

## Le Conseil fédéral est opposé à l'initiative «anti-4x4»

Berne, 21 janvier 2010. En préconisant des valeurs limites sévères pour les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme, le Conseil fédéral a formulé à la conférence de presse de ce matin un contre-projet indirect à l'initiative «anti-4x4» déposée par les Jeunes Verts. L'association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse et l'Union suisse des arts et métiers se réjouissent que le gouvernement de notre pays se prononce de sorte clairement contre cette initiative très hostile à l'économie et à l'automobile. Mais ils s'opposent résolument à une éventuelle intention de faire passer de la sorte sous forme d'un «pack» bien connu les valeurs limites définies dans le projet de révision partielle de la Loi sur le CO<sub>2</sub> dans leur conception actuelle. Les deux associations se réfèrent notamment à la consultation récemment organisée et attirent expressément l'attention sur le fait que les prescriptions définies à cette occasion et les délais visés sont complètement utopiques et qu'on n'a peu ou pas pris en considération les arguments que notre branche a avancés.

En cas de non-respect des limites de CO<sub>2</sub> prévues, les importateurs d'automobiles seraient sanctionnés de manière analogue à la réglementation en vigueur au sein de l'UE. Dès le quatrième gramme de CO<sub>2</sub> en trop, une amende d'environ 150 francs par gramme et véhicule serait infligée. auto-suisse et l'Union suisse des arts et métiers attirent l'attention sur le fait que ces sanctions (que les importateurs ne manqueraient pas de répercuter sur les prix de vente) ne frapperaient pas uniquement les voitures à traction intégrale, mais aussi des véhicules compatibles avec les besoins d'une famille et les modèles indispensables pour les cantons de montagne. Il faudrait s'attendre en moyenne à une augmentation des prix des automobiles entre 5 et près de 10 %.

Pour la révision de la loi, on a omis de prendre en considération le fait que la Suisse constitue un cas particulier :

- Pour des raisons de politique fiscale (prix élevé du diesel !), la part des véhicules diesel au parc automobile suisse est nettement plus faible que dans l'Union européenne (CH : 32,5%, UE : 53,6%). Cela maintient la consommation de flotte à un niveau inutilement élevé.
- Pour des raisons climatiques et topographiques, la part des véhicules 4x4 est près de trois fois plus élevée (CH : 26%, UE : 9,4%) ; dans les cantons de montagne comme les Grisons ou Appenzell Rhodes-Extérieures, plus de la moitié des véhicules sont dotés de la traction intégrale. Les voitures 4x4 ont une consommation plus élevée que les véhicules à traction sur deux roues et cela déjà pour des raisons de poids (+100 kg environ).
- Malheureusement, le projet de loi fait complètement abstraction du fait que la nouvelle valeur limite du CO<sub>2</sub> de l'UE ne doit pas être atteinte par chaque pays membre, mais seulement par la flotte globale de l'UE. On procède donc à un calcul mixte : des pays comme le Portugal ou l'Italie avec des véhicules plus compacts aident à compenser les émissions de CO<sub>2</sub> des pays aux voitures de

plus grandes dimensions comme la Suède ou la Finlande. La Suisse qui se trouve isolée devrait toutefois atteindre la valeur cible de 130 g de CO2 pour 2015.

Conclusion : en cavalier seul, la Suisse se trouve dans l'impossibilité d'atteindre les objectifs d'émissions très ambitieux dans les mêmes délais que l'UE dans son ensemble ; pour les raisons exposées, le rythme de réduction préconisé est infaisable sur un plan purement technique. Les milieux politiques devraient toutefois renoncer à formuler des objectifs utopiques pour de simples raisons idéologiques. C'est pourquoi auto-suisse demande une prolongation appropriée des délais ; dans notre consultation, nous avons évoqué un délai de 5 ans.

Les importateurs suisses d'automobiles et l'Union suisse des arts et métiers approuvent entièrement l'objectif de réduire les émissions de CO2 des véhicules à moteur. Ils acceptent aussi que l'Etat édicte des prescriptions pour y parvenir. Mais les interventions étatiques doivent rester raisonnables, être équilibrées au niveau écologique et économique et surtout être réalisables dans les délais préconisés. Jusqu'à présent, ces conditions ont été plus ou moins remplies. Mais les deux associations vont se défendre rigoureusement si l'on prend maintenant prétexte de la protection du climat pour édicter des règlements et valeurs limites irréalistes.

***Pour tout renseignement complémentaire, prière de contacter:***

Max Nötzli  
Président auto-suisse

Tél: 031 306 65 65 / 079 209 30 04  
E-Mail: [m.noetzli@auto-schweiz.ch](mailto:m.noetzli@auto-schweiz.ch)

Andreas Burgener  
Directeur auto-suisse

Tél: 031 306 65 65 / 079 474 21 04  
E-Mail: [a.burgener@auto-schweiz.ch](mailto:a.burgener@auto-schweiz.ch)

Hans-Ulrich Bigler  
Directeur USAM

Tél: 079 285 47 09  
E-Mail: [h.bigler@sgv-usam.ch](mailto:h.bigler@sgv-usam.ch)