

# Renouveler la flotte automobile – contribuer à la protection climatique

Mesures visant à accroître l'efficacité énergétique du trafic

## 1. Introduction

1. Ce document présente des mesures qui sont applicables rapidement afin d'accroître l'efficacité énergétique dans le domaine du trafic motorisé individuel.
2. Comme le facteur temps joue un rôle essentiel, nous voulons obtenir rapidement des résultats grâce à des mesures pragmatiques et axées sur l'efficacité. Cela n'est possible que si nous parvenons à mettre en œuvre des mesures simples et non bureaucratique et que si nous nous limitons à certains aspects partiels de la mobilité. Par ailleurs, nous nous limitons à des mesures pour lesquelles nous devrions pouvoir compter sur une certaine acceptation politique.
3. Nous renonçons volontairement à entrer dans des considérations approfondies et notamment à présenter dans ce train de mesures des propositions qui nécessitent d'importants travaux préparatoires que ce soit au niveau de la législation, des constructions ou de l'aménagement du territoire.

## 2. Objectifs

Nos objectifs sont :

1. La réduction de la consommation de carburant et des émissions de la flotte de nouvelles voitures : refonte totale de l'imposition des véhicules automobiles (taxes d'importation) dans le but d'une part d'alléger les charges pour les véhicules rejetant peu d'émissions et consommant peu de carburant et d'autre part d'accroître les charges pour les véhicules rejetant beaucoup d'émissions et consommant beaucoup de carburant.
2. Le renouvellement des flottes : remplacement des véhicules dégageant de fortes émissions et gourmandes en carburant par des nouveaux véhicules énergétiquement efficaces en durcissant les normes.
3. Axer l'imposition des véhicules à moteur sur une baisse des émissions et de la consommation au lieu de les taxer en fonction de la cylindrée (mesure au niveau des cantons).

## 3. Situation initiale

1. En Suisse, environ un tiers de la consommation d'énergie est attribuable aux transports ; environ 29 % des émissions de gaz à effet de serre sont produits par ce secteur.
2. Le transport motorisé individuel correspond à 79 % du trafic et les transports publics à 21 %.
3. Quelque 260'000 nouvelles voitures et 25'000 véhicules utilitaires ont été acquis en 2006.
4. En 2006, la consommation moyenne de carburant des voitures neuves vendues en Suisse se montait à 7,62 litres pour 100 kilomètres, soit 0.05 litre de moins que l'année précédente.
5. On constate un goût de plus en plus prononcé pour les voitures lourdes gourmandes en carburant : le poids moyen à vide des voitures neuves est de 1 491 kg, ce qui représente une augmentation de 13 kg (0,9%) par rapport à 2005. Cette augmentation s'est faite malgré l'extension de la gamme de voitures légères et économes proposée sur le marché.
6. L'objectif en matière de consommation visé par l'accord entre le DETEC et auto-suisse pour 2006 était de 6.90 l/100 km. D'ici à 2008, l'objectif de 6,4 l/100 km devrait être atteint.
7. En 1990, un véhicule de 1 000 kg consommait plus de 7,5 l/100 km contre seulement 5,11 l/100 km aujourd'hui. Malgré les gros progrès techniques réalisés dans le domaine de l'efficacité énergétique, la consommation moyenne de carburant des voitures neuves ne diminue que peu, le gain d'efficacité étant continuellement compensé par la demande croissante de véhicules toujours plus gros, plus performants et plus lourds (plus de sécurité et de confort, moteurs plus puissants et véhicules plus volumineux).
8. La part des véhicules diesel neufs, qui s'élève à 29,7%, n'a que peu augmenté (2005: 28,8%).

9. La moyenne des émissions de CO<sub>2</sub>, qui est de 187 grammes par kilomètre, a légèrement diminué par rapport à l'année précédente. (- 2 g/km ou -1.06%). La part moyenne des véhicules à essence est de 190 g/km (2005: 193 g/km) celle des véhicules diesel est de 181 g/km (2005: 176 g/km).
10. Alors qu'on comptait environ 600'000 véhicules de 10 ans et plus sur les routes suisses en 2005, le nombre de vieilles voitures avoisine aujourd'hui les 1,3 millions.

#### 4. Mesures

1. Nous voulons une révision de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles : il y a lieu d'introduire un système de bonus-malus pour les taxes à l'importation des voitures neuves. Les 10 pour cent des véhicules les plus économes en carburant et générant le moins d'émission doivent être totalement exonérés de cette taxe. Le manque à gagner sera compensé par une hausse correspondante de la taxe perçue sur les véhicules dégageant de fortes émissions et gourmands en carburant.
2. Dans le cadre de la révision de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles, il convient de prévoir des recettes supplémentaires : le taux d'imposition maximal pour les véhicules les plus gourmands en carburant et les plus polluants peut être relevé.
3. Dans une phase transitoire, les recettes supplémentaires générées par l'imposition des véhicules doivent être utilisées pour soutenir des mesures incitatives visant à retirer de la circulation les voitures les plus polluantes et le 10 pour cent du parc automobile le plus ancien. Une « prime de mise à la ferraille » doit être versée en cas de renoncement à la nouvelle immatriculation d'un véhicule ou lors de l'immatriculation d'un véhicule rejetant particulièrement peu d'émissions et consommant très peu de carburant.
4. Les taxes cantonales pour les véhicules à moteur doivent être modifiées selon le même principe : les 10 pour cent des véhicules les plus économes en carburant et générant le moins d'émission doivent être totalement exonérés de cette taxe cantonale. Le manque à gagner sera compensé par une hausse de l'imposition des autres catégories de véhicules.
5. Nous demandons l'introduction d'une obligation généralisée des filtres à particules pour les véhicules diesel et parallèlement un allègement fiscal plus important du carburant diesel qu'actuellement.
6. Afin de promouvoir les carburants renouvelables – comme le bioéthanol – nous demandons de rendre obligatoire l'adjonction de biocarburants avec un label de durabilité. Ce mélange devra se faire de sorte à ce qu'aucune modification technique des véhicules ne soit nécessaire. Une adjonction d'environ 10 pour cent de bioéthanol est techniquement possible. Le Conseil fédéral fixe des lignes directrices en vue d'augmenter l'importation de ces carburants qui régleront notamment les standards écologiques et sociaux à prendre en compte.
7. Nous demandons au Conseil fédéral d'adapter aux normes suisses le droit européen relatif aux poids lourds. Dès septembre 2009, la norme EURO 05 doit aussi être contraignante en Suisse pour l'autorisation des nouveaux véhicules.
8. Nous demandons au Conseil fédéral d'introduire progressivement une limite plafond généralisée en matière de consommation et d'émissions pour les voitures nouvellement immatriculées. L'introduction de ces limites doit être harmonisée avec l'UE. Si elles ne sont pas respectées, il sera alors interdit peu à peu d'importer et d'autoriser l'entrée de nouveaux véhicules.
9. Lors de l'attribution d'une concession pour des transports publics, l'émission de substances polluantes de la flotte doit constituer un critère d'adjudication.
10. L'ensemble des offices fédéraux et l'armée ne peuvent acquérir que des véhicules appartenant à la meilleure classe d'efficacité énergétique.