

Trafic routier: les Suisses dans le luxe et la pollution : le marché automobile national est atypique et coûteux

Autor(en): **Guyaz, Jacques**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2014)**

Heft 2046

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1012770>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Trafic routier: les Suisses dans le luxe et la pollution

Le marché automobile national est atypique et coûteux

Jacques Guyaz - 13 août 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/26140>

C'est un des marronniers de la presse quotidienne, comme on dit dans le jargon, autrement dit un sujet qui apparaît régulièrement, quasiment à l'identique, comme les effets de la canicule en été ou les vagues de froid en hiver. Ainsi du [marché de l'automobile](#) en Suisse, avec les titres habituels sur la domination des marques allemandes et le goût de nos compatriotes pour les grosses voitures et les 4x4 polluants.

Rappelons ici que 36% des voitures neuves acquises en Suisse en 2013 sont des véhicules à traction intégrale, soit plus du double du chiffre allemand! L'explication traditionnelle de la Suisse comme pays de montagne nous semble spécieuse. Les Suisses se rendaient aussi nombreux aux sports d'hiver avant l'ère du 4x4 et aucune étude scientifique ne permet de conclure que la possession d'un véhicule à traction intégrale offre un avantage quelconque en matière de sécurité hivernale. Ce genre d'engins

est bien sûr indispensable pour certaines professions comme les paysans de montagne ou les forestiers, mais cela ne représente qu'une petite fraction de cette part de 36%. Et les véhicules hybrides, électriques ou à gaz, représentent tout juste 3% du parc des voitures neuves en 2013.

Dans la [statistique](#) des ventes de véhicules neufs, le peloton de tête comprend cinq marques: Volkswagen, Audi, Skoda, BMW et Mercedes. Si la présence du constructeur tchèque, passé aux mains de la firme de Wolfsburg, marque le retour du savoir-faire industriel de l'Europe centrale sous direction allemande, la présence parmi les plus gros vendeurs de marques partout ailleurs considérées comme appartenant à des fabricants très haut de gamme défie toute explication rationnelle.

Dans leurs arbitrages financiers, les Helvètes accordent clairement une place

très importante à la voiture. Ce tropisme mériterait une étude fine. Nous sommes, c'est bien connu, un peuple de locataires et, lorsque nous achetons de l'immobilier, l'amortissement reste en général très limité. Le revenu disponible est-il reporté sur la voiture qui devient signe de prestige social en lieu et place du logement? Ce n'est qu'une hypothèse.

Il n'y a bien sûr pas de relation directe simple entre les achats de 4x4 et les coûts du trafic routier. Notons simplement qu'en 2010, les coûts externes du trafic routier s'élevaient à 7,6 milliards de francs et ceux du trafic ferroviaire à 727 millions. En ce qui concerne les coûts directs, ils sont environ six fois plus élevés pour le trafic routier privé (51,3 milliards de francs) que ceux des transports publics de personnes (9 milliards). Ces [chiffres](#) - les derniers disponibles - datent malheureusement de 2005, mais la situation n'a sans doute guère évolué depuis. Tout commentaire s'avère superflu.