

# visibilité

» **auto-schweiz**  
**auto-suisse**

## NEWSLETTER MAI 2010

### ÉDITORIAL

Vous avez devant vous sur l'écran la première édition de la newsletter politique d'auto-suisse, l'Association des importateurs suisses d'automobiles. Avec ce nouveau moyen d'information en ligne, nous allons dès maintenant informer à intervalles réguliers les preneurs de décisions des milieux politiques et économiques, les associations et organisations sympathisantes et les délégués des médias sur le thème de l'automobile, de la mobilité, des transports, de la politique et de l'économie. Nous espérons que nos informations vont susciter votre intérêt.



**Max Nötzli**  
Président d'auto-suisse

Le principal thème de cette première édition est la révision partielle de la Loi sur le CO<sub>2</sub>, car nous pensons que le projet du Conseil fédéral mène tout droit dans une impasse et n'est pas réalisable sous la forme actuelle. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) s'en est aperçue elle aussi et a élaboré un contre-projet qui sera traité au Parlement pendant la

### Éditorial

Sous les feux de l'actualité

Dans le collimateur

Trois questions à Max Nötzli

Planificateur d'itinéraire

On en parle

Coup d'oeil

Vraiment intelligent ...

### Editeur

auto-suisse  
Association importateurs suisses 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



session d'été prochaine. [Lisez notre rapport à ce sujet.](#)

Comme vous le savez, la vérité des coûts dans les transports est une question qui reste d'actualité. Cela a inspiré à un quotidien suisse renommé la réflexion suivante: «On compte faire raquer la route encore plus pour le rail.» Là, nous disons clairement: «Cela suffit!», auto-suisse n'a rien contre des transports publics (TP) qui fonctionnent de manière irréprochable, mais nous nous battons pour que l'on cesse enfin de demander systématiquement aux conductrices et conducteurs d'automobiles de financer les TP. Vous trouverez notre avis à ce sujet, accompagné de quelques chiffres révélateurs, [ici](#).

Ce ne sont là que deux exemples parmi les thèmes abordés par notre newsletter. 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](#).

Maintenant, je vous souhaite une lecture agréable.

[Vers le début de la page](#)

## SOUS LES FEUX DE L'ACTUALITÉ

### **Projet de CO<sub>2</sub>: le mauvais moyen pour atteindre un bon objectif**

Il est prévu de réduire dès 2015 les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures nouvellement immatriculées à 130 grammes par kilomètre (g/km). C'est ce que propose le Conseil fédéral pour la révision partielle de la Loi sur le CO<sub>2</sub>. Le Conseil national va aborder ce dossier au cours de la session d'été à venir. auto-suisse combat cette idée du Conseil fédéral, car elle ne prend pas en considération les particularités de la mobilité suisse et entraînerait pour les conductrices et conducteurs une augmentation moyenne du prix des voitures de 1300 francs.



La réduction du gaz à effet de serre CO<sub>2</sub> et l'efficacité énergétique sont depuis longtemps déjà des directives importantes de la branche automobile. Grâce à la recherche et à l'innovation, les importateurs proposent en Suisse plus de 1800 modèles qui ne consomment en moyenne que 5,9 litres d'essence par kilomètre et qui émettent par conséquent aussi moins de CO<sub>2</sub>. C'est aussi grâce à la branche automobile qu'en comparaison internationale la Suisse fait partie des bons élèves en matière de protection du climat. Même si en Suisse, 0,2 pour cent seulement des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> sont produites, auto-suisse soutient

d'autres mesures pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, voire pour les empêcher.

### ***Les prix des voitures neuves augmenteraient de 3 pour cent***

L'intention est louable, mais le chemin préconisé par le Conseil fédéral n'est pas le bon. Les planificateurs du Département des transports justifient la fixation à 130g/km par l'alignement aux directives européennes. C'est là une argumentation peu loyale. En effet, aucun des pays européens ayant une flotte de voitures neuves aux émissions de CO<sub>2</sub> similaires aux nôtres ne doit atteindre la valeur moyenne visée par l'UE. En l'occurrence, on compare deux choses qui ne sont pas comparables.

Dans la Communauté européenne, les pays aux valeurs de CO<sub>2</sub> élevées, par exemple la Suède et l'Allemagne, ont la possibilité de compenser leurs émissions avec celles plus modestes de l'Italie et du Portugal. La Suède et l'Allemagne ne vont jamais atteindre les 130g/km d'ici à 2015. Mais grâce à la compensation avec les émissions des 27 pays membres de l'UE, ces nations ne doivent pas pour autant s'attendre à des sanctions. En revanche, la Suisse ne peut pas tabler sur un tel calcul mixte.

