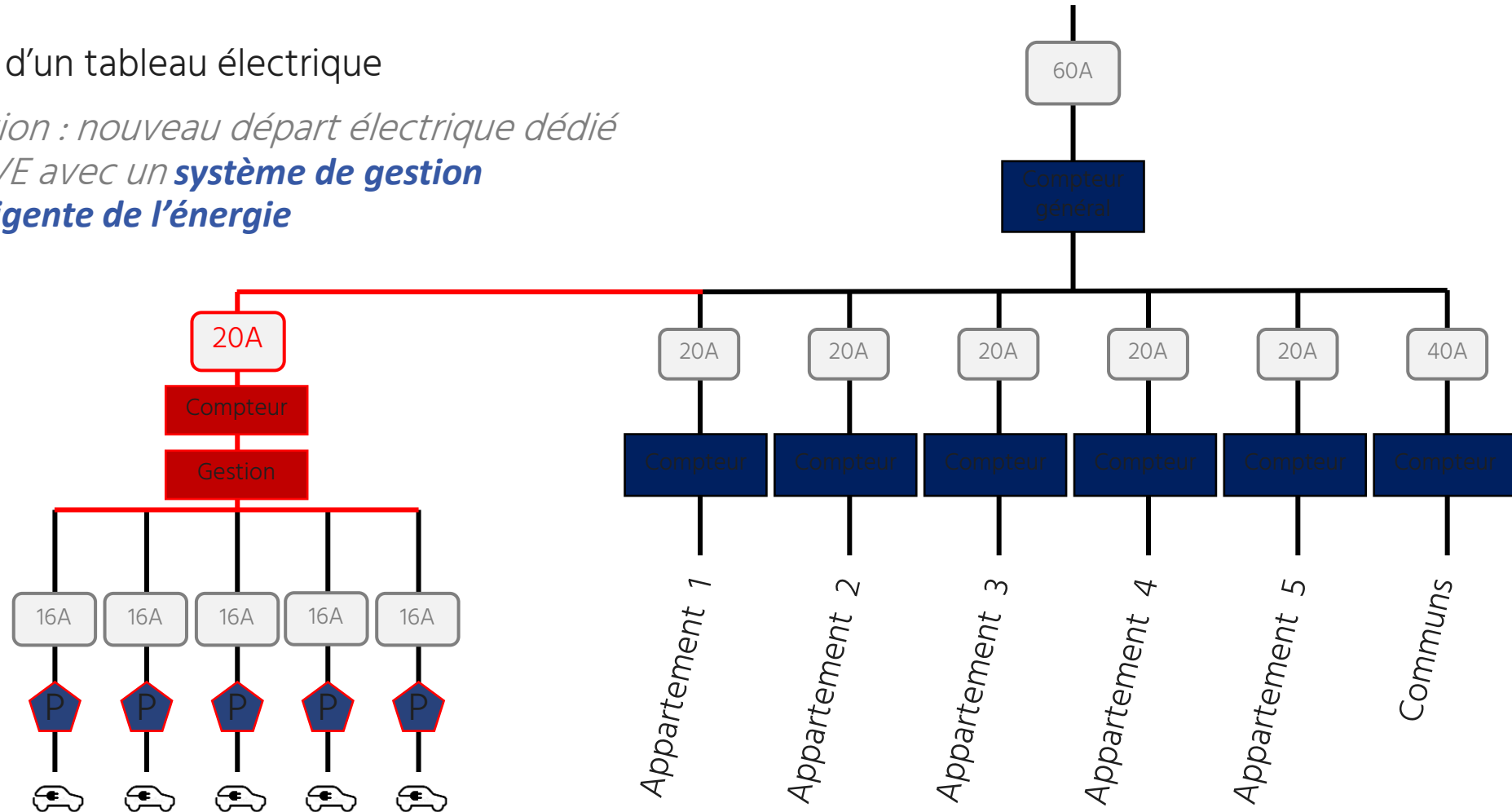
→ **Taxe = ≈ 150 CHF/A**



Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

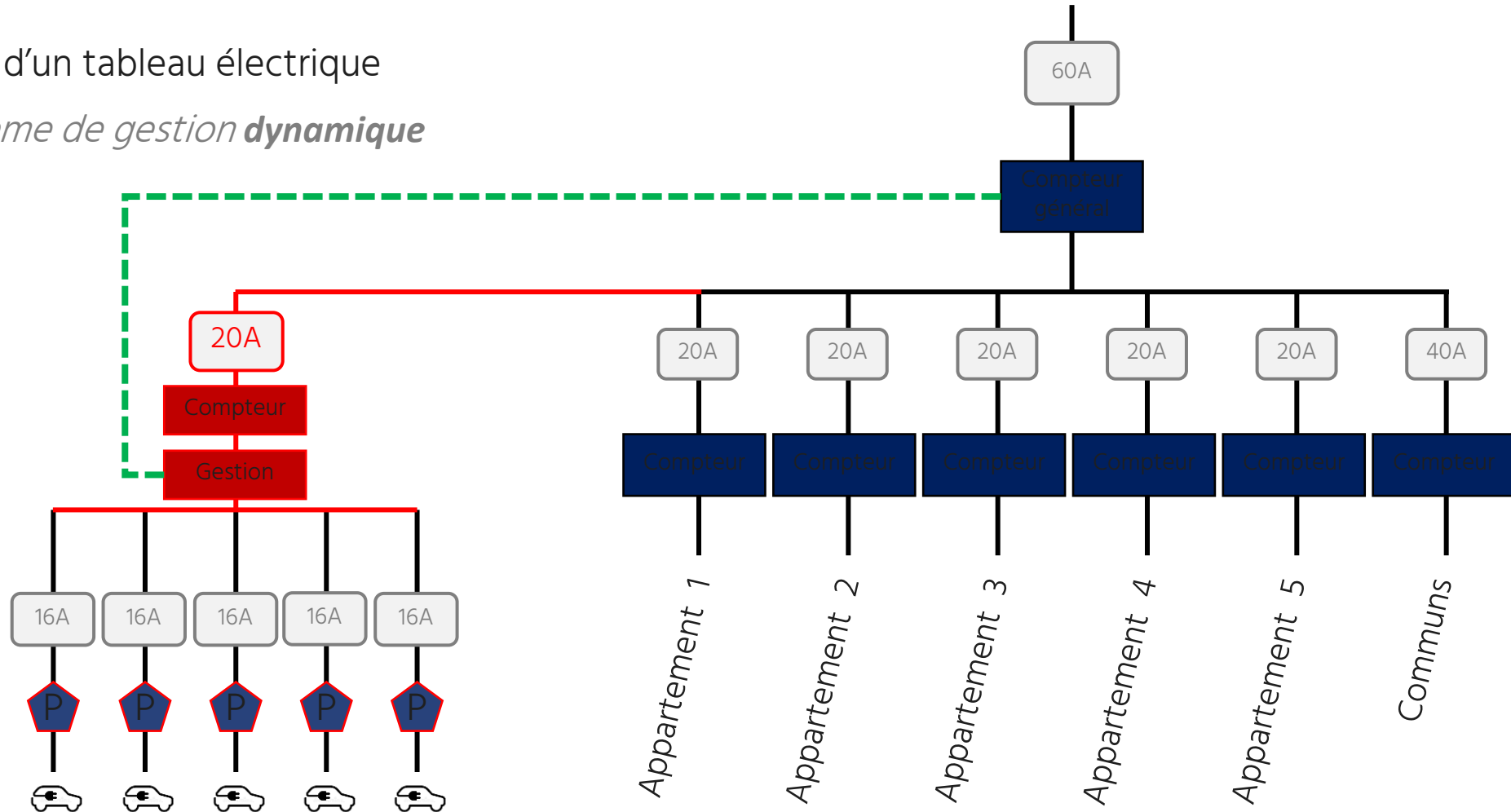
- Schéma d'un tableau électrique

→ *Solution : nouveau départ électrique dédié à l'IRVE avec un **système de gestion intelligente de l'énergie***



Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

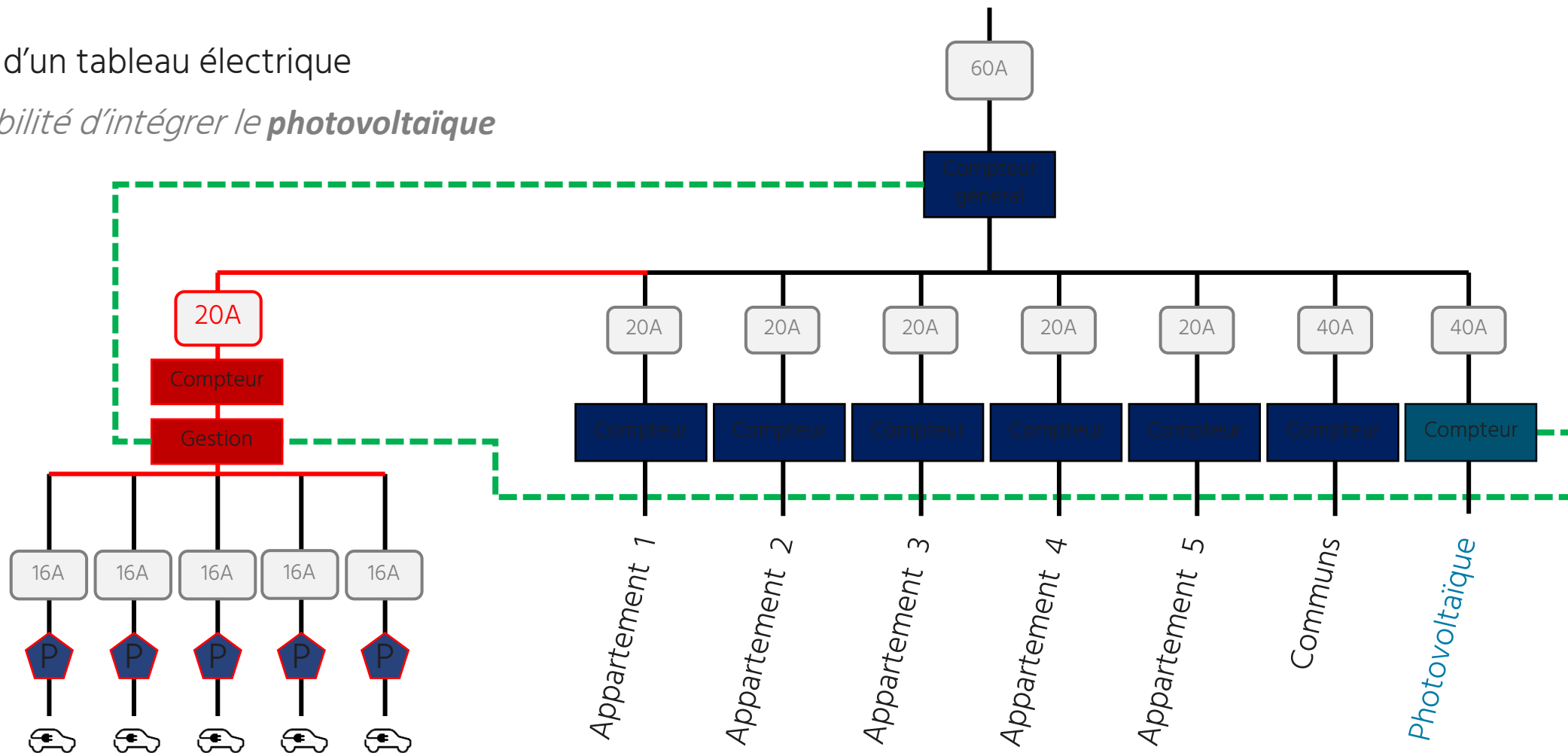
- Schéma d'un tableau électrique
→ *Système de gestion **dynamique***



Comment concevoir une infrastructure de recharge dans un immeuble d'habitation ?

- Schéma d'un tableau électrique

→ Possibilité d'intégrer le **photovoltaïque**



Exemples d'IRVE dans des bâtiments multi-résidentiels



Documentation pour aller plus loin

- [Guide pour les infrastructures de recharge en copropriété](#)
- [Guides pour les infrastructures de recharge en immeuble locatif](#)



