

L'édito

Ariane Dayer
Rédactrice
en chef

Mais servez-vous donc

Tous et moi, lorsque nous sommes saisis d'une tentative judiciaire, nous la payons. Peu de chances que l'État finance nos plaintes. Pour plusieurs politiciens, la perspective est différente: ils utilisent la manne publique pour financer les procédures qu'ils lancent. C'est-à-dire l'argent de nos impôts, versés par vous et par moi. Ce qui ouvre quelques interrogations. Il aura fallu près de sept mois à l'État de Vaud pour répondre à la question d'un député: qui a financé les frais d'avocat des conseillers d'État Pascal Broulis et Jacqueline de Quattro lorsqu'ils ont déposé une plainte contre des journaux? Sept mois. Auxquels il a fallu rajouter quelques jours pour connaître la somme engagée, après demande du quotidien «24 heures»: les deux élus ont utilisé 55 000 francs d'argent public, plus de 30 000 pour Pascal Broulis, plus de 20 000 pour Jacqueline de Quattro. Qui a pris une telle décision? À quelles fins? Le chancelier de l'État de Vaud assure qu'il a tranché lui-même, ce qui témoigne davantage de l'immensité de sa loyauté que d'une allégation audible. Quant aux motifs, ils sont solennels: «Il y a intérêt pour l'État de préserver l'image de l'un de ses ministres et de ses institutions.» Le message est donc clair: un journaliste qui enquête fait plus de mal à la démocratie qu'un ministre qui s'autorise, dans sa propre déclaration d'impôt, à se baser sur une conception personnelle du domicile fiscal.



Les enquêtes ont désigné des comportements individuels qui franchissent les limites

Si l'affaire était aussi tranchée, si la solidarité de l'État était en danger, pourquoi se perdre dans des raisonnements sinistres débouchant sur l'idée que ce genre de plainte est financé par l'État jusqu'à la fin de la tentative de conciliation mais pris en charge ensuite par les élus individuellement? Si l'on était à l'aise avec l'option, pourquoi ne pas aller jusqu'au bout? Le Canton de Vaud n'a pas le monopole du flou. À Genève, après les révélations sur les notes de frais abusives de certains conseillers administratifs, la Ville a mandaté un expert externe pour «éclaircir» le volet déduction fiscale de l'affaire. Assurant qu'il ne s'agissait pas de conseils individuels pour les élus mais d'une analyse globale. Comme si les juristes de l'administration ne suffisaient pas pour lire un règlement. Comme si, à la fin, cela ne pouvait pas être utilisé par les élus pour leurs déductions fiscales personnelles.

Chaque article de presse qui cible la fragilité des règles du financement de ces procédures est l'objet de menaces et de plaintes. Cet éditorial le sera aussi. Il n'en reste pas moins certain que les enquêtes faites sur la plupart des affaires précitées ont désigné des comportements individuels qui franchissent les limites. C'est donc aux personnes concernées de payer les procédures qu'ils entament souvent - c'est important à relever - davantage pour attaquer que pour se défendre. Utiliser l'argent public pour cela n'est pas admissible.

À LIRE EN PAGE 4

ariane.dayer@lematindimanche.ch



Selon l'institut bâlois spécialisé BAK, «l'incertitude actuelle concernant le choix du meilleur système de motorisation devrait tempérer l'envie d'acheter ou en retarder la décision». Salvatore Di Nolfi / Keystone

Les ventes de voitures neuves saturent

ANNÉES 2020 Le secteur auto affrontera un tassement de ses ventes jusqu'au milieu de la décennie, prévient l'institut BAK. Et pourtant personne ne voit le trafic routier s'alléger. Un paradoxe lié au fossé entre discours et comportement, dès que l'on parle d'automobile.

PIERRE-ALEXANDRE SALLIER
pierre-alexandre.sallier@lematindimanche.ch

Attention, les rabais en série affichés ces derniers mois dans les concessions masquent un marché suisse de la voiture neuve sur le point d'entrer «en phase de saturation», prévient l'institut conjoncturel BAK Economics. Publié le mois dernier, son rapport à l'instigation de l'Union des professionnels de l'automobile, l'UPSA, montre que «l'automne en or» dont s'est félicité le secteur en octobre - après avoir vu ses ventes dépasser de 15% celles réalisées en un plus tôt - s'apparente plutôt à un été indien. C'est probablement la dernière année avant longtemps que 300 000 véhicules neufs rejoindront le trafic existant. Ce tassement est appelé à durer mais le rapport du BAK ne parle pas d'effondrement, prévoyant des ventes annuelles certes inférieures à ce seuil emblématique... mais pas de très loin.

