



NEWSLETTER JANVIER 2012

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2011 s'est terminée. Ce furent douze mois turbulents, à commencer par le désastre de Fukushima et ses conséquences sur le débat relatif à l'approvisionnement en énergie, suivi par la crise économique qui a pris de l'ampleur dans le monde entier. La crise de l'euro, le franc fort et les actions de rabais sont les quelques mots-clés qui ont jalonné en 2011 le marché suisse de l'automobile. Le fait que cette année ait dans l'ensemble malgré tout été excellente pour la branche automobile est d'autant plus réjouissant.



Max Nötzli
Président d'auto-suisse

Quant au marché, on pourra s'attendre, au moins au premier trimestre 2012, voire au premier semestre, à une persistance des bons chiffres. Mais sur le long terme, les conditions-cadres qui se détériorent dans l'espace de l'UE vont sans doute aussi se répercuter négativement chez nous, et notre branche sera certainement confrontée à des défis majeurs. C'est pourquoi auto-suisse se montre plutôt prudent au niveau des pronostics de vente pour l'année à venir et table sur un nombre total de 295 000 nouvelles immatriculations.

On ne sait pas encore quelles seront les répercussions sur les ventes des valeurs cibles du CO₂ qui entreront en vigueur au 1^{er} juillet 2012 pour les voitures de tourisme neuves. Mais on peut s'attendre à ce que la tendance aux véhicules encore plus efficaces persiste et se renforce encore, ce qui signifie que l'automobile va plus vite que prévu devenir un produit écologique que l'on va citer en exemple. Il n'existe en effet aucun produit

Éditorial

Sous les feux de l'actualité

On en parle

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



industriel fabriqué en grandes quantités qui ait réalisé en si peu de temps des progrès aussi spectaculaires en matière d'efficacité énergétique et de compatibilité avec l'environnement.

Pourtant: Compte tenu de notre expérience de longue date et des nuages qui se profilent à l'horizon conjoncturel, notre branche, soit les importateurs et les entreprises concessionnaires, se prépare à une année 2012 plutôt épineuse. Nous ne devons pas ménager nos efforts, et les acheteurs vont pouvoir s'en réjouir.

Dans cette newsletter, nous avons voulu pour une fois donner la parole également à autrui. **Raoul Studer**, rédacteur de la Revue Automobile, nous apprend ce qui nous attend en 2012 sur le plan de la politique des transports. [Lisez ici son article.](#)

Le chef de l'AMAG **Morten Hannesbo** regarde encore bien plus loin: [regardez ici son interview vidéo.](#)

Nous vous souhaitons une bonne lecture!

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

Aperçu de la politique des transports en 2012

De Raoul Studer, rédacteur de la Revue Automobile

Au début de l'année 2011, un grand changement est intervenu au Département fédéral des transports (DETEC). La conseillère fédérale Doris Leuthard a succédé au conseiller fédéral Moritz Leuenberger qui avait présidé ce département de 1995 à 2010. De nombreux espoirs et attentes ont été fondés en elle. Probablement trop. Il était en effet illusoire de s'attendre à ce qu'elle effectue une volte-face de 180 degrés. Il ne fallait pas s'attendre non plus à ce qu'elle privilégie soudainement la route par rapport au rail. Certes, une des premières choses qu'elle ait faites dans l'exercice de sa nouvelle fonction était de faire un état des lieux des infrastructures de transport. Elle voulait placer leur financement sur une nouvelle base. Mais ce n'était pas un exploit en soi. Elle a en effet manqué l'opportunité de montrer «sans colère ni préférence» comment on pourrait à l'avenir financer les infrastructures des transports. Il ne reste finalement pas grand-chose de la révision générale annoncée en grandes pompes. La



conseillère fédérale s'est contentée de présenter un nouveau financement du rail. En ce qui concerne la route, elle n'a fait que la proposition d'augmenter le prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs, car l'argent dans la caisse routière commence lentement à manquer.

