

Elections fédérales 2011:

auto-suisse appelle de ses vœux un Parlement favorable à l'automobile

Max Nötzli, président auto-suisse

C'est le texte oral qui fait foi

Ces derniers temps, il a été beaucoup question de coûts de la mobilité et du principe pollueur payeur, mais aussi des prix que les pendulaires doivent payer en train ou en voiture pour leur mobilité et des montants qu'ils peuvent porter en déduction sur la déclaration d'impôts.

Ce sont incontestablement des thèmes intéressants et il faut vivement féliciter Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard, nouvelle cheffe du DETEC, d'avoir osé mettre ces thèmes sur le tapis. Son prédécesseur n'a en effet jamais cherché à cacher sa préférence pour le rail et les transports publics. En revanche, Madame Leuthard prône le principe de causalité non entaché d'idéologies, ce qui signifie que chacun est censé payer les frais qu'il occasionne, qu'il utilise les chemins de fer ou la route ou encore les transports publics passant par la route.

Avec ses idées sur l'aménagement du territoire, Leuthard montre également qu'elle compte bien s'attaquer aux problèmes des transports par le bon bout. Tout à coup, des notions comme l'augmentation de la population sont invoquées. Il est manifeste que la nouvelle cheffe du département envisage pratiquer une politique des transports plus globale.

Nous pensons que c'est la bonne manière d'aborder ce problème. Nous ne cessons de le répéter depuis des années: le libre choix du moyen de transport n'est pas une question idéologique, mais une décision que l'on doit prendre en fonction de la situation et des besoins du moment. Le public, soit le marché, a pris sa décision il y a longtemps déjà. 85 pour cent des prestations de transport mesurées en personnes-kilomètres et tonnes-kilomètres sont fournies en Suisse par le trafic individuel motorisé. En d'autres termes: si la campagne de transfert des transports de la route au rail, pratiquée depuis des années avec acharnement, avait porté ses fruits, les transports publics seraient depuis longtemps confrontés à un problème de capacité insoluble.

Madame Leuthard semble avoir une vision plus pragmatique des choses et cela nous fait plaisir. Nous, à savoir les importateurs suisses d'automobiles ainsi que les quelque 4000 représentants de marques et garages regroupés au sein de l'UPSA, espérons pouvoir compter de la sorte avec une politique des transports plus équitable au niveau de la répartition des charges, mais aussi plus juste par rapport à la réalité des faits.

Avec sa décision prise en ce qui concerne la mise en place de zones environnementales dans les villes, la Conseillère fédérale Leuthard a placé en tous les cas de premiers jalons prometteurs. Elle aurait fort bien pu se faciliter la tâche et faire voter au Conseil fédéral le projet élaboré par l'OFROU à la demande de son prédécesseur. Mais Madame Leuthard a

enterré purement et simplement les projets de zones environnementales sur le plan de son département. Cela était courageux et nous a naturellement fait très plaisir.

Mais nous savons tous pertinemment qu'une seule personne à la tête d'un département ne saurait changer toute la politique. En tant que membre du pouvoir exécutif, un Conseiller fédéral peut certes dicter sa marche à suivre préférée en plaçant dans son agenda les thèmes correspondants et pendant des années, Moritz Leuenberger ne s'en est pas privé, en dotant de la sorte la politique des transports d'une tendance clairement verte. Mais tant qu'il ne s'agit pas d'une affaire qui fait l'objet d'une votation populaire, c'est le pouvoir législatif, donc le Parlement, qui est déterminant. Or je pense personnellement que ce Parlement s'est trop souvent prononcé en faveur des transports publics et aux dépens du trafic privé.

Nous pensons que cela est d'autant plus gênant qu'il existe en Suisse plus de 4 millions de voitures de tourisme et que c'est l'automobile qui fournit de loin la prestation de transport la plus importante. N'oubliez pas que la part au marché du trafic individuel motorisé est de 85 pour cent! Sans la voiture et naturellement aussi sans le véhicule utilitaire, force serait de constater que dans notre pays, littéralement rien ne va plus. Mais nombreux sont les politiciens et politiciennes de notre pays qui font abstraction de cette réalité qui saute pourtant aux yeux. Ils s'appliquent à entraver en permanence les facteurs économiques les plus importants de la Suisse et cela sans aucune nécessité.

Nous nous permettons de poser la question suivante: les automobilistes doivent-ils réellement continuer à être les souffre-douleurs et accepter sans broncher l'augmentation constante des charges et des réglementations? Doivent-ils tolérer encore et toujours une taxe complémentaire par ci et un nouvel impôt par là? Voici quelques exemples: les initiatives ATE et anti-4x4, la taxe sur le CO₂ frappant les carburants, le système de bonus-malus sur le plan fédéral, l'augmentation des prix de la vignette autoroutière et le Road-Pricing. La conséquence: Si toutes les curées politiques qui sont prévues actuellement sur le porte-monnaie des automobilistes devaient être couronnées de succès, nous paierions bientôt le double pour conduire une voiture et cela même si nous adoptons un comportement routier raisonnable et un mode de conduite économe.

La coupe est vraiment pleine et ce d'autant plus que les automobilistes couvrent aujourd'hui entièrement les coûts routiers et qu'on détourne même déjà près d'un quart des fonds routiers pour le financement des transports publics. On le fait en dépit de la promesse faite à l'époque que les charges supplémentaires allaient être «obligatoirement affectées à la route». Si on y ajoute la RPLP, on constate que la moitié des fonds générés par la route alimentent les transports publics.

