



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'AUTOMNE 2020

Contacts – Service politique du TCS

Gérard Métrailler, 058 827 27 21, gerard.metrailler@tcs.ch
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS 3

- 17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 3

CONSEIL NATIONAL..... 5

- 19.045 Objet du Conseil fédéral. Loi relative à la vignette autoroutière. Modification 5
- 19.495 Initiative parlementaire Wobmann. Pas de charges supplémentaires pour les usagers de la route tant que les embouteillages ne diminuent pas 6

CONSEIL DES ETATS 7

- 20.3210. Motion Müller Damian. Taxe sur les émissions de CO₂. Le statut privilégié des constructeurs de niche doit être aboli 7
- 20.3668 Postulat Burkart. Moteurs vrombissants et motos bruyantes. Effet de mode ou véritable problème 7



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS

17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

L'actuelle loi sur le CO₂ régleme, en vertu du Protocole de Kyoto, l'engagement de la Suisse en vue de réduire les émissions de CO₂ jusqu'en 2020. La révision totale de la loi sur le CO₂ a pour but de fixer les mesures de la Suisse pour réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990), conformément aux objectifs définis dans l'Accord de Paris, lui-même ratifié par la Suisse.

Le TCS se positionne sur les trois divergences suivantes : l'objectif de réduction en Suisse, l'obligation de compenser à l'aide de biocarburants ainsi que les sources d'alimentation du futur Fonds pour le Climat :

Article 3, alinéa 2 – Objectif général de réduction

L'objectif de la loi est de réduire le plus efficacement possible les émissions de CO₂. S'agissant d'une ambition internationale, et le CO₂ ne connaissant pas de frontières, il est contre-productif de vouloir à tout prix réduire l'essentiel du CO₂ en Suisse. Vu également les incertitudes quant au potentiel de réduction en Suisse, il faut laisser une certaine flexibilité en ce domaine et viser une réduction maximale de CO₂ avec les moyens à disposition.

Position du TCS

Soutien de la minorité Knecht, Bischof, Fässler Daniel, Rieder, Schmid Martin et Stark qui propose de maintenir la proposition du Conseil fédéral. ⁽²⁾ *En 2030, au moins 60% de la réduction des émissions de gaz à effet de serre prévue à l'al. 1 doit être réalisée par des mesures prises en Suisse. Entre 2021 et 2030, les émissions de gaz à effet de serre en Suisse doivent être réduites d'au moins 25% en moyenne par rapport à 1990.*

Article 27, alinéa 3 – Compensation de 5% par les biocarburants

L'obligation de compensation à l'aide de biocarburants est une mesure très onéreuse ; en effet les coûts d'une telle compensation en Suisse (environ 4 centimes/litre pour une réduction de 5% des émissions, sur un total maximal de 90%) sont difficilement compatibles avec l'augmentation envisagée du prix des carburants de 10 à 12 centimes au maximum (majoration maximale). Le TCS s'engage dans ce contexte pour la poursuite de la compensation facultative actuelle et l'exemption fiscale des biocarburants. Pour la période après 2023, il conviendrait de prévoir une reconduction de cette défiscalisation, mais cette fois, sans compensation sur les carburants fossiles.

Position du TCS

Soutien de la proposition du Conseil national de biffer l'article 27, alinéa 3. Cette proposition est également soutenue par la CEATE-E.



Article 38h, alinéa 3 – Alimentation du Fonds pour le climat

Pour le TCS, il ne peut être question de détourner les apports du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en faveur du Fonds pour le climat. Vu la récente votation populaire sur le FORTA, entré en vigueur il y a un peu plus de deux ans, il n'est pas acceptable de le priver de l'une de ses sources financières. Ce autant de plus que vu la baisse des recettes sur les carburants due à l'électrification et à la plus grande efficacité du parc véhicules, le Fonds FORTA va manquer de moyens au cours de ces prochaines années.

Un tel détournement de fonds issus du secteur de la mobilité (produit des sanctions des importateurs) constituerait une rupture dans la logique du système : s'il est compréhensible que la taxe CO₂ sur le mazout bénéficie aux mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, il semble tout aussi normal que les sanctions appliquées aux véhicules dépassant les valeurs-cibles des émissions servent au financement des transports, y compris le développement du trafic d'agglomération.

Position du TCS

Soutien aux deux minorités qui s'engagent pour le maintien de moyens en faveur du FORTA :

- **Minorité I (Noser, Müller Damian, Schmid Martin, Zanetti Roberto) : soutien de la proposition du Conseil national, de ne détourner que la moitié du produit des sanctions en faveur du Fonds Climat.** (³ *Le produit de la mise aux enchères de droits d'émission prévue aux art. 23, al. 2, et 24, al. 2, la moitié du produit des prestations de remplacement visées à l'art. 17 et le produit des prestations de remplacement visées aux art. 26, 29 et 34 sont affectés à prévenir les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. L'autre moitié du produit des prestations de remplacement visées à l'art. 17 est versée au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.*)
- **Minorité II (Knecht, Stark) : maintien de l'entier du produit des sanctions pour le FORTA.** (³ *Le produit de la mise aux enchères de droits d'émission prévue aux art. 23, al. 2, et 24, al. 2, et le produit des prestations de remplacement visées aux art. 26, 29 et 34 sont également versés au Fonds pour le climat. (voir art. 42)*)



CONSEIL NATIONAL

19.045 **Objet du Conseil fédéral. Loi relative à la vignette autoroutière. Modification**

Le 14 août 2019, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la modification de la loi sur la vignette autoroutière. Le projet de loi prévoit l'introduction d'une vignette autoroutière électronique sur une base volontaire en 2022. Le détenteur de véhicule aura le choix de continuer à appliquer une vignette autocollante sur son véhicule pour utiliser les routes nationales soumises à la redevance ou d'acquiescer plutôt une vignette électronique. Quiconque se décidera pour la solution électronique devra faire enregistrer la plaque de contrôle de son véhicule dans le système, par l'intermédiaire d'une application Internet. Les contrôles adaptés aux nouvelles conditions seront effectués comme jusqu'à présent par la police et l'Administration fédérale des douanes.