Il eut été méritoire de montrer dans la mesure du possible pour le financement des deux moyens de transport de nouvelles voies, et cela parallèlement. Mais malheureusement, on ne doit pas s'attendre à ce que cela soit encore fait. Il faudra donc se contenter d'un patchwork. Quoi qu'il en soit, les thèmes de la politique des transports vont assurément nous occuper aussi dans l'année qui vient de commencer.

FAIF: Nouveau financement de l'infrastructure ferroviaire

La consultation sur ce thème est maintenant close. Il est prévu de transférer l'actuel Fonds FinTP dans un fonds d'infrastructure ferroviaire. On va conserver le financement par la RPLP (Redevance sur les poids lourds liée aux prestations). Ce qu'on appelle le quart NLFA en provenance de l'impôt sur les huiles minérales prendra en revanche probablement fin vers 2030. Le FAIF est aussi le contre-projet direct (à l'échelon constitutionnel) à l'initiative de l'ATE «Pour les transports publics».

Le Conseil fédéral pense que l'initiative de l'ATE ne permet pas de résoudre les problèmes de financement des transports publics, mais ne fait que les répercuter sur le trafic routier.

Le message FAIF sera adopté par le Conseil fédéral en janvier 2012. Il en va de même pour l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (reprise d'environ 400 km de routes cantonales par la Confédération). Au printemps, les deux messages seront transmis au Parlement.

LOI SUR LE CO₂

Au cours de la session passée, les deux chambres se sont penchées sur la Loi sur le CO₂ qui est considérée comme contre-projet indirect à l'initiative populaire «Pour un climat sain» et elles l'ont adopté dans le vote final. En ce qui concerne la taxe sur le CO₂ frappant les carburants, le Conseil des Etats s'est rallié au Conseil national et renonce à cette taxe après que la commission du Conseil des Etats chargée d'étudier l'objet ait adopté cette prise de position. Les autres différends ont également été éliminés. Les recettes en provenances des sanctions que les importateurs devront payer pour les modèles émettant trop de CO₂ ne seront pas versées à la population sous forme de réduction des primes des caisses-maladie, mais alimenteront le fonds d'infrastructure. La Loi CO₂ complètement révisée entrera en vigueur au début de l'année 2013. On décidera en mars si l'initiative sur le climat sera retirée.

Dans ce contexte, l'initiative cantonale bernoise n'est pas encore classée. Sous le titre de «Différentiation des impôts sur les

véhicules à moteur sur le plan fédéral», elle demande l'introduction d'un système de bonus-malus. L'impôt sur les automobiles doit entre autres passer d'actuellement 4 à 8%. La Commission CEATE du Conseil des Etats a élaboré un avant-projet et l'a envoyé en consultation. Mais elle a décidé de prolonger le délai pour l'élaboration d'un projet de décret jusqu'à la session d'hiver 2012.

VIA SICURA

Au cours de la session d'hiver passée, le Conseil national a traité le projet Via-sicura qui s'appelait au départ Vision zéro, avant d'être doté de son nom actuel. L'objectif reste une réduction importante du nombre des décès et des blessés graves dans le trafic routier. En 2010, 327 personnes sont décédées à la suite d'un accident de la route. Les sanctions pour les chauffards seront fortement renforcées. Le Conseil national s'est rallié au point de vue du Conseil des Etats. Nous vous rappelons que le Conseil des Etats avait renforcé drastiquement les sanctions en cas de violation élémentaire des prescriptions. Il souhaitait ainsi désamorcer l'initiative contre les chauffards et inciter les auteurs de l'initiative à retirer leur initiative populaire. Le Conseil national a maintenant donné son aval à ce renforcement. Cela signifie qu'en cas d'excès de vitesses, des peines privatives de liberté d'un à quatre ans peuvent être infligées (en cas de dépassements de la vitesse d'au moins 40 à 80 km/h, en fonction de la limitation de la vitesse sur la route concernée). On a également adopté la disposition selon laquelle le véhicule peut être confisqué en cas de violations grossières et peu scrupuleuses des règles de la circulation. On compte retirer de la sorte « l'arme du crime » aux chauffards. Une mise à la ferraille des véhicules n'est pas prévue, mais un recyclage judicieux si le véhicule n'est pas restitué à son propriétaire légitime.