Il convient de mettre résolument le holà à cette situation car le trafic automobile privé ne tolérera plus d'être traité en vache à lait et magasin self-service de la nation et ce d'autant moins qu'il y a dans le compte routier, du moins virtuellement, encore a 2,8 milliards francs – c'était la situation à la fin de l'année 2009 et de surcroît, la Confédération ne s'acquitte quasiment pas des intérêts sur cette somme. Notre point de vue est le suivant: ce n'est que lorsque les fonds destinés à la construction des routes seront réellement épuisés et qu'on aura mis un terme au subventionnement croisé du rail par la route que l'on pourra discuter de nouvelles charges.

auto-suisse a par conséquent déjà décidé de s'attaquer à ce problème d'une autre manière. En tant qu'association des importateurs d'automobiles, nous sommes las de voir naître constamment de nouveaux appétits sans pouvoir y mettre le holà. C'est pourquoi nous souhaitons activement faire le nécessaire pour que la composition du Parlement soit en général plus favorable à l'automobile. L'année électorale 2011 nous en donne l'opportunité.

Le 23 octobre, le Parlement fédéral sera réélu, les citoyens suisses vont pouvoir élire leurs personnes de confiance pour occuper un siège au Conseil national et au Conseil des États. Ces élections seront l'occasion de poser de nouveaux jalons pour la prochaine période de législature. auto-suisse va lancer une campagne d'information de grande envergure en vue des élections de renouvellement global de cette année. Nous allons faire le nécessaire pour qu'on élise dans les deux chambres un nombre accru de candidates et de candidats se prononçant ouvertement pour une politique des transports favorisant le trafic individuel motorisé. Nous souhaitons passer en revue tous les candidats et savoir qui parmi eux est prêt à représenter les intérêts des consommatrices et consommateurs motorisés et cela, répétons-le, pas de manière unilatérale et bornée, mais avec le désir d'instaurer une politique des transports équitable et loyale.

La conférence de presse d'aujourd'hui donne le signal de départ à notre campagne d'information. Elle a d'une part pour but d'informer les automobilistes sur la totalité des charges actuelles et les charges futures potentielles. Cela sera fait au moyen d'annonces d'information dans les médias; vous trouverez les premières annonces le week-end prochain dans la presse du dimanche.

Nous avons déjà mentionné le deuxième objectif de notre campagne: en temps utile avant les élections, nous allons donner aux citoyens une recommandation de vote et cela sous forme de listes classées par cantons des candidats au Conseil national et au Conseil des États qui défendent la cause des automobilistes et auxquels nous donnons en quelque sorte notre feu vert. Il s'agira entre guillemets de personnes que nous considérons comme «compatibles avec les transports». Nous sommes certains de rendre de la sorte un grand service à de nombreuses personnes qui se sentent mal ou pas représentées par les parlementaires actuels.

Nous pensons que l'automobile mérite réellement d'être présentée sous un jour plus favorable. Les débats relatifs aux émissions de CO₂ font malheureusement oublier les améliorations et progrès de notre branche qui sont pourtant vraiment spectaculaires. Je vais même jusqu'à prétendre qu'aucune autre branche industrielle et économique ne peut se targuer d'aussi gros progrès.

Rappelons que la consommation moyenne des voitures neuves et par conséquent automatiquement aussi les émissions de CO₂ ont baissé au cours de la décennie passée d'un quart. Pensons également aux émissions polluantes: alors que par le passé, les polluants dans les gaz d'échappement étaient encore mesurés en gramme par kilomètre, ils sont de nos jours de l'ordre de quelques microgrammes. Certains composants, notamment les particules, ont été tellement réduites qu'on ne peut plus guère les mesurer. Pour conclure, il convient aussi de signaler l'amélioration technique de la sécurité active et passive de la voiture qui a été peaufinée au fil des ans, étape par étape, et qui a apporté une contribution importante à la baisse du nombre des personnes accidentées et des décès à la suite d'un accident de la

route. En 1970, on déplorait encore près de 1700 morts dans un accident de la route alors qu'en 2009, ce nombre est tombé à 348 et cela pour un effectif de véhicules deux fois et demie plus élevé!

Compte tenu de cette évolution réjouissante, nous n'allons certainement pas accepter de nous laisser traiter en boucs émissaires. Bien au contraire, nous sommes légitimement fiers des progrès réalisés, également au niveau écologique. Nous attendons par conséquent que le trafic individuel motorisé soit traité avec le respect qu'on lui doit. Car une chose est certaine: l'automobile qui ne cesse de s'améliorer n'est assurément pas menacée de disparition, mais restera également à l'avenir de loin le moyen de transport le plus important et le fréquent.

En guise de conclusion, je dis clair et net: les automobilistes femmes et hommes en ont plus qu'assez de la discrimination, du mépris et des intentions de les faire passer encore et toujours à la caisse. Les automobilistes en ont définitivement marre de devoir payer pour tout et n'importe quoi, d'être considérés comme la vache à lait de la nation et de supporter de surcroît d'être constamment traités par les Verts et la Gauche comme des boucs émissaires et pollueurs. Nous revendiquons une politique des transports équitable et la fin de la tactique de salami, des piques et des menaces constantes. Il faut impérativement cesser d'entraver la liberté et la flexibilité de l'individu et des entreprises. À l'avenir aussi, le trafic voyageur et le trafic marchandises motorisé par la route seront indispensables. C'est pourquoi il convient de développer le réseau routier lacunaire et de renoncer à des régulations excessives du trafic routier. On ne saurait reléguer le trafic motorisé sur certains territoires, ni interdire la vente de certains modèles et marques d'automobiles ou vouloir faire endosser aux automobilistes des charges financières sans fin.

Nous en sommes parfaitement conscients: seuls des parlementaires qui font preuve de bienveillance à l'égard du trafic individuel motorisé pourront combattre efficacement les appétits et les projets de régulation des autres. Craignant que rien ne change automatiquement, nous avons décidé de prendre les choses en main nous-mêmes et lançons la campagne d'information.