Acheteurs perdus face à l'électrique

Les importateurs ne sont pas vraiment surpris. Leur association fiatière, Auto-Suisse, admettait il y a peu que «des nombreuses offres attractives, notamment pour des véhicules en stock» restent destinées à «faire de la place aux nouveaux produits qui arrivent au début de l'an prochain». En clair, les différents saveurs de véhicules hybrides - du «léger» au «plug-in» - et un florilège de modèles électriques qui permettront aux marques de respecter les plafonds d'émission de CO₂ qui seront imposés le 1^{er} janvier. Problème, l'acheteur, perdu, hésite avant d'investir dans un véhicule dont le prix flirte

avec ceux de la gamme supérieure et dont il redoute encore les charges aussi longues que répétées dès qu'il prend l'autoroute. Les Model 3 en stock proposés par Tesla démarrent ainsi à 47 000 francs, le prix d'appel d'un break Audi A4 diesel sur catalogue. «L'incertitude actuelle concernant le choix du meilleur système de motorisation devrait tempérer l'envie d'acheter ou en retarder la décision», résume l'institut bâlois. Une remarque qui relativise le seuil symbolique de 10 000 véhicules électriques vendus qui vient d'être franchi en Suisse depuis le début de l'année. Quant aux nouveaux modèles de véhicules en partage - dont chacun pourrait remplacer entre sept et dix véhicules selon les études -, ils souffrent encore d'une adoption marginale.

L'inertie du «parc automobile»

Dès qu'il s'agit d'évaluer le basculement des propriétaires de diesel - les premiers en ligne de mire - sur l'électrique, tout le secteur reste donc dans le brouillard. Une constante demeure en revanche incontestable: l'inertie inhérente au remplacement de quelque 4,6 millions de véhicules en circulation dans le pays - son «parc automobile».

Interrogé sur ce point, le responsable politique mobilité au Centre patronal à Lausanne, Patrick Eperon, remarque que «même en atteignant l'objectif de 10% de nouvelles voitures électriques (ndlr: ou hybrides rechargeables) pour respecter les nouveaux plafonds d'émission, cela ne fait pour l'heure que 30 000 véhicules par an.

ce qui donne une idée de la lenteur du renouvellement de l'ensemble des voitures en circulation».

Pour Marco Vincenzi, chef de projet au sein du BAK, «on ne peut encore parler d'un pic automobile». Ne serait-ce qu'en raison



«On ne peut encore parler d'un pic automobile»

Marco Vincenzi,
chef de projet au sein
de BAK Economics

«de la masse de véhicules particuliers qui atteindront la limite de leur durée de vie - un peu moins d'un million», au cours des années à venir. Actuellement, plus de 500 000 voitures ont entre treize et seize ans, rappelle l'économiste ayant supervisé le rapport du BAK.

La démographie impose sa loi

Ces perspectives du BAK ne dessinent donc guère de diminution des embouteillages et encore moins de routes désertées. «Historiquement, seule la crise des années 90 avait provoqué une diminution momentanée de la hausse du trafic routier, qui n'a plus jamais connu de cassure par la suite», rappelle de son côté Patric Eperon.

Le spécialiste du Centre patronal met en

avant une «réalité impitoyable»: l'envolée de la population, qui conduit les autorités à prévoir «non seulement une poursuite de cette croissance du trafic au moins jusqu'en 2040, mais aussi la possibilité d'un chaos dans les transports à Zurich comme autour du Léman». Ce constat est intégré par les services de la Confédération qui se base pour les vingt ans à venir sur une hausse de 50% du trafic dans les transports publics... mais également de 18% pour les véhicules individuels.

«Si les mesures extrêmement volontaristes mises en place depuis les années 80 - par exemple pour amener les gens à aller au travail en train - ont conduit à une hausse sans précédent de la fréquentation sur le rail, elles n'ont fait que freiner la hausse spectaculaire d'un trafic routier qui sature désormais notre réseau», décrit ce dernier. Pourquoi? «Parce que la population se déplace aujourd'hui beaucoup pour des motifs de loisirs en voiture, dont le recours n'a globalement pas été cannibalisé par le rail», poursuit Patrick Eperon, qui souligne le fossé séparant nos discours de nos attitudes vis-à-vis de la voiture. Même dans les centres urbains, où un nombre croissant d'habitants renonce à la «bagnole», le taux de possession d'un véhicule reste encore proche de celui affiché dans les années 70 à l'échelle de tout le pays.