Evolution de la mobilité dans son ensemble

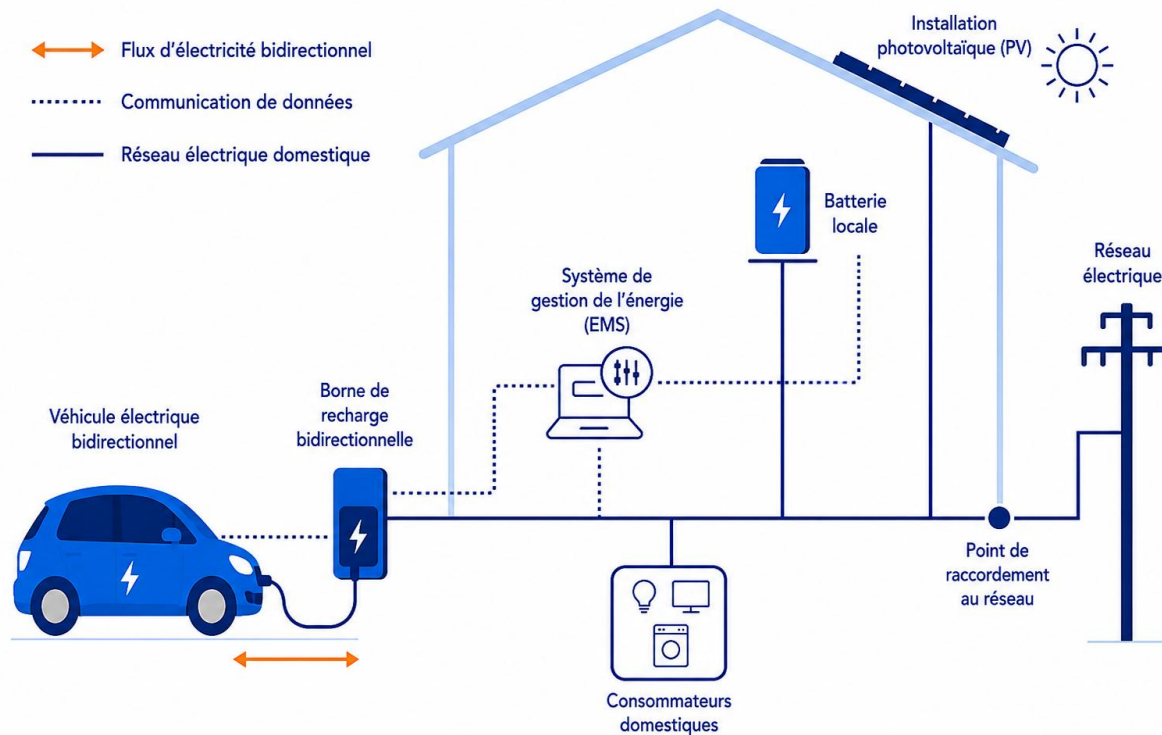
Le bâtiment = pôle d'énergie et de mobilité



- Possibilités de recharge contrôlées sur les lieux de stationnement de longue durée (@Home/@work)
- Un système de gestion de l'énergie dans chaque bâtiment
- Combiner le photovoltaïque et la mobilité électrique
- L'importance de l'intégration des systèmes ne cesse de croître

Un meilleur rendement du photovoltaïque grâce à la mobilité électrique

La recharge bidirectionnelle



Le V2G : Batterie externe mobile

Ø environ 12 kWh de stockage domestique

20 à 50 kWh supplémentaires (selon le niveau de charge)

Batterie, non achetée à cette fin

La recharge bidirectionnelle



Une véritable révolution : le V2G

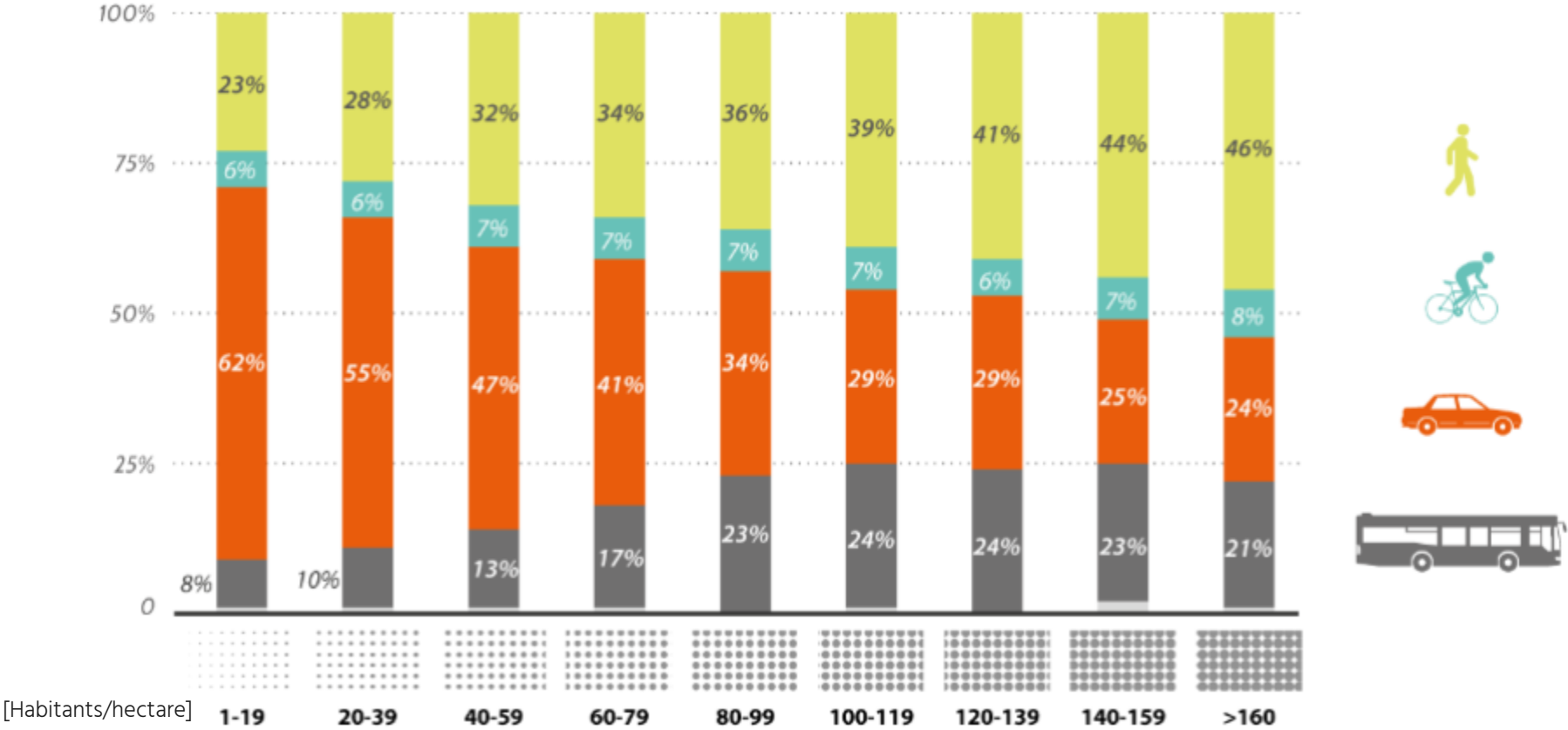
- ↗ Sécurité d'approvisionnement
- ↗ Autosuffisance
- ↗ Stabilité du réseau

