# SUV, indésirable objet du désir : limiter l'usage ou interdire l'envahissant Sport Utility Vehicle est dans l'air du temps, mais le succès commercial et l'intérêt des constructeurs aussi : comment faire ?

Autor(en): **Rey, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2021)**

Heft 2325

PDF erstellt am: **11.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1014477

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

portes de l'arbitraire. Et la palette des activités militantes sur lesquelles pourrait planer le soupçon de terrorisme risque bien de s'enrichir.

Anna Coninx, pénaliste à l'Université de Lucerne, y voit le risque d'un soupçon généralisé et infondé à l'égard de certains groupes de personnes du fait de leur origine. Et de poser la question de notre réaction si nos adversaires politiques prévoyaient de telles mesures à notre encontre.

L'application de ces mesures à de jeunes mineurs et pour les durées prévues ne respecte pas la Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant. Tout comme l'assignation à domicile – en fait, une privation de liberté – que n'autorise pas la Convention européenne des droits de l'homme en l'absence d'un délit grave et imminent.

Les critiques de plusieurs organisations (Amnesty, Humanrights.ch entre autres) et d'une soixantaine d'experts juristes des universités suisses n'ont pas eu d'écho auprès des autorités. Il revient donc au souverain, le 13 juin prochain, de dire quelle importance il attribue à la défense des libertés.

# SUV, indésirable objet du désir

Limiter l'usage ou interdire l'envahissant Sport Utility Vehicle est dans l'air du temps, mais le succès commercial et l'intérêt des constructeurs aussi. Comment faire ?

*Michel Rey - 03 mai 2021 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/38849*

Depuis une dizaine d'années, la part de marché du *Sport Utility Vehicle (*SUV) et des véhicules tout-terrain (4×4) progresse inexorablement et on ne voit pas ce qui pourrait infléchir la tendance. Faut-il s'en accommoder ou faut-il les interdire, sachant les nuisances qu'ils génèrent pour l'environnement ?

Malgré un petit signe prometteur, faisant état d'une toute récente tendance à la baisse, à vérifier, cet engouement actuel – le SUV, champion des ventes et des émissions de $CO_2$– est incompréhensible, car il est hors de toute logique économique et écologique. Une sorte de schizophrénie a, semble-t-il, saisi l'industrie automobile, mais aussi les consommateurs: plus les normes environnementales se durcissent, plus le SUV est plébiscité.

Les arguments en sa faveur sont connus. Spacieux, il offre aussi une position de conduite surélevée avec davantage de visibilité. Ces arguments ont leur part de vérité, mais l'explication comporte également une dimension éminemment psychologique, celle de procurer des sentiments de sécurité et de puissance.

Le *marketing* utilise évidemment les intérêts des consommateurs. Le SUV bénéficie d'une publicité soutenue, toutes marques confondues. Pour les constructeurs, sa rentabilité serait supérieure de 20 % en moyenne à celle d'une berline classique. Et l'engin est devenu une source de revenus essentielle en vue de financer la coûteuse transition vers la propulsion électrique.

Les pourfendeurs du SUV lui attribuent de nombreux effets négatifs. Avant tout, ce véhicule provoque de nombreux accidents, dont les piétons et les cyclistes sont les principales victimes. En outre, il pollue, émettant en moyenne 20 % de gaz à effets de serre de plus qu'une voiture ordinaire.

Pour Greenpeace, l'augmentation des ventes de SUV représente l'une des principales raisons de l'absence de progrès en matière de réduction des émissions de $CO_2$ entre 2010 et 2018.

Dans sa réponse à une interpellation sur ces véhicules, la Municipalité de Lausanne observe que 95 % des 5 000 SUV immatriculés sur le territoire communal dépasseront en 2020 les normes d'émissions de $CO_2$ de la Suisses (95 g par kilomètre). À noter qu'à Lausanne, une voiture sur six est un SUV.

## SUV électrique, peut-être ?

Les constructeurs craignent moins le désamour des clients que la réaction des pouvoirs publics: les autorités pourraient bien se fâcher et prendre des mesures en faveur du climat qui soient de nature à en limiter sérieusement l'usage.

Aussi bien, les constructeurs s'efforcent de promouvoir des modèles de type PHEV – *plug-in hybrid electric vehicle* – dotés de motorisations hybrides rechargeables. Grâce à cette technologie, le SUV affiche des moyennes de consommation avantageuses.

Ainsi, il peut à la fois respecter les normes antipollution et échapper aux sanctions fiscales. Mais ces améliorations seraient, selon les opposants, simplement dues à des conditions d'homologation pour le moins bienveillantes.

Le WWF dit stop aux SUV et considère le développement de leur version électrique comme une *«fausse bonne solution»* car leur empreinte carbone est, sur l'ensemble du cycle de vie, de 34 % plus importante que celle des simples voitures citadines électriques.

