

visibilité

» **auto-schweiz**
auto-suisse

NEWSLETTER MAI 2011

ÉDITORIAL

Mesdames, Messieurs,

Quelles sont exactement les intentions des autorités lorsqu'elles passent délibérément sous silence des relations de cause à effet importantes? Nous avons remarqué un communiqué de presse de l'Office fédéral de l'environnement qui passe comme par hasard sous silence quelques faits et relations de cause à effet importants et qui minimise de la sorte les prestations écologiques de la branche automobile.

[Lisez nos explications.](#)

Maintenant, l'Etat annonce enfin la couleur: il est prévu d'augmenter le prix de la vignette autoroutière de la bagatelle de 150%, de 40 à 100 francs. Il est également prévu de restreindre massivement ce qu'on appelle le forfait des pendulaires, soit la possibilité de déduire des impôts les frais de déplacement professionnel. Il se peut aussi que le prix de l'essence augmente d'environ 30 centimes par litre en raison de l'introduction prévue de la taxe sur le CO₂. Comme si nous l'avions su (mais nous l'avions naturellement subodoré), nous avons lancé en février la campagne «Doublement des frais automobiles – sans moi». Elle a trouvé un bon écho et continue naturellement à être déployée. Vous trouverez toutes les informations sur cette campagne dans [l'interview d'Andreas Burgener](#), directeur d'auto-suisse.

Last but not least, je souhaite défendre une idée astucieuse: la mise en place d'un médiateur pour combattre le stress des automobilistes confrontés aux chantiers d'autoroute. Nous avons fait le nécessaire pour que le Conseil fédéral doive prochainement s'exprimer à ce sujet. [Pour en savoir plus, lisez](#)



Max Nötzli
Président d'auto-suisse

Éditorial

Sous les feux de l'actualité

Dans le collimateur

On en parle

Vraiment intelligent

Coup d'œil

Editeur

auto-suisse
Association importateurs
suisse d'automobiles
Case postale 5232
Mittelstrasse 32
CH-3001 Berne
T 031 306 65 65
F 031 306 65 60
info@auto-schweiz.ch

Pour tout renseignement
complémentaire:
Andreas Burgener,
Directeur
Eduard Daetwyler,
Relations publiques
Ruedi Blessing,
Technique/statistiques
www.auto-suisse.ch



ROULERINTELLIGENT.CH

[ici.](#)

Je vous souhaite une lecture agréable et j'espère qu'elle vous donne matière à réflexion.

P.-S.: Si vous connaissez d'autres personnes qui pourraient à votre avis s'intéresser à notre newsletter, nous vous remercions à l'avance de votre recommandation et vous prions de bien vouloir nous [indiquer leur adresse e-mail.](#)

[Vers le début de la page](#)

SOUS LES FEUX DE L'ACTUALITÉ

Lorsqu'on passe délibérément les circonstances sous silence...



«Les émissions de gaz à effet de serre des moyens de transport ont augmenté entre 1990 et 2009 de 1,8 million de tonnes ou de 12%» – cette phrase en apparence anodine a figuré récemment dans un communiqué de presse de l'Office fédéral de l'environnement ([18 avril 2011, www.bafu.admin.ch](#)). Elle était censée conforter l'annonce qu'en Suisse, le recul des émissions de gaz à effet de serre de 1,5 million de tonnes en 2009 était insuffisant par rapport à l'année précédente, car il se situait toujours 0,6 million de tonnes en dessous de l'objectif de Kyoto de 48,6 millions de tonnes.

Nous pensons que ce communiqué sème la confusion dans les esprits, car des choses (protocole de Kyoto, comparaison globale 2008/2009, comparaisons de secteurs depuis 1990) qui n'ont rien à voir ensemble sont comparées. En y regardant de plus près, nous constatons surtout que ce communiqué de presse est très problématique. La problématique de la citation d'une «augmentation de 12 pour cent» réside dans le fait que l'on passe les circonstances sous silence. Ne s'agit-il que d'une astuce ou se peut-il que nos autorités veuillent délibérément pratiquer du «Auto-Bashing»?

«**A l'heure actuelle, le trafic est** responsable d'un tiers de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre», peut-on y lire. On ajoute [un graphique](#) illustrant l'évolution dans les différents secteurs comme l'industrie, les prestations de services, les ménages et le trafic. Entre 1990 et 2009, on a pu réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des ménages de 10%, celles de l'industrie et des prestations de service de 9% et celles de l'agriculture de 7%. Avec une augmentation de 12% non commentée, la branche automobile fait naturellement office de bouc émissaire. En considérant la part aux émissions de CO₂ du secteur des transport, on constate qu'elle n'a augmenté que de 4% – de 28 (1990) à 32% (2009).

