

Des clés pour décarboner la mobilité

La Suisse mise largement sur les véhicules électriques pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Et si le léger freinage relevé en ce début d'année du côté des ventes de voitures neuves, à prise comme thermiques, était l'occasion d'explorer vraiment d'autres pistes pour une mobilité durable?

Magazines

12 avr. 2025, 10:00



Sur les 6,5 millions de véhicules motorisés roulant en Suisse, on recense 4,8 millions de voitures de tourisme. Rien d'étonnant donc à ce que celles-ci se trouvent systématiquement en ligne de mire lorsque l'on s'interroge sur les façons les plus rapides et efficaces de décarboner la mobilité.

Illustrations EMELLE



Cet article est issu de notre supplément GO 2050 du printemps 2025. Retrouvez tous les sujets dans notre dossier Magazines.

Vingt-cinq ans: c'est le temps qu'il reste à la Suisse pour atteindre l'objectif de neutralité carbone qu'elle s'est fixé, tous secteurs confondus. Dans le viseur, les transports, responsables à eux seuls de plus du tiers des émissions de CO₂ dans le pays (hors trafic aérien). Numéro un sur le podium de nos déplacements, d'après l'Office fédéral de la statistique: la voiture, à bord de laquelle on effectue les deux tiers des kilomètres parcourus chaque année sur sol national. Sur les 6,5 millions de véhicules motorisés roulant dans toute l'Helvétie, on recense donc 4,8 millions de voitures de **tourisme**. Rien d'étonnant donc à ce que celles-ci se trouvent systématiquement en ligne de mire lorsque l'on s'interroge sur les façons les plus rapides et efficaces de décarboner la mobilité.

Mais le chemin est long de la prise de conscience au passage à l'acte. Nous avons beau presque toutes et tous connaître une famille qui se félicite d'avoir troqué son SUV contre trois vélos couchés ou avoir un collègue qui profite de ses trajets en train pour suivre un cours sur l'IA ou rédiger un roman, les chiffres sont bornés. Toujours d'après l'Office fédéral de la statistique, ces fameux 6,5 millions de véhicules routiers à moteur (hors cyclomoteurs) immatriculés en Suisse seraient 42% plus nombreux en 2024 qu'en l'an 2000.

N'avons-nous rien compris?

Ou faut-il plutôt chercher les coupables ailleurs, par exemple du côté des autorités, qui se contentent de proposer des directives non contraignantes? En réalité, le problème est double. Pour commencer, inciter les conductrices et conducteurs à remplacer leur bonne vieille «titine» à essence par un véhicule à prise relève «de la loi du moindre effort car, au fond, en dehors de la propulsion, rien ne change, les automobilistes n'ont pas besoin de modifier leurs habitudes», résume **Franco Tufio**, ingénieur en transports diplômé EPFL et directeur général du **groupe Citec**, un bureau d'études suisse spécialisé dans le domaine des transports et de la mobilité.

Le second problème découle du précédent, comme le démontre toujours **Franco Tufio**: «Rouler électrique ne résoudra pas la question de l'encombrement des voies. Rappelons que, depuis les années 1980, le nombre de véhicules en circulation a doublé en Suisse, mais pas la taille du réseau routier.» D'où les embouteillages que l'on connaît. Mais il y a plus: cette saturation induit aussi la quasi-impossibilité de consacrer davantage d'espace à la mobilité douce – cela impliquerait en effet d'en «voler» aux bus, taxis ou voitures. «Une vraie politique du changement s'impose», conclut l'ingénieur.