## Vers une interdiction ?

Faut-il interdire les SUV et les voitures tout-terrain ? C'est la proposition de la conseillère nationale Isabelle Pasquier-Eichenberger, qui a déposé récemment une motion dans ce sens. Elle demande l'interdiction dès 2022 des importations de SUV et autres véhicules tout-terrain pesant plus de deux tonnes.

En 2019, ce type de véhicule représentait près de 40 % des voitures neuves, atteignant même 66 % des immatriculations dans le canton de Zoug. Leurs ventes sont passées de 50 000 unités en 2010 à 130 000 en 2019. *«La tendance à l'achat des véhicules toujours plus gros, plus lourds et plus énergivores est problématique, tant pour l'environnement que pour les autres usagers de la route»*, rappelle l'élue.

Mais l'auteure de la motion ne se fait guère d'illusions quant à l'acceptation de sa motion. Elle veut avant tout relancer la réflexion sur les moyens de limiter les émissions de $CO_2$. En effet, la base légale pour ce type de restriction fait actuellement défaut.

Une initiative déposée en 2017 pour exclure les voitures en ville de Zurich a été invalidée par le Tribunal fédéral en 2020 (arrêt IC_39/2019 du 22 mai 2020). Ce dernier a rappelé que les villes disposent de compétences limitées en matière de circulation.

Elles ne peuvent pas interdire au trafic les axes de circulation cantonaux et régionaux. Elles se heurtent aussi à des obstacles de niveau constitutionnel, tel le droit de l'aménagement du territoire qui prévoit un accès routier aux terrains à bâtir.

## Décourager les acheteurs ou sevrer leur dépendance ?

Pour freiner l'achat de ces machines, les pouvoirs publics peuvent recourir à l'impôt et aux taxes. Mais, en Suisse tout au moins, ces instruments ne semblent guère avoir les effets escomptés.

L'impôt sur les véhicules relève des compétences cantonales. La plupart des cantons ont allégé l'impôt pour les véhicules électriques et augmenté celui appliqué aux véhicules plus lourds et puissants. Ces adaptations ne dissuadent visiblement pas les acquéreurs de SUV.

La loi sur le $CO_2$ constitue une bonne opportunité pour réduire la consommation moyenne des véhicules individuels en Suisse, l'une des plus élevées d'Europe. Depuis cette année, la Suisse applique des normes identiques à celles de l'Union européenne.

La taxe sur les carburants constitue l'une des mesures phares. Si les constructeurs optent

pour une transition vers davantage de voitures électriques et hybrides, la taxe pourrait se révéler indolore pour l'usager. Constituerait-elle alors un réel bénéfice pour l'environnement ?

On peut avoir des doutes à ce sujet. Car, et c'est une particularité helvétique, les importateurs doivent atteindre ces objectifs eux-mêmes, tandis que l'UE calcule pour chaque marque la valeur de la flotte sur l'ensemble des États membres. En effet, pour calculer la taxe, on ne considère pas les émissions de $CO_2$ de chaque véhicule mais on fait la moyenne entre tous les véhicules vendus par la même marque ou le même groupe.

Ce sont donc les achats de petits véhicules moins polluants qui permettent aux détenteurs de gros 4×4 à essence de ne pas payer trop de taxes. Le système de sanctions mis en place en Suisse conduit donc à la déresponsabilisation de l'acheteur d'une voiture polluante.

Pour freiner les ventes de SUV, l'interdiction de la publicité peut constituer un début: sevrer le public de sa dépendance aux gros véhicules, afin de faire progresser le respect des objectifs climatiques.

# Expresso

Les brèves de DP

### Les illusions de l'Union syndicale suisse

*«Pour un nouveau départ social !»* Dans le détail, ce mot d'ordre pour le 1er mai de l'Union syndicale suisse (USS) exige une reprise économique vigoureuse, le plein emploi, de meilleurs salaires et des retraites plus sociales.
Pourtant en maintenant une opposition obstinée à l'accord institutionnel, l'USS ne se donne aucune chance de voir se concrétiser son mot d'ordre. Sans accord-cadre, des entreprises exportatrices délocaliseront à l'étranger ou freineront les adaptations salariales pour tenter de rester compétitives. | *Jean-Daniel Delley, 24.04.2021*

### Interdire la double nationalité: idée politique inquiétante

Le 13 avril dernier, l'Organisation des Suisses de l'étranger (OSE) a manifesté sa colère face à la motion formulée l'année dernière par Thomas Werner, député UDC dans le canton de Zoug, qui souhaite interdire la double – ou multiple – nationalité des Suisses.
Cette prise de position de l'OSE est évidemment bienvenue, mais les quelque 776 300 expatriés déclarés ne sont pas les seuls concernés. L'idée d'une telle motion, sous couvert de lutte contre la criminalité, devrait inquiéter tout le monde. | *Sophie Nedjar, 22.04.2021*