En dépit de cette constatation, les fonctionnaires bernois devront prononcer, en cas de non-respect de cette limite, des amendes qui pourront atteindre un montant de 350 millions de francs. C'est peu encourageant pour l'économie suisse, et c'est une très mauvaise nouvelle pour les consommateurs: les prix des voitures neuves augmenteraient de 3 pour cent ou de 1300 francs par voiture.

### ***Dans les Grisons, il y a plus de montagnes qu'à Bruxelles***

Il existe d'autres particularités suisses qui entraînent une augmentation de la consommation d'essence et par conséquent des émissions de CO<sub>2</sub>. Pour des raisons fiscales, la part des voitures diesel est très basse, soit de 30 pour cent contre 54 pour cent dans l'UE. Ensuite, la Suisse est un pays de montagnes. Ce n'est donc guère étonnant que chez nous, on rencontre plus souvent des véhicules 4x4 qu'à Bruxelles ou Amsterdam (60 pour cent des voitures immatriculées dans les Grisons sont des tractions intégrales, soit une proportion de 26 pour cent chez nous contre 9 pour cent seulement dans l'UE!).

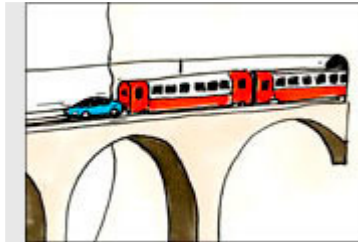
La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a heureusement pris en considération ces faits. Elle considère que l'objectif fixé par le Conseil fédéral est disproportionné et elle propose de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves d'ici à la fin 2015 non pas à 130, mais à 150 g/km. Il ne faut pas pour autant considérer cela comme une concession: les 150 g/km sont pour la Suisse aussi difficiles à réaliser que les 130 g/km pour

l'Europe. Les deux projets correspondent d'ailleurs à des directives de réduction rigoureuses. Mais auto-suisse plaide malgré tout pour cette requête et espère que l'ensemble de la Chambre se ralliera à cette ligne.

[Vers le début de la page](#)

## DANS LE COLLIMATEUR

**La vérité des coûts doit servir de base à une politique des transports judicieuse!**



En Suisse, près de 80 pour cent du trafic voyageur et de marchandises passent par la route. Mais simultanément, nous sommes aussi les champions mondiaux des voyages en train. Le rapport entre les coûts des infrastructures ferroviaires et routières devrait donc être équilibré et judicieusement défini par les politiciens.

Mais ce n'est malheureusement pas le cas. Les milieux politiques ne cessent d'encourager les transports publics (TP) par tous les moyens. Nous avons voulu en avoir le cœur net et avons effectué le calcul suivant: entre 1970 et 2007, les dépenses globales de la Confédération pour cent kilomètres de prestations sont restées quasiment inchangées pour les routes, celles des TP ont en revanche augmenté de 2500 % (deux mille cinq cents pour cent)! En d'autres termes: en 2007, la Confédération a dépensé selon ses propres indications en pour cent par kilomètres de prestations des TP 16 francs et 10 centimes, contre 2 francs et 35 centimes pour le trafic routier.

On fait aussi souvent abstraction d'autres chiffres éloquentes. L'année passée, les conductrices et conducteurs d'automobiles ont versé à la Confédération et aux cantons plus de 11 milliards de francs en impôts et redevances (impôt sur les huiles minérales, droits d'importation, autres droits de douane, vignette autoroutière, taxes sur la valeur ajoutée, RPLP, impôts sur les véhicules à moteur). En effectuant le même calcul pour les voyages en train, on arrive exactement au contraire: la moitié de chaque billet n'est pas financée par le voyageur, mais par des subventions.

Il faut mettre sur table la totalité de la vérité des coûts lorsqu'on pose à Berne les nouveaux jalons pour les investissements dans les infrastructures des moyens de transport rail et route. Par exemple cette vérité des coûts: plus de 20 pour cent, soit 1,9 milliard de francs de l'argent que les usagers de la route versent à la Confédération, sont engagés à l'heure actuelle pour des

projets ferroviaires, et près de 40 pour cent alimentent la caisse générale de la Confédération. Ou encore cette autre vérité des coûts: le compte routier présente un degré annuel d'autonomie financière de près de 120 pour cent, alors que celui du compte ferroviaire est inférieur à 50 pour cent.

