



## NEWSLETTER OCTOBRE 2010

### ÉDITORIAL

Mesdames, Messieurs,

Sur la scène de la politique des transports, l'administration fédérale se livre à un nouvel exercice après l'échec de son étiquette Environnement: le DETEC examine actuellement les bases juridiques requises pour l'introduction de zones dites environnementales selon le modèle allemand. Ce projet est en consultation, et la date d'envoi des prises de position est fixée au 26 novembre. Nous allons vous exposer les raisons pour lesquelles auto-suisse est contre de nouvelles interdictions de circulation et vous fournir naturellement les arguments de notre prise de position.



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

Avoir le beurre et l'argent du beurre ainsi que la crème: le faible cours de l'euro peut inciter certains acheteurs d'automobiles à acquérir leur voiture neuve à l'étranger et de l'importer. En dehors des aspects négatifs pour notre économie nationale, cette façon de procéder comporte différents inconvénients que les acheteurs et acheteuses devraient impérativement connaître avant de se laisser tenter par une telle démarche.

Je vous souhaite bonne lecture!

PS: Si vous connaissez d'autres personnes qui pourraient s'intéresser à notre newsletter, nous vous remercions à l'avance

Éditorial

Sous les feux de l'actualité

Dans le collimateur

Planificateur d'itinéraire

On en parle

Coup d'oeil

Vraiment intelligent

### 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](mailto:info@auto-schweiz.ch)

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



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

### Stop, ici vous n'êtes pas en droit de circuler!

Imaginez un électricien indépendant qui a acheté il y a quelques années un nouveau break pour son commerce. Dans un grand bâtiment au centre-ville, il est mandaté d'une commande lucrative. Mais la nouvelle police environnementale l'arrête sur le chemin pour se rendre à son travail – stop, ici vous n'êtes pas en droit de circuler!

Imaginez un couple de touristes étrangers. Ils ont opté pour un hôtel sélect au centre d'une ville suisse, mais la nouvelle police environnementale leur gâche la joie en leur signifiant – stop, ici vous n'êtes pas en droit de circuler!

A la demande de certains cantons, la Confédération veut permettre la mise en place de zones environnementales dans les villes. Actuellement, différentes autorités urbaines se penchent elles aussi sur l'introduction de telles zones. Ce projet part certes d'un bon sentiment puisqu'il vise une amélioration de la qualité de l'air, mais avec l'introduction d'une nouvelle vignette obligatoire, de nouvelles interdictions et de nouvelles amendes, il va assurément dans le mauvais sens.

La première question à se poser est la suivante: l'objectif de l'amélioration de la qualité de l'air peut-il être atteint par ce moyen? Non, disent poliment les techniciens et les scientifiques, mais pour le dire crûment, il s'agit d'un exercice-alibi. La pollution atmosphérique par le trafic routier motorisé a fortement diminué grâce à la technique moderne (du catalyseur au filtre à particules). Alors que par le passé les émissions de NO<sub>x</sub>, HC et CO étaient mesurées en grammes au km, il s'agit à l'heure actuelle de milligrammes, et pour certains polluants, les émissions ne peuvent même plus être enregistrées par les techniques de mesure actuelles. Les émissions polluantes des véhicules à essence modernes sont à l'heure actuelle «très faibles» écrit le Touring Club de Suisse TCS.

Grâce à l'engagement des technologies les plus récentes, les émissions de particules fines diminuent elle aussi constamment. A l'heure actuelle, les politiciens savent ce que les spécialistes en mesures ont affirmé depuis longtemps: une réduction de la vitesse à 80 km sur les autoroutes pour cause de particules fines est une erreur. Tel est en toute logique aussi le cas de l'introduction des zones environnementales prévues par les autorités. Et cela a aussi déjà été prouvé: à Hanovre (part des véhicules diesel trois fois plus élevée que chez nous!), on n'a

constaté qu'un recul de 1% des particules fines dans la zone environnementale instaurée.

L'électricien et le couple de touristes que nous avons mentionnés, mais de manière générale les artisans, entrepreneurs, touristes, citoyennes et citoyens ordinaires avec des besoins de mobilité tout à fait normaux auraient à subir de manière disproportionnée les conséquences de l'introduction de zones environnementales. Les travaux administratifs et de contrôle des autorités seraient par ailleurs très importants, ce qui est gênant pour une idée dont le principe de base est déjà complètement faux, car elle ne vise qu'une partie comparativement petite de la problématique environnementale.

Quelles mesures faudrait-il donc prendre en lieu et place? Au lieu d'interdictions qui vont générer des contournements de nombreux kilomètres, il conviendrait d'empêcher les émissions indésirables par une gestion intelligente des flux de circulation et au moyen de systèmes d'incitation politiques qui permettent de remplacer par des véhicules plus modernes et à plus grande efficacité énergétique le plus d'un million de véhicules âgés de 10 ans et plus qui circulent sur nos routes.

[Vers le début de la page](#)

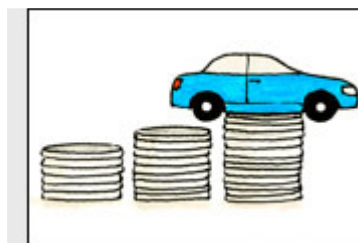
## DANS LE COLLIMATEUR

### **Prix des automobiles: la première impression est trompeuse**

«L'importation d'automobiles: désormais un jeu d'enfants» – en publiant de telles devises, les importateurs directs ou médias

pensent actuellement prouver leur proximité du client ou du lecteur. En raison de la force du franc, ils préconisent d'aller acheter sa voiture à l'étranger. A première vue, les voitures vendues par les importateurs et agents officiels semblent effectivement plus chères que les modèles achetés à l'étranger.