Préambule

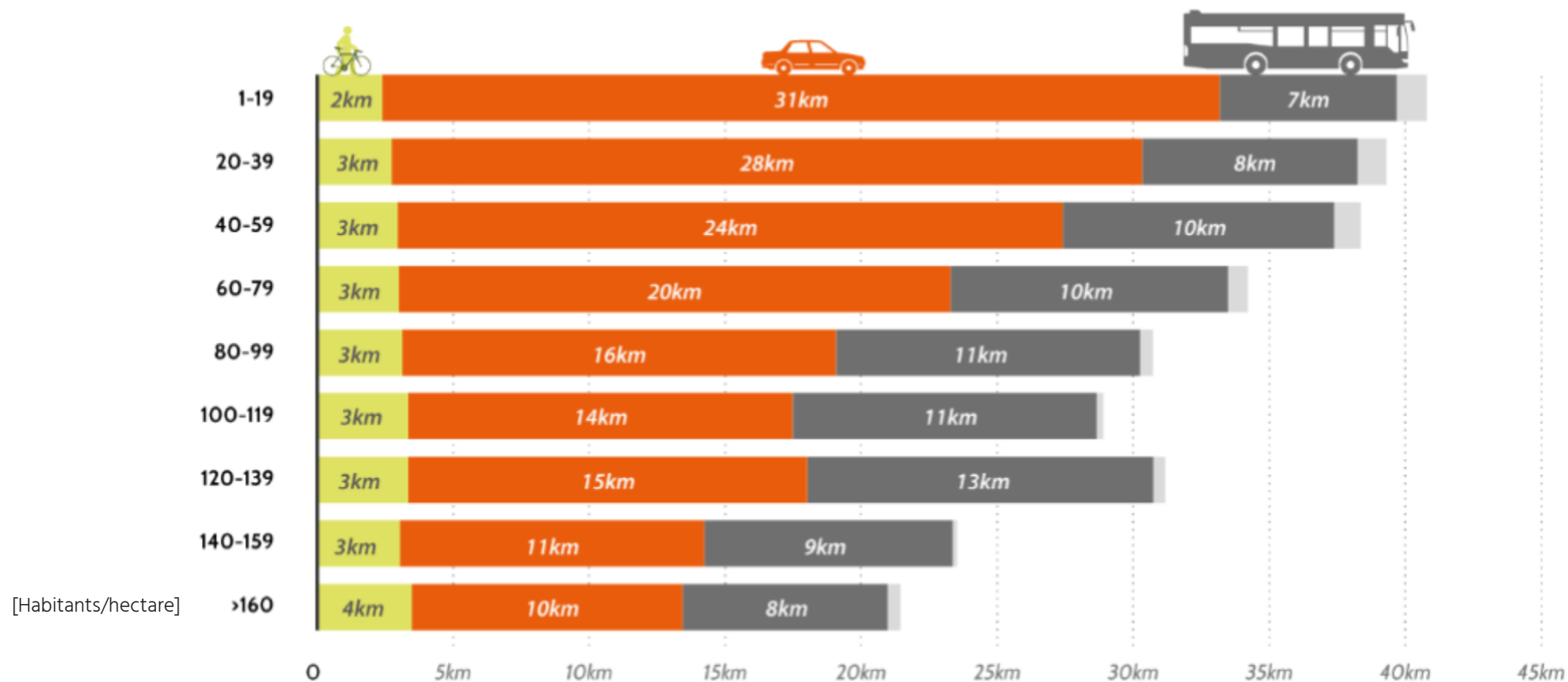
- La mobilité n'est pas une fin en soi, mais un moyen pour satisfaire des besoins vitaux
- Le choix du mode de transport est complexe, et multifactoriel
- Depuis des décennies, les planificateurs et les experts tentent d'influencer la mobilité et le trafic
- Les succès et les échecs sont connus



Répartition modale par densité de population

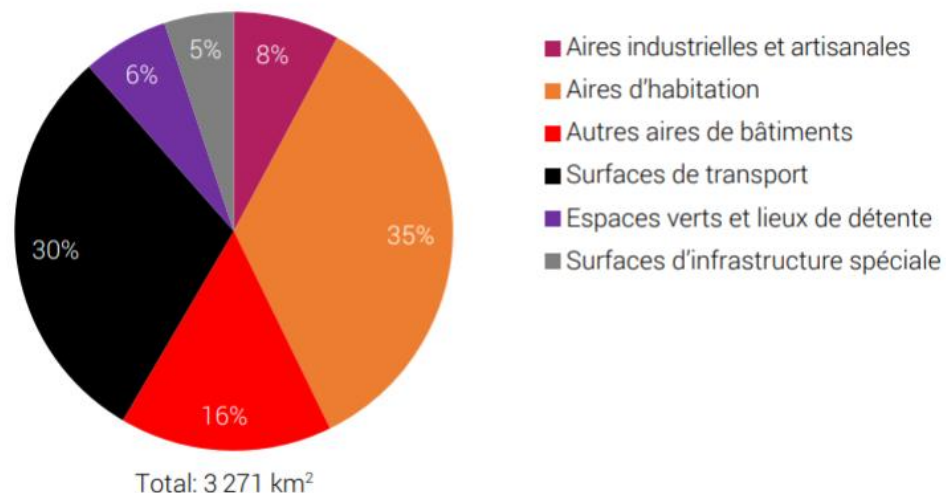


Distance journalière moyenne par moyen de transport en fonction de la densité de population



Consommation d'espace des infrastructures de transport

Surfaces d'habitat et d'infrastructure d'après le type d'utilisation, en 2018



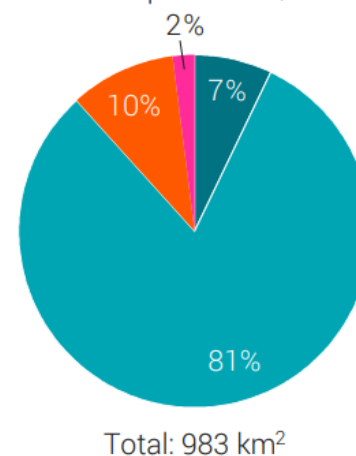
Source: OFS – Statistique de la superficie (AREA)

© OFS 2021

- En 2018, les surfaces d'habitat et d'infrastructure occupaient 8% de la surface du pays