Les CFF se trouvent de plus en plus dans une situation critique. Les plus de sept milliards de contributions aux TP ne suffisent ni à une exploitation irréprochable ni aux investissements dans l'avenir. Pour le projet Rail 2030, il faudrait mettre à disposition plus de vingt milliards de francs supplémentaires. En même temps, de nombreuses routes ont besoin d'être assainies, et l'A1 connaît des embouteillages systématiques. Or les bouchons qui ont des répercussions sur l'économie et l'environnement, et tapent sur les nerfs des automobilistes sont de plus en plus fréquents.

Au nom de la vérité des coûts, les milieux politiques doivent modifier la disproportion au niveau des investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières. Il faut également mettre résolument le holà à ceux qui ne cessent de revendiquer de nouvelles taxes et charges sur le trafic automobile que l'on prend apparemment pour une vache à lait. Il faut de manière générale cesser de dénigrer la voiture et d'entraver la conduite automobile, car il s'agit du moyen de transport le plus apprécié par les citoyens suisses. Une dernière vérité des coûts montre en effet: l'économie nationale suisse retire du trafic routier un retour sur investissement cinq fois plus élevé que du trafic ferroviaire.

[Vers le début de la page](#)

## TROIS QUESTIONS À MAX NÖTZLI

**Monsieur Nötzli, pourquoi pensez-vous que de nombreux citoyens suisses ne veulent pas entendre parler de la vérité des coûts en matière de politique des transports?**

Cela correspond à une tradition. Dans le débat politique des décennies passées, le chemin de fer a clairement été prioritaire. Le problème de la «vérité des coûts» est maintenant discuté depuis des lustres et à chaque fois, le secteur des TP a réussi à mieux tirer son aiguille du jeu que la route en dépit de la réalité des faits.

**Mais n'existe-t-il pas d'excellentes raisons pour bien financer les transports publics en Suisse?**

Il est certes souhaitable que les TP soient bien financés. Seulement: on ne voit pas pourquoi c'est le trafic routier motorisé qui doit financer une bonne partie de leurs coûts. En

définitive, un système de TP bien organisé bénéficie à tous, et il convient par conséquent de prier tout le monde à la caisse au lieu de taxer de manière disproportionnée les automobilistes.

### **Que souhaitez-vous au juste: faire preuve de plus de retenue au niveau des dépenses pour l'infrastructure ferroviaire ou tout simplement plus d'argent pour la route?**

A l'avenir, la route aura besoin de beaucoup d'argent pour le développement très urgent du réseau, pour éliminer les goulets d'étranglement et pour l'entretien. Si les recettes routières sont exclusivement utilisées pour ces tâches, les problèmes à venir pourront trouver une solution, mais tel ne sera pas le cas s'il faut couvrir encore plus de besoins ferroviaires. Si les TP ont besoin de plus d'argent, il faut trouver de nouvelles possibilités de financement, par exemple une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée. Il faut enfin cesser d'avoir recours au modèle du (méchant) trafic automobile qui doit payer en grande partie le (gentil) trafic ferroviaire.

[Vers le début de la page](#)

## **PLANIFICATEUR D'ITINÉRAIRE**

Situation actuelle des projets déterminants pour la politique des transports en matière de routes et de financement de la mobilité:

**Janvier 2010:** initiative populaire «Des véhicules plus respectueux des personnes - initiative anti-4x4»: le Conseil fédéral se prononce clairement contre l'initiative populaire et a soumis au Parlement un contre-projet indirect. La commission compétente du Conseil national (CEATE-CN) a rejeté tant ce contreprojet indirect que l'initiative.

**Janvier 2010:** aboutissement d'une initiative populaire pour le lancement d'une initiative cantonale à Uri «Deuxième tube routier au Gothard en vue de l'assainissement total du tunnel».

**Février 2010:** dans le rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse, le conseiller national Leuenberger compte avec un besoin de financement de 135 milliards de francs pour le développement du réseau routier et ferroviaire qui doit être couvert avec un Mobility Pricing. La consultation sur ce rapport a abouti à un rejet de ce modèle de financement.

**Mars 2010:** Saint-Gall est la première ville à approuver en votation populaire l'initiative des villes actif-traffic pour encourager les TP et la mobilité douce. Des initiatives similaires ont été lancées à Winterthur, Zurich, Bâle-Ville, Lucerne et Genève.