Position du TCS

Le TCS approuve la modernisation du système de perception de la redevance autoroutière. L'introduction d'une vignette électronique optionnelle constitue une simplification pour les usagers et présente un potentiel d'économie pour la Confédération. Cependant, le TCS formule les requêtes suivantes :

Art. 9a Compétence en matière de perception de la redevance

Soutien de la proposition de la Commission du Conseil national

Le TCS soutient la proposition de la Commission qui demande que la perception de la vignette autocollante puisse toujours, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, être acquise à l'étranger. L'AFD doit pouvoir ainsi continuer à vendre la vignette autocollante non seulement à la frontière, mais également à l'étranger.

Art. 11 Contrôles, al. 3 et 4

Soutien de la proposition de la Minorité II (Pieren, Giezendanner, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

Le TCS soutient la proposition de la Minorité II qui demande que les alinéas 3 et 4 de l'article 11 soient biffés. Le TCS rejette en effet la mise en place de contrôles automatisés à large échelle si les infractions à l'obligation de vignette venaient à augmenter. Un système de contrôle basé sur une multiplication des caméras fixes sur le réseau serait trop intrusif pour les consommateurs, dont les déplacements pourraient notamment être reconstitués. Le TCS demande, en cas de hausse des abus, la poursuite et l'intensification des contrôles aléatoires et ponctuels à l'aide de caméras mobiles.



19.495 Initiative parlementaire Wobmann. Pas de charges supplémentaires pour les usagers de la route tant que les embouteillages ne diminuent pas

Tant que les heures d'embouteillage dépassent les 12 000 heures par an en Suisse, le Conseil fédéral renonce à introduire d'autres redevances sur les carburants ou de nouvelles stratégies incitatives telles que la tarification de la mobilité. Il faut procéder immédiatement aux adaptations de lois et d'ordonnances nécessaires.

Position du TCS

Le TCS rejette l'initiative parlementaire Wobmann. S'il est certes urgent d'attaquer le problème des heures d'embouteillage sur les routes, le chemin proposé ne semble pas opportun. Il faut, au contraire, avancer avec des investissements ciblés dans l'infrastructure routière, cela avec le FORTA et une mise en œuvre diligente du PRODES.



CONSEIL DES ETATS

20.3210. Motion Müller Damian. Taxe sur les émissions de CO₂. Le statut privilégié des constructeurs de niche doit être aboli

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ de manière à ce que les importateurs de véhicules de petites marques et de marques de niche doivent répondre aux mêmes exigences que les importateurs de grandes marques.

Position du TCS

Les objectifs spécifiques pour les importateurs de véhicules de petites marques et de marques de niche doivent garantir que les conditions-cadres pour l'importation et le commerce de ces véhicules soient aussi identiques que possibles. En tant que règlement indépendant, les dispositions relatives aux émissions de CO₂ des voitures neuves est très similaire au règlement correspondant de l'UE. Afin de ne pas fausser le marché et de ne pas désavantager les importateurs de petites marques et de marques de niche, le TCS recommande de rejeter la motion. Si les objectifs spéciaux devaient être abandonnés, cela n'aurait d'ailleurs pas d'effet significatif sur la moyenne des émissions de CO₂ des nouvelles immatriculations.

20.3668 Postulat Burkart. Moteurs vrombissants et motos bruyantes. Effet de mode ou véritable problème

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport dans lequel il examine si la puissance des véhicules a une influence sur les accidents causés par les nouveaux conducteurs et, dans l'affirmative, de proposer des mesures adaptées à l'importance du problème. Il devra aussi étudier la problématique du bruit excessif causé par des voitures et des motos techniquement modifiées, proposer des mesures pour lutter contre la pollution sonore engendrée par de tels véhicules et faire ressortir les possibles avantages des radars antibruit.

Position du TCS

Le TCS soutient le postulat Burkart. A notre connaissance, aucune étude n'a pour le moment clairement démontré une éventuelle causalité entre la puissance d'un véhicule et le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs, âgés de 18 à 24 ans. La surreprésentation de cette tranche d'âge dans les statistiques d'accident s'explique par des facteurs essentiellement comportementaux (manque d'expérience, goût du risque et de la vitesse, distraction au volant, consommation d'alcool et de drogue).

De plus, le TCS est d'avis que les véhicules modifiés illégalement ne doivent pas pouvoir circuler sur les routes suisses. Cependant, à l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer de manière concluante si l'utilisation d'un « radar de bruit » est appropriée et suffisamment fiable pour contrôler les bruits excessifs dus au trafic routier. Les bruits excessifs peuvent souvent être réduits par une adaptation du style de conduite, mais également par l'infrastructure. Un état des lieux de la situation dans ce domaine ainsi qu'une analyse de la possible efficacité des radars antibruit sont nécessaires, avant une utilisation répressive de ces instruments.