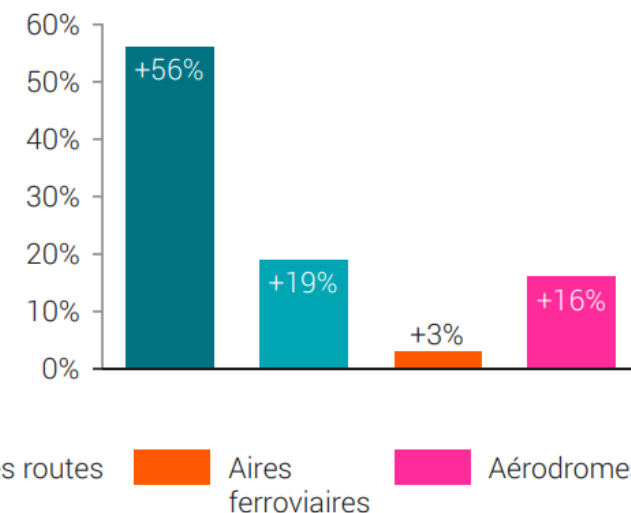
Les infrastructures de transport occupent une surface mesurant plus de 1,5 fois le lac Léman

Surfaces de transport selon l'enquête 2013/18

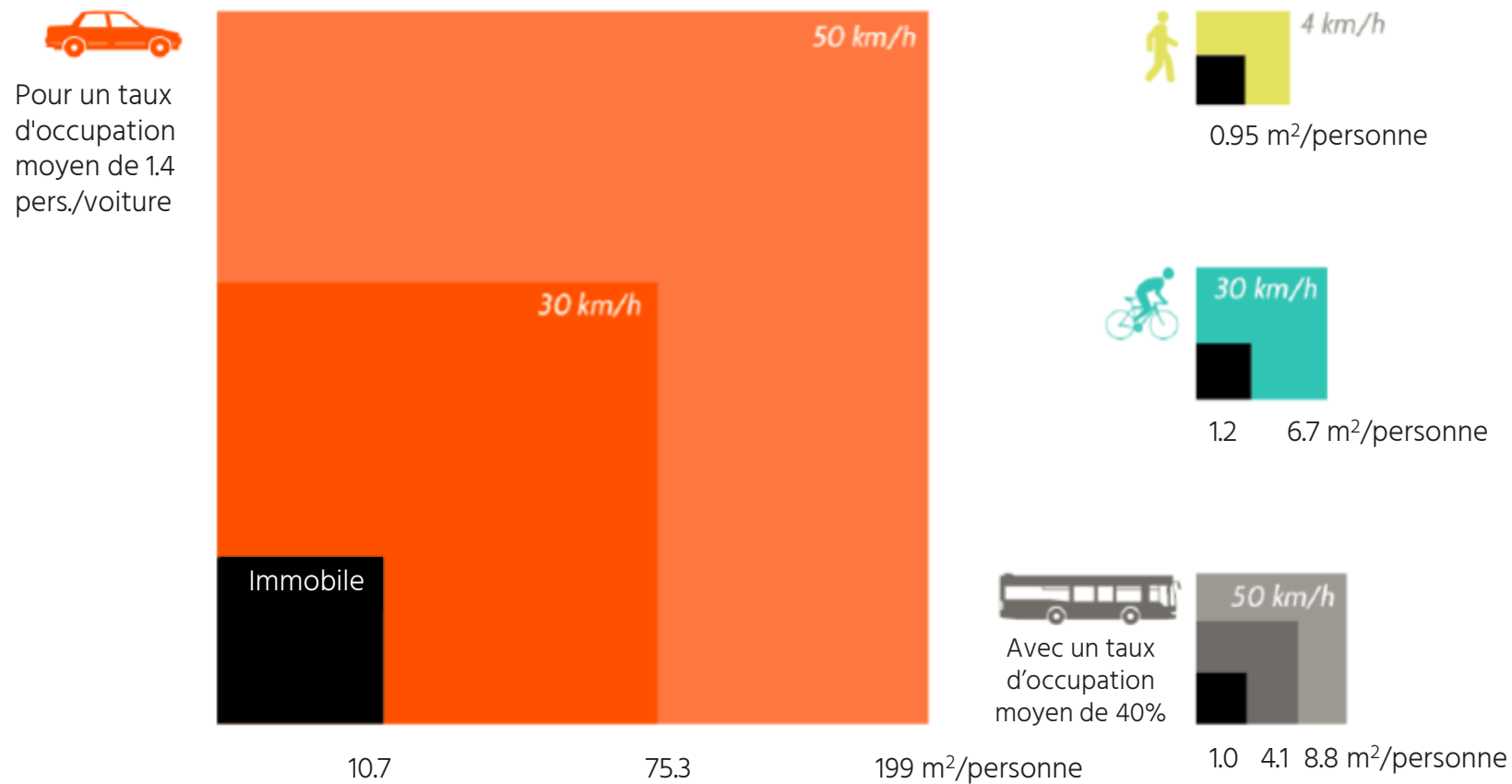


Augmentation

depuis l'enquête 1979/1985

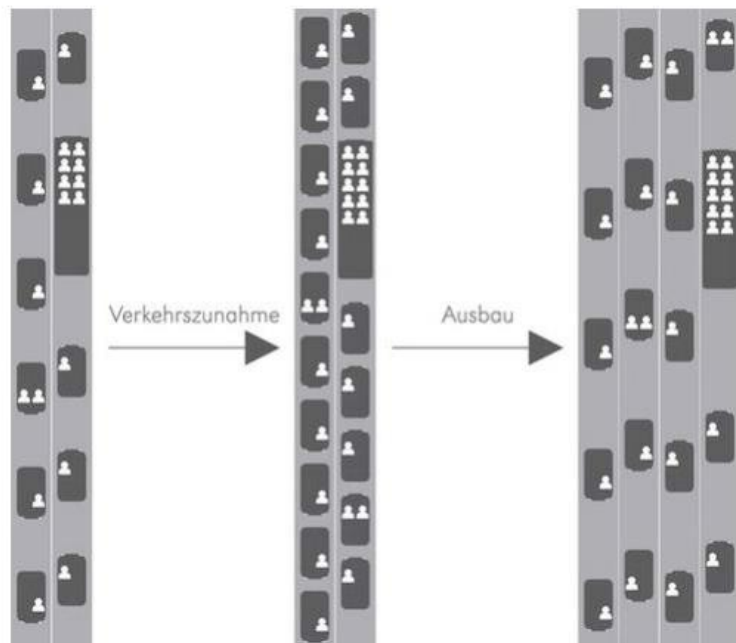


Espace nécessaire aux moyens de transport

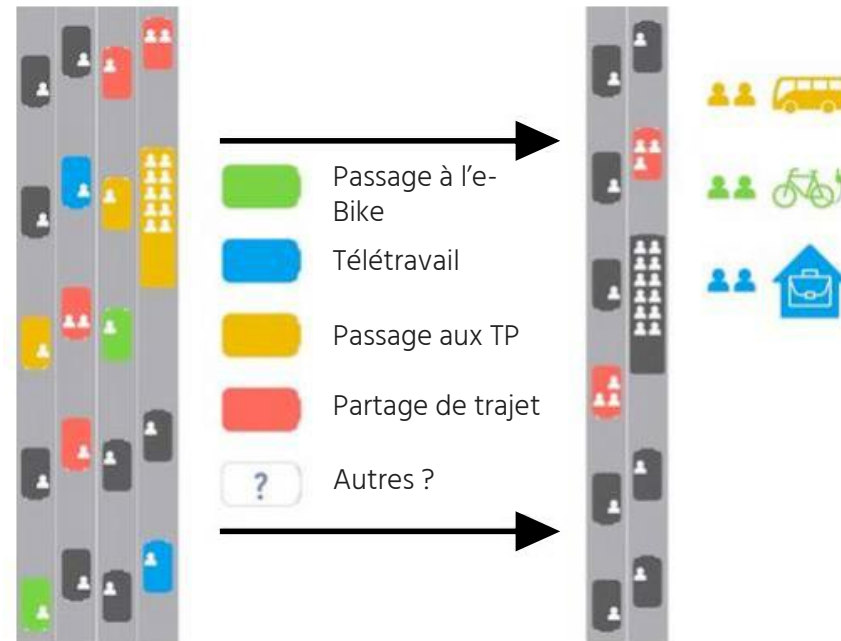
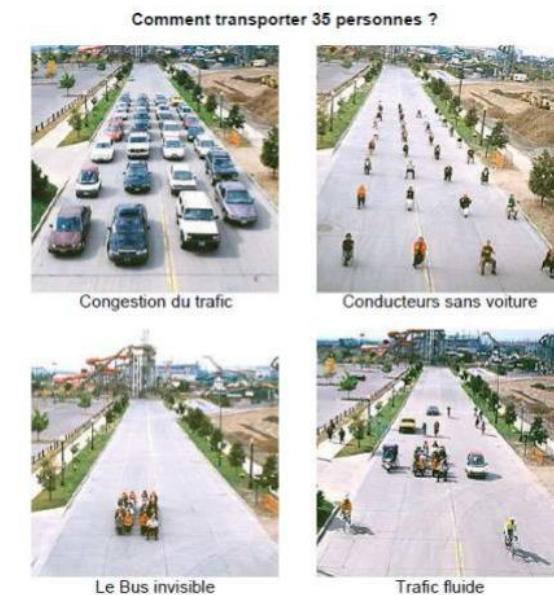