**Mars 2010:** Loi fédérale relative à une redevance pour l'utilisation des routes nationales: le Parlement a approuvé la nouvelle Loi relative à une redevance pour l'utilisation des routes nationales. La vignette continuera de coûter 40 francs, mais l'amende sera augmentée à 200 francs. Le Conseil fédéral décide de l'entrée en vigueur de la loi.

**Avril 2010:** lancement de la collecte de signatures pour l'initiative «Protection contre les chauffards».

**Avril 2010:** Ordonnance de la Loi sur la circulation routière: les innovations les plus importantes ont été les nouvelles dispositions de sécurité pour le transport des enfants âgés de moins de 12 ans.

**Session d'été 2010:** révision de la Loi sur le CO<sub>2</sub>: objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> après 2012 avec la prescription d'atteindre, d'ici à l'an 2020, une réduction de 20, voire même de 30 pour cent par rapport à 1990. Le Conseil national en débatera pendant la session d'été. [Ici](#), vous trouverez de plus amples informations sur ce thème.

**Session d'été 2010:** initiative parlementaire Stähelin: suppression de la vignette pour les vélos. La modification de la loi est adressée au Conseil fédéral pour prise de position et devra être traitée pendant la session d'été 2010 par le Conseil des Etats.

**2<sup>e</sup> moitié 2010:** Via sicura – programme pour plus de sécurité sur la route. Le message du Conseil fédéral avec un catalogue de législations est annoncé pour le deuxième semestre 2010.

**2<sup>e</sup> moitié 2010:** arrêt fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales: on vise les goulets d'étranglement sur l'A1 à Crissier et sur le contournement nord de Zurich/Gubrist. En 2009, les moyens financiers nécessaires ont été alloués à la première étape de financement. Ce projet sera traité par le Conseil des Etats pendant la session d'été.

**Juillet 2010:** le changement des indications sur l'étiquetteEnergie des voitures de tourisme neuves entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2010.

**Août 2010:** l'entrée en vigueur de l'équitéEnvironnement est prévue au 1<sup>er</sup> août 2010. Elle doit remplacer l'actuelle étiquetteEnergie. Des ordonnances vont suivre d'ici à 2011.

**Août 2010:** écoulement du délai pour le traitement de l'initiative populaire «Pour un climat sain». Le Conseil national a approuvé en mars 2010 la demande de rejet du Conseil fédéral.

**Septembre:** initiative populaire fédérale «Pour les transports publics» – fin du délai de récolte de signatures le 17 septembre

2010.

**2010:** ramener les règles de la circulation à l'essentiel (Projet «Verve») – révision totale des règles de la circulation et de l'Ordonnance sur la signalisation routière. Consultation prévue.

[Vers le début de la page](#)

## ON EN PARLE

### Entretien avec Andreas Burgener



En comparaison avec le même trimestre de l'année précédente, on a vendu cette année 8,8 pour cent de voitures neuves en plus.

La crise est-elle déjà finie? Qu'est-ce qui explique cette évolution positive? Que pense auto-suisse de cet essor? Quels sont les pronostics pour le deuxième semestre 2010? Quelles voitures ont actuellement le vent en poupe et lesquelles moins? Ecoutez les réponses à ces questions dans l'interview vidéo d'Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse. Cette interview n'existe qu'en langue allemande.

[Vers le début de la page](#)

## COUP D'OEIL

La vignette autoroutière va-t-elle bientôt coûter 100 francs? L'automne passé encore, le Conseil fédéral avait clairement rejeté la motion correspondante d'Urs Hany (PDC/ZH). Quelques mois plus tard seulement, le Département acquis par Leuenberger



Fonctionnaire des douanes vend en 1985 une des premières vignettes au prix de 30 francs.

prévoit de ne pas tenir parole: la Commission des transports du Conseil municipal a appris que l'option d'une «augmentation du prix de la vignette» est de nouveau à l'ordre du jour des autorités comme une parmi de nombreuses autres mesures pour financer les tâches d'infrastructure du trafic routier.

[Vers le début de la page](#)

... nous semble le nouveau site web de [ROULER INTELLIGENT](#), une campagne d'information consacrée à la mobilité intelligente. La nouveauté consiste dans un design plus jeune, une structure claire et



une partie multimédia. Dans le secteur [rouler INTELLIGENT](#), les personnes intéressées trouvent par exemple des conseils judicieux et utiles sur la conduite automobile, et dans le secteur [un avis INTELLIGENT](#) des informations actuelles et des avis sur les transports et la politique sont publiés. Faites de préférence tout de suite vous-mêmes un essai!

[Vers le début de la page](#)

[Annuler la newsletter](#)