Illustrations EMELLE

Une feuille de route non contraignante

Or, loin d'inciter les citoyennes et citoyens à réfléchir à leur mode de déplacement, la Suisse mise largement sur le passage de l'essence à l'électrique. En 2018, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), suivi par une septantaine de poids lourds de l'économie, du secteur public, d'associations et d'ONG, ainsi que de représentants du monde scientifique, imagine la Feuille de route pour la mobilité électrique 2025. Le 3 septembre dernier, le conseiller fédéral Albert Rösti décide de prolonger ce document jusqu'en 2030. Non contraignant, ce texte fixe trois objectifs pour développer l'électromobilité en Suisse: 50% de véhicules rechargeables parmi les nouvelles immatriculations, 20 000 stations de recharge accessibles à tous, ainsi que des solutions de recharge simples et adaptées au réseau. Sur le terrain, les résultats sont mitigés. Geoffrey Orlando, responsable romand de l'association Swiss eMobility, affiche un demi-optimisme. Au rayon des bonnes nouvelles, il relève que l'on dénombre «20 000 points de recharge publics équipés en ce début d'année, ce qui fait de la Suisse l'une des régions disposant du meilleur maillage sur le continent européen». En revanche, au niveau des véhicules en circulation, notre pays s'en sort tout juste avec la mention «peut mieux faire»: «On atteint les 30% de véhicules à prise en circulation pour le moment, alors que l'objectif pour 2025 est de 50%, rappelle-t-il. On est loin de la Norvège, championne d'Europe du genre avec 86% de ce type de voitures vendues sur son territoire en 2023.

Taxe sur les véhicules: ça dépend des cantons

Nous sommes d'autant plus loin du compte que l'an dernier, en Suisse, comme dans toute l'Europe d'ailleurs, les immatriculations de véhicules neufs ont reculé. Pour les modèles à essence ou diesel, ce freinage de 5% peut prendre des allures de bonne nouvelle. Mais pour la première fois après quatre ans de forte croissance, les véhicules électriques suivent le mouvement. Avec 3% de ventes en moins, les nouvelles acquisitions de ce type de voitures passent de 21% en 2023 à environ 19% en 2024. Une évolution similaire est observée pour les hybrides rechargeables. Pour Geoffrey Orlando, «s'ajoute à cela le fait que Berne a supprimé au 1^{er} janvier 2024 l'exonération de la taxe d'importation des véhicules – elle ne représentait que 4% du prix, mais cela ne transportait pas un bon message», poursuit-il. Toujours dans la même veine, les États ont biffé l'installation de bornes de recharge de la révision de la loi sur le CO₂.



Illustrations EMELLE

Quant aux cantons, ils se prennent les pieds dans le tapis de l'imposition des véhicules électriques. Chacun y va de son propre calcul: «Le Model Y de Tesla, un SUV manufacturé en **Allemagne**, illustre bien ces disparités», résume le responsable Suisse romande de l'association Swiss eMobility. «Dans le canton de Vaud, où seul le type de motorisation pèse dans la balance, l'impôt s'élèverait à une cinquantaine de francs. À Fribourg, où le calcul d'imposition dépend uniquement de la puissance du moteur, cette somme a doublé et dépasse désormais les 800 francs. Tout cela donne un mauvais signal à la population, alors que les politiques devraient faire exactement l'inverse. »

Et si on changeait de point de vue?

Autant d'obstacles qui pourraient amener à douter du réalisme des objectifs de décarbonation. Ou nous inviter à changer de point de vue et à rechercher des chemins de traverse. Pour ce faire, l'ATE (Association transports et environnement) mise largement sur la révolution numérique. Rappelant que, «actuellement, les voitures sont inutilisées pendant 95% de leur existence et, pendant les heures de pointe, elles ne transportent en moyenne que 1,1 personne», elle compte sur les nouvelles technologies pour favoriser «un meilleur taux d'occupation et d'utilisation des véhicules. Leur partage entre utilisateurs devra devenir la norme (autopartage, covoiturage) et la voiture privée de particuliers l'exception». Une solution semble en tout cas s'esquisser: notre mobilité de demain sera multimodale ou ne sera pas. Nous sommes en outre appelés à la questionner et à la faire évoluer au fil de notre existence.