Approche de la mobilité économe de l'espace

Stratégie «traditionnelle» → Extension

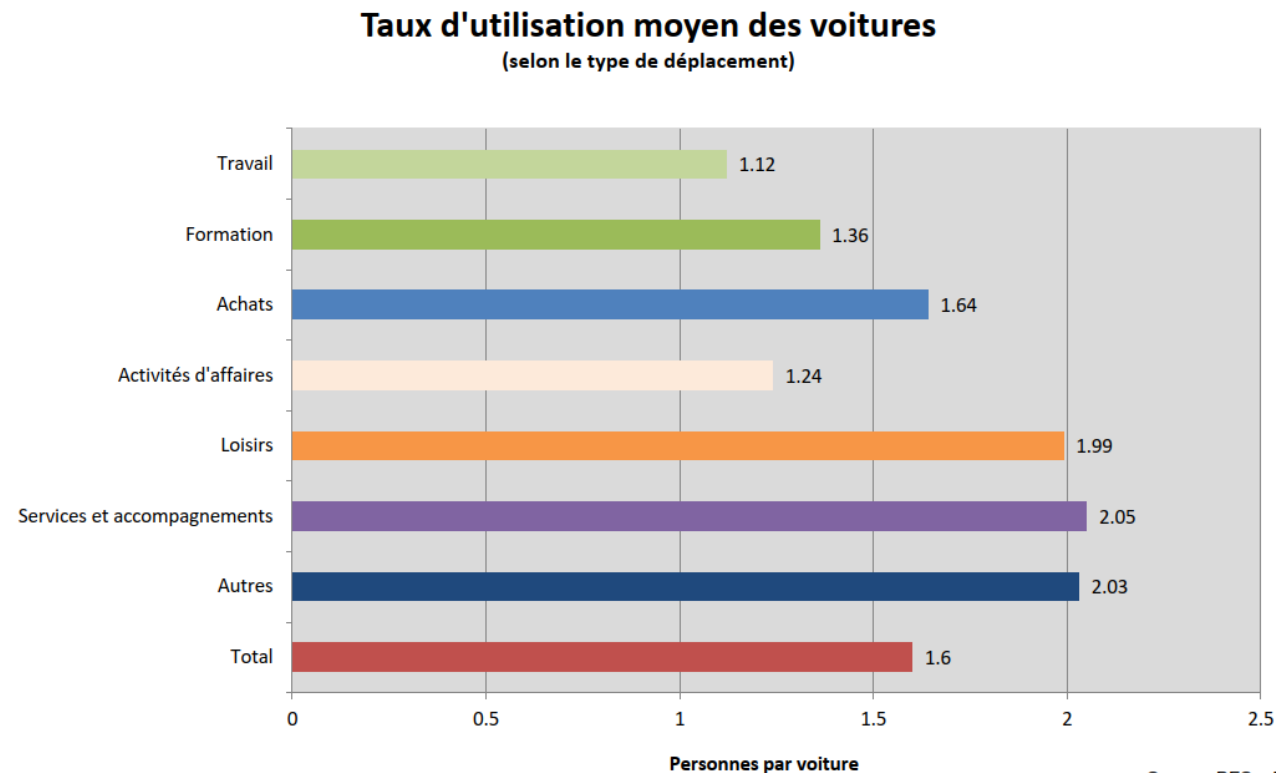


Stratégie «moderne» → Report modal



Améliorer l'efficience

- En comptant une moyenne de 5 places assises par voiture, on s'aperçoit que le taux d'occupation moyen des voitures circulant sur nos routes est **à peine supérieur à 30%**
- Ce taux descend même à moins de 25% pour le motif travail...