«Le transport fait face à trois révolutions»



PIERRE DESSEMONTET
Chargé de cours à l'EPFL, spécialiste de la répartition spatiale des activités économiques

S'il ne voit pas encore le «peak auto» arriver, le spécialiste de la mobilité surveille de près trois bouleversements majeurs.

Ces prévisions annoncent-elles un changement profond de l'usage de la voiture en Suisse? Nous vivons depuis trois ans un moment charnière, qui nous laisse dans le brouillard. Trois révolutions sont à même de bouleverser nos systèmes de transport: l'électrification des véhicules, leur autonomisation ainsi que la mutualisation de leur usage. Les

deux premières en sont à leur balbutiement et le partage se développe très lentement.

Laquelle peut changer la donne?

Le basculement sur un véhicule électrique ne bouleverse pas le système territorial: une voiture individuelle reste une voiture, électrique ou pas. L'enjeu est en réalité dans la logistique, avec l'arrivée de camionnettes ou de poids lourds autonomes, qui vont rejoindre seuls des centres de recharge et pourraient imposer la livraison à domicile dans le commerce.

Pas de quoi parler d'une saturation du recours à la voiture?

On n'en voit pas encore de prémisses pour remettre en cause les modèles d'infrastructures établis depuis soixante ans, afin de répondre à des immatriculations toujours croissantes. Regardez les projets de transports publics qui visent à répondre à

une fréquentation prévue pour exploser de 60%, voire de 80%. Ces derniers ne répondent pas à un abandon de la voiture. Ils tentent simplement de suivre l'accroissement de la population - on parle de 20% d'habitants en plus dans une Suisse de 10 millions de personnes en 2040 - ainsi que des déplacements de plus en plus fréquents de chacun. En l'état actuel, même si vous doublez la capacité du réseau de transports publics vous aurez en parallèle un trafic automobile qui augmentera peut-être de 20%, au lieu des 40% prévus jusque-là... mais en rien un reflux venant vider les routes. Et puis n'oubliez pas une réalité reflétée par toutes les études: le changement de mode de transport - par exemple de la voiture au train - s'explique aux deux tiers par un changement de génération. Seul un tiers est lié à des changements de comportement.

Une coalition veut prohiber l'importation de fourrures en Suisse

ANIMAUX Des élus de tous les partis veulent durcir la loi, afin que les peaux des bêtes qui ont subi des mauvais traitements ne puissent plus être vendues dans les magasins du pays.

FLORENT QUIQUEREZ
florent.quiquerez@lematindimanche.ch

Le parlement le plus écologiste de l'histoire bannira-t-il la fourrure des magasins? C'est en substance ce qu'exige une coalition formée d'élus de tous les partis. À l'origine de cette motion, qui veut interdire l'importation de fourrures dont le mode de production est cruel pour les animaux, on trouve Matthias Aebischer (PS/BE). «Les méthodes de chasse utilisées à l'étranger et les conditions dans lesquelles les bêtes d'élevage sont détenues constituent une cruauté envers les animaux.» Pour le conseiller national, la production actuelle de fourrures va donc à l'encontre des valeurs fondamentales de la population.

Ce n'est pas la première fois que Berne est confronté à ce débat. Afin de permettre aux clients de faire leurs achats en toute connaissance de cause, une ordonnance sur la déclaration des fourrures est entrée en vigueur en 2013. «Mais de graves lacunes accompagnent sa mise en œuvre», regrette Matthias Aebischer. Il cite des étiquettes manquantes, d'autres fausses et d'autres encore qui parlent d'origine inconnue. De plus, l'Office vétérinaire fédéral, chargé des contrôles, semble sous-doté, puisqu'il ne dispose en tout et pour tout que d'un poste à 80%. Et si l'amende la plus élevée peut atteindre 2000 francs, dans les faits, elle ne dépasse pas 200 francs d'émoluments. Un montant que le socialiste qualifie de «ridicule».

Cette ordonnance sur la déclaration des fourrures est actuellement révisée, et c'est dans ce cadre-là que ce projet d'interdiction s'inscrit. «C'est une bonne chose de

maintenir la pression», réagit Sophie Michaud Gigon, secrétaire générale de la Fédération romande des consommateurs. Celle qui est aussi conseillère nationale fait partie des signataires de la motion. «Déclarer la provenance de la peau ainsi que le mode de production de la fourrure est obligatoire, et c'est la moindre des choses, détaille la Verte vaudoise. Encore faut-il que ce soit respecté... Par ailleurs, lorsque j'achète de la fourrure synthétique, je veux pouvoir être certaine qu'elle ne soit pas animale. D'autant plus si vous êtes sensible à la cause animale, la fiabilité de ces informations est impérative. En bref, c'est un domaine où la tromperie peut avoir un goût particulièrement amer.»

