

**29. Juli 2021**

Seite 5

Auflage 6'169 Ex.      Revue AUTOMOBILE  
Reichweite 57'000 Leser      3001 Bern  
Erscheint woe  
Fläche 39'600 mm<sup>2</sup>  
Wert 2'600 CHF



## COMMENTAIRE

# La pause estivale, une astuce bien connue des politiciens

**E**nfin les grandes vacances! Enfants ou adultes, tout le monde se réjouit du farniente, des vacances à la plage et de faire une coupure avec un quotidien stressant. Et les médias en profitent pour tartiner sur cette pause estivale bien méritée, au moment où l'actualité mondiale s'essouffle un peu. D'autres personnes se réjouissent tout autant de ces grandes vacances, en l'occurrence les parlementaires, les membres de gouvernements ou tout simplement de commissions. Cela vaut pour la Suisse, mais aussi pour l'Europe. Pendant que certains oublient tout sur le sable fin, c'est l'occasion rêvée pour d'autres de faire passer des lois et des décrets impopulaires ou mal conçus



sans que personne n'y fasse attention. Dans le dos de la population, en quelque sorte.

C'est exactement la stratégie choisie par la Commission de l'UE pour instaurer son nouveau programme sur le climat «Fit for 55», dans une indifférence quasi complète. En fait, ce plan n'a fonctionné qu'à moitié, grâce à deux groupes de scientifiques qui, ces dernières semaines, ont interpellé la Commission. Leurs lettres ouvertes ont même fait des vagues dans les médias. Dans le collimateur des chercheurs, on trouve le nouveau règlement sur les valeurs-plafond pour les émissions de flottes – soit en clair, la prochaine attaque frontale contre les véhicules non électrifiés par batterie. A l'origine de leurs critiques acerbes: l'inégalité de traitement méthodique des diverses technologies automobiles. Notamment parce que l'on peut encore comptabiliser dans les statistiques les véhicules à batterie comme véhicules zéro émission, alors que, dans la majorité des pays européens, le courant est plutôt noir comme le charbon, et pas vert comme l'éolien.

Tout cela, en ignorant systématiquement les carburants alternatifs durables. Ce règlement est un document révélateur et l'expression d'une politique arbitraire et opportuniste qui, en

dernier ressort, restera sans effet, précisément pour cette raison. Les doléances de ces scientifiques, que l'on peut transposer telles quelles à la Suisse, sont donc d'autant plus logiques. Les normes d'émissions pour les véhicules doivent être impartiales sur le plan technologique. Pour cela, selon les chercheurs, en lieu et place de méthodes de calcul disparates, il conviendrait d'appliquer trois principes: premièrement, toutes les mesures doivent se traduire par des diminutions réellement mesurables. Deuxièmement, ces normes ne doivent pas engendrer d'exportations de CO<sub>2</sub> dans d'autres pays. Et, troisièmement, ce qui est nouveau, ces mesures doivent être applicables rapidement et globalement.

Qui sait? Peut-être que la Commission de l'UE ferait bien de fermer ses bureaux de Bruxelles pendant quelques semaines cet été et, après s'être bien ressourcée, elle pourra élaborer une politique de protection du climat réaliste, non bureaucratique et efficace.

### **Fabian Bilger**

Directeur adjoint d'Avenergy Suisse, commentaire réalisé en collaboration avec Avenergy Suisse, l'association des importateurs, fabricants et distributeurs de carburants liquides en Suisse.