Mais à y regarder de plus près, les clients s'aperçoivent vite que les voitures importées parallèlement ne correspondent guère au niveau d'équipement élevé auquel les Suisses sont habitués. Manquent les longues garanties d'entretien et de réparation, les offres de leasing et les prestations de service gratuites complémentaires qui font partie des packs de service proposés par les partenaires de marché indigènes. Le prix suisse comporte aussi l'approvisionnement en pièces détachées et l'enlèvement du véhicule, sans compter des traditions bien suisses comme des salaires décents et la formation des apprentis. Mais aussi et



surtout: un fournisseur étranger ne pourra pas vous soumettre une offre de reprise pour votre voiture.

Le commerce automobile est un marché d'éviction compétitif et élastique. Les acheteuses et acheteurs ont beaucoup d'atouts en main: ils comparent, négocient et demandent des rabais. L'augmentation des chiffres de vente prouve qu'ils trouvent ce qu'ils cherchent. De nombreux importateurs ont depuis longtemps réagi à la faiblesse de l'euro par des actions créatives, ce qui montre que la concurrence fonctionne.

Comme d'autres branches, les importateurs d'automobiles couvrent leurs risques de change sur le moyen terme, à savoir sur une période d'un à trois ans. Les fluctuations monétaires n'entraînent pas immédiatement des modifications des prix, ni vers le haut ni vers le bas. Les voitures sont des biens d'investissement et ne sont jamais négociées comme des actions ou monnaies sur la base de prix journaliers. Une telle instabilité des prix ne serait dans l'intérêt de personne. Ceux qui achètent par exemple une voiture aujourd'hui, avec peut-être des valeurs résiduelles fixées dans les contrats de leasing, ne doivent pas être les grands perdants de demain. Des baisses à court terme du prix des voitures neuves entraîneraient par ailleurs une destruction de valeurs sur le marché des véhicules d'occasion, qui atteindrait des milliards de francs.

Et: les annonces «L'importation d'automobiles: désormais un jeu d'enfants» passent naturellement aussi sous silence le fait que tout véhicule importé soi-même fait l'objet d'un impôt d'importation de quatre pour cent. S'il existe donc à première vue des différences de prix entre la Suisse et l'étranger, ceux qui font un calcul intelligent se rendront toujours compte que, pour les clients et clientes, il vaut toujours la peine de s'adresser à un agent de marque fiable en Suisse.

[Vers le début de la page](#)

## PLANIFICATEUR D'ITINÉRAIRE

Situation actuelle des projets fédéraux importants en matière de politique des transports avec l'accent placé sur la route et le financement de la mobilité:

**2<sup>e</sup> semestre 2010: via sicura** – programme pour plus de sécurité dans le trafic routier. Message du Conseil fédéral avec un catalogue de lois qui est annoncé pour le deuxième semestre 2010.

**Août 2010:** écoulement du délai pour traiter l'initiative populaire «**Pour un climat sain**». En mars 2010, le Conseil national a approuvé la demande de rejet du Conseil fédéral. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont demandé une prorogation du délai jusqu'en été 2011.

**Septembre:** initiative populaire fédérale «**Pour les transports publics**» – cette initiative a été déposée le 9 septembre 2010 et entre-temps, la Chancellerie fédérale l’a déclarée valide.

**Septembre:** initiative populaire fédérale «**Pour des véhicules plus respectueux des personnes**» – en janvier, le Conseil fédéral a rejeté l’initiative et soumis un contreprojet indirect pour la révision partielle de la Loi sur le CO<sub>2</sub> . Dans sa session d’automne, le Conseil national s’est prononcé lui aussi contre l’initiative; en revanche, la commission chargée d’étudier l’objet a été mandatée pour l’élaboration d’un contreprojet (indirect). Le Conseil des Etats va se pencher sur cette affaire pendant la session d’hiver.

**Automne 2010:** loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales, de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques  
Le Conseil national et le Conseil des Etats approuvent le projet.

**2010:** simplification des règles de la circulation – révision totale de l’Ordonnance sur les règles de la circulation et la signalisation routière. Hearing prévu.

**Janvier 2011:** ordonnance sur le registre des accidents de la route (mise en place des bases juridiques pour l’introduction d’un registre). Cette ordonnance entrera en vigueur en janvier 2011.

[Vers le début de la page](#)

## ON EN PARLE

### Un entretien avec Max Nötzli

Quelle est la cause défendue par auto-suisse, l’Association des importateurs suisses d’automobiles? Quels intérêts représente cette association, et son enjeu est-il en définitive que de vendre des automobiles? Vous trouverez les réponses à ces questions et d’autres dans l’interview vidéo de Max Nötzli, président d’auto-suisse. (vidéo en allemand)



[Vers le début de la page](#)

## COUP D'OEIL

### Les pros de la route

Même dans les situations délicates, ils maîtrisent parfaitement leur camion et peuvent sans problème faire demi-tour à l'étroit sur un chemin forestier.



(vidéo: YouTube)

[Vers le début de la page](#)

## VRAIMENT INTELLIGENT

### Applications Eco-Drive iPhone intelligentes et gratuites

En quelques gestes et au moyen de quelques saisies, les propriétaires iPhone peuvent se procurer de nouvelles informations d'actualité et des dépouillements de consommation de carburant, de la pression des pneus, des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'évolution des carburants. Avec cette application gratuite de Quality Alliance, tous les propriétaires d'iPhone pourront dès maintenant rouler avec une plus grande efficacité énergétique et plus économiquement encore.



» [Télécharger ici gratuitement les applications Eco-Drive iPhone](#)

[Vers le début de la page](#)

[Annuler la newsletter](#)

[Lire la newsletter online](#)