Source: BFS - ARE

Merci



Geoffrey Orlando

Directeur adjoint de Swiss eMobility

geoffrey.orlando@swiss-emobility.ch / +41 58 510 57 91

2^{ème} partie

Encourager l'électromobilité dans le Canton de Neuchâtel

**Dmitry Maryasov, Jessica Blanco Pérez, Sandra Chaieb,
Valentin Pheulpin**

Étudiants en marketing social, Université de Neuchâtel

Encourager l'électromobilité dans le canton de Neuchâtel

Projet réalisé par des étudiants de l'UniNE pour le
Service de l'énergie et de l'environnement (SENE)

Jessica Blanco Pérez,
Valentin Pheulpin,
Dmitry Maryasov,
Sandra Chaieb

Prof. Valéry Bezençon
Khalid Hamdaoui



CONTEXTE ET OBJECTIF

Contexte

Mandat fourni par le SENE dans le cadre du cours de "Marketing Social pour l'Innovation Sociale" de l'Université de Neuchâtel

Objectif

Favoriser l'achat d'une voiture électrique lors du remplacement de sa voiture

But

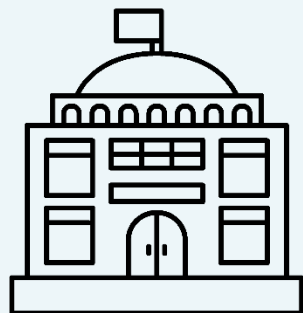
Fournir au SENE des pistes d'intervention permettant d'atteindre l'objectif

POPULATION CIBLE



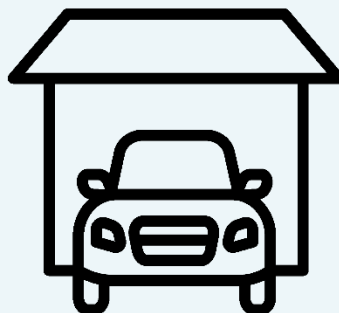
- ✓ L'intervention vise :
 - Les propriétaires (leasing inclus) de voitures de tourisme à essence ou diesel.
- ✗ Elle ne vise pas :
 - Les propriétaires de motos, de quads, de vélos ou de tout autre moyen de transport.
 - Les personnes n'ayant pas encore de voiture

LES COMMUNES, LES CONCESSIONNAIRES ET LES ENTREPRISES SONT ÉGALEMENT DES PARTIES PRENANTES



Les Communes

Accompagnement gratuit pour planifier et développer les infrastructures de recharge électrique



Les Concessionnaires

Les automobilistes accordent une grande importance aux conseils de leur concessionnaire



Les Entreprises

Peuvent demander une subvention pour l'installation de bornes électriques sur leur parking

MÉTHODOLOGIE : LES ENTRETIENS PERMETTENT UNE ANALYSE COMPARATIVE AVEC LA LITTÉRATURE

THÉMATIQUES

Sur 5 thématiques

- Habitudes de mobilité
- Perception voiture électrique
- Freins financiers et aides
- Sources d'information
- Sensibilité environnementale

ÉCHANTILLON

10 entretiens semi-directifs

- 5 femmes et 5 hommes
- Âge : 25 à 71 ans
- Logement : 7 locataires, 3 propriétaires
- Répartition : Urbain et rural

LA LITTÉRATURE IDENTIFIE LES FREINS PRINCIPAUX



49 %

Prix d'achat

Coût d'entrée jugé dissuasif malgré les baisses.

Source : Baromètre d'AXA sur la mobilité, 2025



56 %

Autonomie

Frein principal, hausse de 6 points sur un an.

Source : Baromètre d'AXA sur la mobilité, 2025

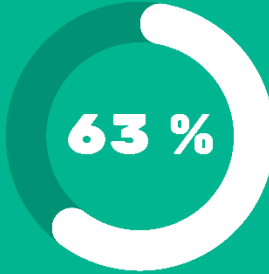


51 %

Recharge

Accès aux bornes encore perçu comme insuffisant.

Source : Baromètre d'AXA sur la mobilité, 2025



63 %

Borne à domicile

Une borne chez soi est vue comme primordiale.

Source : Deloitte, 2026

LES ENTRETIENS CONFIRMENT LES INSIGHTS DE LA LITTÉRATURE

Prix d'achat

Au-delà de l'écart de prix, un frein cognitif : l'incapacité à comparer.

Sara : « *Aucune idée du prix du plein d'électrique. »*

Autonomie

Anxiété sur les trajets longs, pas le quotidien.

Salim : « *Autonomie limitée pour les longs trajets. »*

Recharge

Anxiété aux bornes lors de longs trajets.

Simon : « *Dur de trouver une recharge notamment à l'étranger. »*

LES ENTRETIENS APPORTENT ÉGALEMENT DE NOUVELLES PISTES

Freins locataires

Accord du propriétaire, absence de place, sous-location, bail temporaire.

Valérie : « *Dans un pays de locataires, la question de l'achat de VE est un vrai sujet politique [...] !* »

Aides invisibles

Problème de visibilité des ressources existantes.

Les répondants n'ont pas consulté le site du Canton ou de SuisseEnergie.

Panne : le moment clé

Le véhicule, un simple outil : on le remplace quand il lâche.

Pauline : « *Objectif: la faire mourir* »

LE LEVIER QUI FAIT CONSENSUS : L'ESSAI

28% Facteur de bascule

Pourcentage de propriétaires citant l'essai comme déclencheur de l'achat. (PwC, 2025)

91% Satisfaction globale

Taux de satisfaction record chez les utilisateurs de VE (PwC, 2025)

Retours de terrain 100% positifs :

Simon : « *Impressionnant. Puissante. Conduite agréable. Silencieux* »

Valérie : « *Puissance impressionnante* »

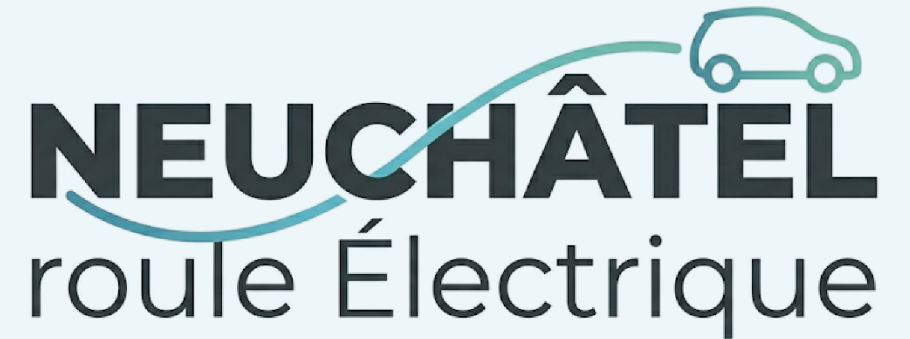
Salim : « *C'est très agréable* »

Nicolas : « *Confortable, pas de bruit.* »

L'essai agit comme un **catalyseur** et crée un **contrepois** entre la **représentation négative** (autonomie, recharge) et l'**expérience positive** (conduite, ergonomie, puissance).