Le Conseil national a clairement adopté une interdiction stricte de toute consommation d'alcool pour certaines catégories de permis de conduire comme les chauffeurs de bus et de camions, ou les conducteurs débutants. La grande Chambre a par ailleurs décidé une interdiction stricte des mises en garde radar publiques. Le Conseil national a par ailleurs refusé d'engager une partie des recettes en provenance des amendes pour améliorer la sécurité près des passages pour piétons et de s'ingérer de la sorte dans la liberté de disposition des cantons. Cette affaire retourne maintenant au Conseil des Etats pour élimination des différends. L'obligation de casque pour les enfants et l'âge minimal pour conduire une bicyclette vont sans doute encore faire couler de l'encre.

2^e TUBE AU GOTHARD

Le litige relatif au deuxième tube du Gothard va nous occuper à coup sûr en 2012. Vers la fin de l'année passée, un rapport de l'Office fédéral des routes (OFROU) sur les répercussions de l'assainissement sur l'économie nationale et un autre sur les

transferts du trafic ont été publiés. En ce qui concerne les répercussions sur l'économie nationale, le Département des transports va soumettre au Conseil fédéral un état des lieux et une proposition concrète sur les démarches ultérieures. Quant au transfert, le Conseil fédéral propose de lancer un débat à grande échelle sur la politique de transfert.

Selon la conseillère fédérale Doris Leuthard, on décidera en 2012 quelle variante d'assainissement sera privilégiée et si un deuxième tunnel routier doit être mis en place ou non. A cet effet, la magistrate compte connaître les avis des commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats. Signalons dans ce contexte l'initiative du canton du Tessin du 17 décembre 1999 pour un deuxième tunnel routier à travers le Gothard. Elle est en suspens dans la Commission des transports chargée d'examiner l'objet du Conseil des Etats.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Il convient de réduire à un volume supportable la pléthore de panneaux de circulation. La consultation sur ce thème a eu lieu au printemps. Selon les déclarations de l'Office fédéral des routes (OFROU), la consultation est terminée. On va maintenant mettre en place différents groupes de travail. Comme il s'agit d'innovations au niveau des ordonnances et non des lois, il n'y aura pas de messages à ce sujet, mais une décision du Conseil fédéral.

AUTRES INITIATIVES

En dehors des menaces de contraintes supplémentaires pour le trafic routier motorisé, il y a deux initiatives qui grèveraient financièrement le trafic routier si elles devaient être mises en application. Il s'agit d'une part de l'initiative Cleantech qui a abouti (**«De nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables»**).

Dans son texte constitutionnel, elle demande ceci: «La Confédération édicte des prescriptions sur la consommation d'énergie des installations, véhicules et appareils.»

L'autre initiative est celle **«Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources»**. La collecte des signatures est actuellement en cours. Elle devra se terminer le 8 septembre 2012. L'initiative populaire fixe l'objectif suivant: la Confédération, les cantons et les communes recherchent une économie durable, fondée sur une gestion efficace des ressources. [...]. Pour réaliser les principes selon le paragraphe 1, la Confédération fixe des objectifs à moyen et long terme. S'ils ne sont pas atteints, la Confédération, les cantons et les communes prendront des mesures supplémentaires.

Pour finir, on prépare au Département fédéral des finances une réforme fiscale écologique qui est censée respecter la neutralité

budgétaire. On annonce que cela signifie en définitive qu'elle n'entraînera pas de dépenses supplémentaires pour les citoyens. On verra ce qui est vrai dans tout cela.

[Vers le début de la page](#)

ON EN PARLE

Dans l'interview avec **Morten Hannesbo**, CEO du groupe AMAG et vice-président d'auto-suisse, vous allez apprendre pourquoi l'automobile de l'avenir ne devra pas seulement être un moyen de mobilité, mais un «appareil à tout faire».

(En allemand)



[Vers le début de la page](#)

[Annuler la newsletter](#)

[Lire la newsletter online](#)