Plus de 90% des articles concernés

Si Matthias Aebischer ne veut interdire que les fourrures dont le mode de production est cruel pour les animaux; dans les faits, son texte signerait pratiquement la fin de la vente de fourrures en Suisse. «Environ 90% des articles proviennent de l'élevage. Or un élevage respectueux des animaux n'existe pas dans ce domaine, sinon il ne serait plus rentable», précise Nadja Brodmann, de la protection suisse des animaux (PSA). Les animaux à fourrure sont des animaux sauvages, qui auraient besoin de grands enclos. À côté de cela, il y a encore des captures avec des pièges, notamment en Amérique du Nord, qui sont interdits en Suisse. «La seule fourrure «acceptable» est celles issues de tir de régulation. «Or elle est beaucoup plus chère.» Selon elle, il faut donc passer à la vitesse supérieure et interdire l'importation de fourrures. «L'étiquetage, ce n'est pas suffisant. Peu de clients regardent vraiment ce qu'ils achètent.»

En mars dernier, le parlement avait rejeté par 129 voix contre 66 une pétition de la PSA allant dans le même sens. La majorité évoquait le risque d'enlèvement au commerce et la difficulté de contrôler les méthodes de production. Compte tenu des nouveaux rapports de force, l'issue du scrutin est bien plus ouverte cette fois.

L'abonnement général des CFF et la vignette autoroutière pourraient disparaître bientôt

TRANSPORT Une nouvelle tarification de la mobilité, routière et ferroviaire, devrait chambouler le financement des transports. Les pendulaires à bas salaire seront les dindons de la farce.

Les pendulaires devront-ils renoncer à leur abonnement général? Les automobilistes payer plus s'ils circulent sur des routes très fréquentées aux heures de pointe? On discute en vain depuis longtemps de *mobility pricing*, le système de tarification des transports en fonction du moment et de l'encombrement des voies empruntées. Ce vendredi, le Conseil fédéral a décidé de relancer le projet, basé sur un projet pilote zouglois. Il s'agit de puiser modèles mathématiques. Entre 7 h et 9 h le matin et 17 h et 19 h le soir, le trafic routier diminuerait de 9 à 12%. La fréquentation des transports publics (TP) baisserait de 5 à 9%.

La simulation part de deux idées fortes: 1) les voitures sont taxées à la distance parcourue, tandis que l'impôt sur les carburants, la vignette et l'impôt sur les véhicules à moteur disparaissent. 2) Les voyageurs des transports publics paient un prix de base au kilomètre à chaque déplacement, fini les abonnements forfaitaires. S'y greffe une taxe variable en fonction de l'heure. Tout trajet est ainsi plus cher aux heures de pointe. Le gouvernement ne souffle mot des tarifs, il affirme que la facture globale ne sera pas modifiée. Pour le Conseil fédéral, la tarification modulaire de la mobilité peut «contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence dans les agglomérations très encombrées». En liant la solution aux bouchons routiers et train bondés au financement à long terme des infrastructures routières et ferroviaires, les sept Sages veulent concrétiser ce qui avait été exclu en 2017. La percée des voitures électriques a bousculé l'agenda: ces autos ne participent pas à la construction et l'entretien des routes et des voies par le biais de la taxe sur les carburants. Un des piliers du financement des infrastructures de transport menace ainsi de disparaître à court ou long terme, et la stratégie énergétique vise le même objectif. Certains usagers de transports publics feront aussi les frais du changement de système: le Département des transports (DETEC) va «examiner» la question de l'abonnement général. Car les détenteurs d'abonnements de transports publics qui voyagent ou font la navette durant les heures de pointe paieront plus, tandis que les autres paieront généralement moins. Berne va élaborer un concept de mise en œuvre. La tâche est fort complexe: rien que la question de l'impôt sur les véhicules va diviser les esprits car c'est une prérogative cantonale. Reste l'aspect social: la tarification modulaire de la mobilité risque de créer un système déséquilibré. Le DETEC indique que l'on ne peut «exclure des effets de redistribution indésirables» car les ménages aux revenus modestes «ne peuvent souvent pas être aussi flexibles que d'autres en termes d'horaires de travail». Il faudra adapter le système, mais le DETEC ne précise pas comment. STÉPHANE HANE