RECOMMANDATION 1 : ORGANISER UNE SEMAINE DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE

- Permet de coordonner les événements
- Crée un effet de synergie
- 2 interventions principales :
 - Campagne d'information
 - Essai de voitures électriques→ Peuvent prendre place de manière indépendante

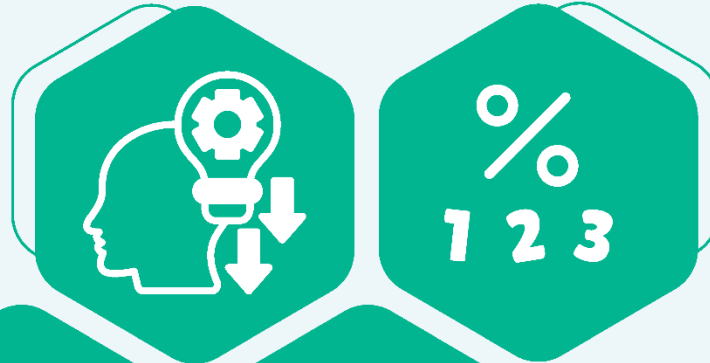


RECOMMANDATION 1.1 : PROFITER DE CETTE SEMAINE POUR INFORMER

**Possibilité de mener une campagne médiatique
(Arc Info, RTN, Canal Alpha, ...)**

Manque de connaissances spécifiques

- Sur les prix
- Sur les points de charge
- Sur l'empreinte écologique
- Sur les aides



Présenter les chiffres de manière adéquate

- Nombre de VE en circulation de manière dynamique
- Montant de la subvention également en %
- Prix sur la durée de vie



Attention au choix de ses arguments (dilution, réactance)

- Choisir des arguments forts
- Varier l'axe de communication selon le média



Reconnaître les inconvénients et les nuancer

- Autonomie sur les longs trajets (rares)
- Recyclage de la batterie (toujours mieux que le carburant)

RECOMMANDATION 1.2 : PROFITER DE CETTE SEMAINE POUR RENDRE LE COMPORTEMENT TANGIBLE

Mesure : Organiser des Journées test de VE

- Rend la VE concrète et testable plutôt qu'abstraite.
- Propose l'essai sans engagement, sans démarche commerciale.
- Met en avant le bénéfice immédiat de la voiture électrique (ergonomie, confort de conduite, bruit, etc.) par rapport aux bénéfices à long terme.
- Permet de sensibiliser sur les autres freins liés à l'adoption des VE
- Mettre en valeur les ressources existantes (subventions).

RECOMMANDATION 2 : SIMPLIFIER LES DÉMARCHES ADMINISTRATIVES POUR LES LOCATAIRES

Segment ciblé : locataires

Freins structurels : accord du propriétaire, de la gérance, sous-location.

Enlever les frictions → simplifier le comportement :

Création d'un « parcours locataire » simplifié sur le site du SENE

01 Première étape

Auto-diagnostic (type de parking, propriétaire/gérance)

02 Deuxième étape

Modèle de lettre pré-rédigée pour demander l'accord au propriétaire

03 Troisième étape

Liste d'installateurs agréés avec devis type

04 Quatrième étape

Formulaire de subvention prérempli

Envisager un accompagnement téléphonique/mail lors de cas complexes

RECOMMANDATION 3 : S'APPUYER SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION POUR LEVER LE FREIN DU PRIX

- **L'occasion est le mode d'achat dominant de notre population (8/10) :** Le marché de l'occasion agit directement sur le premier frein identifié, le prix, mais il reste bridé par l'incertitude sur les batteries et par une offre perçue comme restreinte et méconnue.
- **Lever l'incertitude vis-à-vis de la batterie** grâce à la création d'un certificat d'état de santé de la batterie pour les VE d'occasion.
- **Partenariat possible avec le TCS :** Le centre TCS - Fontaines à Neuchâtel propose un test permettant d'évaluer l'état de santé de la batterie d'un véhicule électrique (TCS Neuchâtel, 2025).

**Merci pour votre
attention !**

RÉFÉRENCES

- Encourager l'électromobilité dans le Canton de Neuchâtel, Brief travaux de groupes – Marketing social, février 2026
- Bettinger, E. P., Long, B. T., Oreopoulos, P., & Sanbonmatsu, L. (2012). *The role of application assistance and information in college decisions: Results from the H&R Block FAFSA experiment*. The Quarterly Journal of Economics, 127(3), 1205–1242.
- Melnyk, V., Carrillat, F. A., & Melnyk, V. (2022). *The influence of social norms on consumer behavior: A meta-analysis*. Journal of Marketing, 86(3), 98–120.
- Wakefield, M. A., Loken, B., & Hornik, R. C. (2010). *Use of mass media campaigns to change health behaviour*. The Lancet, 376(9748), 1261–1271.
- PwC. (2025, 10 septembre). *EVs charging ahead in a broadening market* . <https://www.pwc.com/gx/en/issues/business-model-reinvention/e-readiness-survey.html>
- TCS Neuchâtel. (2025, 4 juin). *Véhicules électriques : Évaluez la batterie avant de vendre ou d'acheter*. <https://www.tcs-neuchatel.blog/vehicules-electriques-evaluez-la-batterie-avant-de-vendre-ou-dacheter/>
- AXA Suisse. (2025, 15 septembre). *Baromètre d'AXA sur la mobilité : La transition en danger*. <https://www.axa.ch/fr/aproposdaxa/medias/communiqués-presse/derniers-communiqués-presse/2025/20250910-barometre-mobilite-2025.html>
- Deloitte. (2026, janvier). 2026 Global Automotive Consumer Study: Key findings — Global focus markets [Rapport]. <https://www.deloitte.com/content/dam/assets-shared/docs/industries/consumer/2026/global-automotive-consumer-study-2026.pdf>
- SuisseEnergie. (2025, mars). Aide-mémoire pour les responsables de projet : Communes pionnières [Document de programme]. Office fédéral de l'énergie. <https://pubdb.bfe.admin.ch/fr/publication/download/12403>

RÉFÉRENCES

- Office fédéral de l'énergie OFEN. (2025, août) *Statistique globale suisse de l'énergie 2024*
- Office fédéral de l'énergie OFEN. (1996, août) *Statistique globale suisse de l'énergie 1995*
- Office fédéral de l'environnement OFEV (2026, avril) *Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse 1990–2024*
- Paul Scherrer Instituts (2020, janvier) *Mobilität von Morgen*
- SuisseEnergie - Catalogue de la consommation <https://www.verbrauchskatalog.ch/fr/>
- Portail statistique du canton de Neuchâtel - Mobilité et transports - Véhicules en circulation <https://stat.ne.ch/11a.html>

Des questions ?

MERCI

**Pas encore
abonné·e à notre
newsletter
de l'énergie?**

