



# LA FIN DE LA VOITURE EN SUISSE N'EST PAS POUR DEMAIN

AGEFI - 18.12.2019

## Tout indique par contre que le chaos routier est pour très bientôt, faute d'infrastructures (auto)routières de capacité suffisante».

Dimanche dernier, le journal dominical romand titrait en première page «Après 2019, les Suisses achèteront moins de voitures neuves», en mettant en évidence une étude réalisée par l'institut BAK sur mandat des garagistes suisses (UPSA), étude qui traite les perspectives conjoncturelles pour la branche automobile suisse d'ici 2025. Ce titre de journal peut donner l'impression que la Suisse connaît l'apogée de l'automobile, apogée suivie par définition d'une chute inexorable.

Or, la Suisse ne vit pas la fin de la voiture, bien au contraire, comme le confirme d'ailleurs le journal dominical romand, sous son titre quelque peu trompeur, en donnant notamment la parole à ce propos à un élu socialiste vaudois.

De fait, les ventes de voitures neuves en Suisse - qui ont atteint des sommets de l'ordre de 300'000 véhicules ces dernières années - vont diminuer de quelques milliers d'unités d'ici 2025. Mais ni l'électrification progressive du parc automobile suisse, à raison pour l'heure de quelque 10'000 nouvelles voitures électriques ou hybrides par an, ni le développement de véhicules de plus en plus autonomes ne « casseront » la croissance du trafic individuel motorisé.

Il est certes très probable que le développement de la propriété partagée de voitures, notamment sous la forme de flottes de véhicules (autonomes), aura pour effet de réduire le parc automobile en Europe, comme l'a indiqué notamment, en janvier 2018, une étude de PwC Autofacts. Mais il est tout aussi probable, comme l'indique également l'étude précitée, que le développement de flottes de voitures partagées - et autonomes - aura pour conséquence que ces véhicules circuleront bien davantage que les voitures privées. En d'autres termes, on pourrait bien connaître une dissociation entre la croissance du trafic individuel motorisé, d'une part, et la diminution de notre parc automobile, d'autre part.

A l'heure de la mise en service largement médiatisée ce même dimanche - sur fond de grèves en France - du réseau ferroviaire Léman Express (ex-CEVA), dans le Grand Genève, il est tout aussi important de préciser que la Suisse ne connaît pas non plus une cannibalisation généralisée du trafic individuel motorisé par les transports publics, comme le laissent entendre les orateurs « politiquement corrects ».

Malgré un développement considérable de l'offre de transports publics en Suisse depuis les années 1980, la répartition modale du trafic voyageurs est toujours caractérisée en effet par une forte prédominance (de l'ordre des trois quarts) du trafic individuel motorisé en 2018, contre moins d'un cinquième pour le rail et les transports publics routiers.

Par ailleurs, les perspectives d'évolution du transport 2040 établies par la Confédération tablent bien sur une croissance de plus de 50% du trafic voyageurs sur les transports publics, mais également sur une croissance de près de 20% du trafic individuel motorisé.

En définitive, tout indique que non seulement la fin de la voiture en Suisse n'est pas pour demain mais, par contre, que le chaos routier est pour très bientôt, faute d'infrastructures (auto)routières de capacité suffisante et compte tenu d'une croissance démographique de 4 millions d'habitants entre 1970 et 2040.