

19.11.2012 - 12:38 Uhr

## Stratégie énergétique 2050: faux départ

Berne (ots) -

Des chiffres erronés devraient prendre le caractère explosif des plans concernant le tournant énergétique, et il semble que d'une «planification continue», on n'ait encore rien entendu au Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC). En plus, la proposition du DETEC masque complètement le principe «sans économie pas d'écologie». auto-suisse, l'association des importateurs suisses d'automobiles est déçue des plans du Département Leuthard.

Il est extrêmement déconcertant et à condamner catégoriquement que lors de la présentation d'un projet si important comme celle de la «stratégie énergétique 2050», a visiblement été agi avec des chiffres erronés, comme une émission de Radio DRS a permis de l'étaler au grand jour. Par cette faute (ou était-ce une manipulation consciente?), le papier du Conseil Fédéral a ainsi perdu beaucoup du caractère explosif qu'il contenait. En particulier, lors de la présentation par la Conseillère Fédérale Doris Leuthard, l'apparence a été éveillée sur le fait que le tournant énergétique pourrait pratiquement être réalisé «sans pertes notoires pour l'économie». La présomption qu'on a agi intentionnellement avec des chiffres erronés pour permettre un bon démarrage au projet, doit tout de même être prise en considération. C'est un fait que par cela, la stratégie énergétique a été accueillie avec peu de critique, pour ne pas dire avec bienveillance; une image fautive qui est malheureusement seulement difficile à corriger. Face à la portée du projet, la faute qui a été faite (consciemment ou inconsciemment) est tout simplement inexcusable.

auto-suisse accorde beaucoup de valeur à la constatation que la branche automobile est en principe partisane de toutes les mesures qui servent à l'augmentation de l'efficacité et qui conduisent en général, à une consommation plus faible des sources d'énergies fossiles. Cependant, ceci seulement sous la condition impérative qu'à chaque fois, à côté de l'aspect écologique, également l'aspect économique soit pris en compte comme il se doit. Selon l'avis d'auto-suisse, il est indispensable que le Conseil Fédéral n'ait pas seulement en vue la réduction de CO2 unilatéralement, mais en même temps prenne aussi en compte tous les aspects économiques. Ainsi, cela vaut particulièrement pour vérifier les répercussions éventuelles sur le site économique Suisse. Par toutes les reconnaissances des chances d'un tournant énergétique, les risques qui s'y rapportent ne doivent pas être masqués. Sans économie fonctionnante, il n'y a pas d'écologie; dans le document stratégique existant on ne sent rien de cela.

A l'égard des dimensions gigantesques du projet et les conséquences qui concernent presque tous les aspects de notre vie, auto-suisse pose l'exigence que les décisions fondamentales en rapport avec la stratégie énergétique doivent être portées impérativement devant le peuple.

Finalement: l'horizon de planification inhabituellement long rend inévitables des localisations fréquentes, à des intervalles définis à l'avance, avec vérification du chemin emprunté, (planification continue); tout sauf cela serait trop peu sérieux. Bien que la planification s'étend sur quatre décennies, aucune indication concrète sur des progrès - à attendre avec de la sécurité - en ce qui concerne la connaissance et la technologie, ne se trouve dans la stratégie énergétique existante. Est-ce que le Conseil Fédéral croit vraiment qu'en 2050 on opérerait avec le même savoir-faire qu'aujourd'hui? On essaierait seulement de s'imaginer que dans les années 50 quelqu'un aurait osé de faire un pronostic dans les faits des technologies d'informatique; si son imagination avait suffi jusqu'au télécopieur entretemps désespérément obsolète, on peut le mettre en doute. Cet exemple souligne comment l'instrument de la planification continue mentionnée est importante.

Beaucoup de caractère explosif se trouve dans le paragraphe avec le titre inoffensif «Utilisation efficace des moyens de transport» dans le paquet de mesures. Dans celui-ci, il y a des indications sur des interventions possibles draconiennes dans le comportement de mobilité («Les modes de transport doivent être utilisés davantage selon leurs forces et mis en réseau»). Cela ne signifie pas plus et pas moins que le libre choix des moyens de transports est remis en question. «Prenez garde à vous au Morgarten»: même si cette mesure devrait seulement être appliquée à une date postérieure, il vaut de faire attention qu'avec la première prise de position aucun document disculpant pour de tels plans n'est fourni. Egalement pour cette raison, une deuxième procédure de consultation s'impose après un certain temps (mais en tout cas pas déjà en 2014 comme prévu).

Pour l'orientation principale de la «Stratégie énergétique 2050» soumise à discussion, en effet sur la sortie de l'énergie atomique, auto-suisse ne se prononce explicitement pas. La question «énergie atomique Oui ou Non?» ne doit pas être répondue déjà maintenant, selon l'avis des importateurs d'automobiles. Parce que si vraiment tout est entrepris pour augmenter l'efficacité, et pour baisser la consommation d'énergie, on gagne suffisamment de temps pour reporter la décision dans cette question de principe de plusieurs années. Entre autres, cela aurait l'avantage qu'à l'époque ce débat important - contrairement à aujourd'hui - pourrait être conduit sans idéologie et sans préjugés.

Encore jusqu'à fin janvier 2013, les cercles intéressés ont le temps de prendre position sur la «stratégie énergétique 2050» réalisée par le Département Fédéral de l'Environnement (DETEC). L'association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse est concernée dans une première phase seulement par deux points de type technique. Pour l'un, il s'agit du renforcement de la valeur cible d'émissions de CO2 pour les voitures de tourisme à 95 g d'ici la fin 2020, pour l'autre de l'introduction d'une valeur cible d'émissions de CO2 pour les voitures de livraison légères (175 g d'ici la fin 2017 et 147 g d'ici la fin 2020). Pour les deux projets, auto-suisse est d'avis qu'une action fédérale isolée est superflue parce que l'UE poursuit également ces objectifs. En plus, auto-suisse exige explicitement que le niveau des amendes pour le CO2 expulsé en trop soit adapté au cours de change franc-euro.

Contact:

Max Nötzli  
Président  
Tél.: +41/79/209'30'04  
E-Mail: m.noetzli@auto-schweiz.ch

Andreas Burgener  
Directeur  
Tél.: ++41/79/474'21'04  
E-Mail: a.burgener@auto-schweiz.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100728575> abgerufen werden.