Les motifs qui sont à l'origine de cette augmentation ne sont

pas mentionnés. Par souci de transparence, nous allons énumérer ici ce qui s'est passé dans le secteur du trafic routier motorisé entre 1990 et 2009:

- L'effectif de véhicules à moteur en Suisse est de nos jours d'environ 5,4 millions; soit une augmentation de 42 pour cent depuis 1990 (chiffres de l'OFS).
- Dans le trafic voyageur privé, le nombre des personnes-kilomètres était il y a 20 ans d'environ 77,76 millions, et dans le trafic de marchandises, de 11,52 millions de tonnes-kilomètres. En 2009, ce nombre était de 89,93 millions pour le trafic voyageur, et de 16,73 millions pour le trafic de marchandises. Cela correspond à une augmentation des prestations de transport de 15,6% pour le trafic voyageur, et de 45,2% pour le trafic de marchandises.

En comparant ces faits avec l'augmentation de la part de CO₂ de 4% dans le secteur des transports, on est tenté de la trouver négligeable. Notre but n'est toutefois pas de minimiser ici quoi que ce soit, mais il s'agit simplement de montrer les relations correctes.

Un autre point nous consterne dans ces attributions de fautes par les autorités. Pour déterminer les consommations de carburant et de combustibles, l'OFEV se sert de deux poids et de deux mesures. L'impact des hivers plus ou moins froids sur la consommation de combustible étant très grand, on procède à ce qu'on appelle une «correction climatique». Les fluctuations de la consommation de combustible que les besoins de chauffage plus ou moins grands entraînent sont compensées de la sorte. Or on constate que pour la consommation de carburant, qui est tout autant que la consommation de combustibles influencée par les fluctuations climatiques, entendez par là des périodes de froid plus ou moins longues, on ne procède pas à une telle «correction climatique».

Au cours des années passées, les constructeurs d'automobiles ont fait d'immenses progrès en matière d'efficacité énergétique, de moteurs propres et de sécurité des véhicules. Nous rappelons que la consommation moyenne de la flotte de voitures neuves actuelle en Suisse se situe à 6,7 litres/100 km alors qu'il y a 20 ans, elle était encore supérieure à 9 litres, et il y a 10 ans, de 8,4 litres/100 km – cela bien que des masses nettement plus grandes doivent être propulsées, les voitures étant devenues plus lourdes pour des raisons de sécurité. Le recul des émissions polluantes est encore plus spectaculaire que la baisse constante de la consommation de carburant. Alors que par le passé, on mesurait encore les substances polluantes en grammes, elles sont de nos jours de l'ordre de microgrammes, et certains composants ont baissé à un tel point qu'on ne peut plus guère les détecter avec les techniques de mesure actuelles.

Les progrès écologiques réalisés par l'industrie automobile au cours des années passées sont spectaculaires. Elle peut s'en enorgueillir à juste titre et peut et doit les signaler constamment.

Si les Verts et la gauche désignent malgré tout constamment le véhicule à moteur privé comme un bouc émissaire polluant, cela témoigne de leur idéologie et d'un manque de connaissances flagrant. Mais de la part d'un office fédéral, on ne saurait tolérer de tels entourloupettes politiques.

[Vers le début de la page](#)

DANS LE COLLIMATEUR

En février, auto-suisse a lancé la campagne «Doublement des frais automobiles – sans moi!». Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse, raconte dans une interview les raisons qui ont poussé auto-suisse à lancer cette campagne et les réactions qu'elle a provoquées. Il annonce par ailleurs les démarches envisagées pour la suite:



Andreas Burgener, la campagne «Doublement des frais automobiles – sans moi!» a été lancée en début d'année. Quel est le but visé par auto-suisse?

Notre pays a besoin d'une politique des transports plus équitable. Celle-ci ne peut être réalisée qu'avec les parlementaires appropriés, entendez par là avec ceux qui sont «compatibles avec le trafic automobile». Cette campagne a pour objectif de réveiller d'abord les électrices et électeurs pour leur montrer ce qui, à l'avenir, risque d'aller de travers dans notre pays en matière de trafic automobile et de trafic individuel motorisé. En d'autres termes: par des arguments objectifs, nous souhaitons informer le public sur la politique des transports actuelle et les conséquences qui en découleront.

Quelles ont été jusqu'à présent les réactions?

Elles ont été positives sans exception. De nombreuses personnes pensent qu'il est grand temps de combattre les circonstances actuelles en politique des transports et nous soutiennent de toutes leurs forces.

Se contenter de faire paraître des annonces factuelles ne sera guère suffisant pour inciter les citoyens à donner leur voix aux bons politiciens, à savoir à ceux qui sont «compatibles avec le trafic automobile». Quelles autres mesures sont prévues?

Les annonces factuelles nous ont permis de faire bouger les choses, d'ouvrir les yeux aux citoyens et de leur montrer les causes à effet. Mais ce n'est qu'après les vacances d'été que les grandes manœuvres vont commencer: avec des annonces spéciales, nous allons recommander aux électeurs les candidates et candidats susceptibles de pratiquer une politique des transports raisonnable et surtout équitable. En d'autres termes:

nous allons publier des listes avec des recommandations de vote, et cela tant dans la presse que dans les médias électroniques. Vous trouverez d'ailleurs aujourd'hui notre campagne sur Facebook: www.facebook.com/DoppelteAutokostenOhneMich

Quand les listes de recommandations de vote vont-elles exactement paraître?

En temps utile avant les élections du Parlement, à savoir concrètement aux mois de septembre et octobre.

[Vers le début de la page](#)

ON EN PARLE

Sondage routier

Il est prévu d'augmenter le prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs, la taxe sur le CO₂ prévue entraînera une augmentation du prix de l'essence d'environ 30 centimes, et l'impôt d'importation des voitures va doubler. Jusqu'à quel point les citoyennes et citoyens suisses sont-ils au courant des taxes et redevances dont ils doivent s'acquitter pour l'automobile? Nous avons organisé un sondage sur les routes bernoises (*en allemand*) ...



[Vers le début de la page](#)

VRAIMENT INTELLIGENT

auto-suisse revendique un ombudsman pour les gens stressés par les chantiers d'autoroute

Des annonces d'embouteillages au quotidien, du matin au soir, encore et encore. Ceux qui écoutent la radio peuvent s'en faire une idée. Mais ceux qui sont eux-mêmes fréquemment sur la route en font les frais et savent notamment à quel point une gestion efficace des chantiers d'autoroute fait défaut en Suisse. Le prochain été approche à grands pas et avec lui quasi inévitablement l'habituel chaos sur les chantiers des autoroutes suisses. Encore plus de pertes de temps, plus de collisions, de frustrations et d'énervements sont programmés, et parfois, on a même l'impression qu'ils sont voulus.



Des sondages montrent que les chantiers et leurs conséquences économiques et écologiques négatives sont de loin la source d'énervement la plus grande des conductrices et

conducteurs d'automobiles. Les automobilistes stressés par les embouteillages devraient pouvoir contacter un service centralisé à qui ils pourraient poser leurs questions (ou exprimer leur frustration) à propos de certaines situations de chantier. auto-suisse demande par conséquent la mise en place d'un médiateur qui sera aussi à l'écoute des éventuelles propositions d'améliorations ([communiqué de presse de mars](#)).

La démarche d'auto-suisse est soutenue par le conseiller national zurichois PRD Markus Hutter. Il pense que la mise en place d'un médiateur est en accord avec sa motion 10.3822 (intervention Hutter) qui a été approuvée par le Parlement et le Conseil fédéral. Hutter y a revendiqué une meilleure coordination des activités de chantier sur les principaux axes de circulation et une gestion optimisée de la durée de vie et de l'état des routes nationales. Il va déposer pendant la session d'été la motion de médiateur complémentaire.

Il y a quelques années, l'ancien ministre des transports Adolf Ogi a promis une amélioration de cette situation. La longueur des chantiers d'autoroute devait être limitée, et entre deux chantiers, il fallait obligatoirement prévoir un tronçon libre d'au moins 30 km. On allait par ailleurs faire le nécessaire pour que le trafic puisse se dérouler toujours sur quatre voies, également dans les secteurs de chantiers. A l'heure actuelle, on constate que ces mots n'étaient que du vent. Cela en premier lieu parce que, pendant son long règne, Moritz Leuenberger n'a rien fait pour maîtriser la situation des embouteillages. Cette passivité a été d'autant plus fatale que le volume des transports a en même temps littéralement explosé sur les artères principales.

La désignation d'un «médiateur des embouteillages» répondrait à un besoin très répandu. Cela permettrait aux automobilistes de s'adresser sans longues recherches (le plus souvent vaines) à un interlocuteur compétent qui pourrait également, en cas de réclamations justifiées, intervenir auprès des services officiels adéquats. Pour éviter tout soupçon de connivence entre offices, il ne faut pas qu'il s'agisse d'un service officiel. Idéalement, le choix et la rémunération d'un tel médiateur devraient être confiés à la branche automobile et des transports en Suisse. auto-suisse acceptera avec plaisir de chercher et de trouver des solutions adéquates.

[La «carte des chantiers d'autoroute» publiée par la WELTWOCH](#)e fournit un aperçu des plus grands chantiers actuels en Suisse.

[Vers le début de la page](#)

COUP D'ŒIL

«**Doublement des frais automobiles – sans moi!**»



Les milieux politiques rendent la conduite automobile de plus en plus chère. Ce que nous payons aujourd'hui déjà – et ce qui nous attend demain ...



[Vers le début de la page](#)

[Annuler la newsletter](#)

[Lire la newsletter online](#)