

**Touring Club Suisse**

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

Gérard Métrailler

Tel +41 22 417 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 22 417 23 92
Gerard.Metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'HIVER 2011

Contacts**Gérard Métrailler**

Responsable Politique & Economie
022 417 27 21
Gerard.Metrailler@tcs.ch

Katherina Repond

Adjointe au responsable Politique & Economie
022 417 27 23
Katherina.Repond-kyosseva@tcs.ch



Contenu

CONSEIL DES ETATS	3
09.067 Pour un climat sain. Init. pop. Loi sur le CO2. Révision.....	3
10.019 Loi sur l'aménagement du territoire. Révision partielle	5
11.3317 Motion. Réexamen des tâches.....	6
CONSEIL NATIONAL.....	8
05.028 Réforme des chemins de fer 2. Projet 11. Divergences.....	8
10.092 Via sicura. Renforcer la sécurité routière	9



CONSEIL DES ETATS

09.067 Pour un climat sain. Init. pop. Loi sur le CO₂. Révision

Le TCS recommande au Conseil des Etats de d'adopter l'article 23 (compensation des émissions dues aux carburants) et de supprimer l'article 27 (taxe CO₂ sur les carburants), tel que décidé par le Conseil national.

Article 23 Compensation s'appliquant aux carburants

L'article 23 du projet du Conseil Fédéral fixe les modalités de compensation des émissions de CO₂ générées par les carburants mis sur le marché. L'article définit notamment le taux de compensation qui doit être appliqué pour atteindre les objectifs globaux de réductions d'émissions. La proposition de Monsieur le Conseiller national Lustenberger (art. 23 al. 2bis) vise à limiter à 5 centimes par litre au maximum le montant de la compensation.

Position du TCS

Vu le taux de compensation très élevé proposé par le Conseil des Etats (entre 25% et 35% des émissions), le TCS craint que la compensation des émissions ne se transforme en lourde taxe pour les consommateurs. Pour pallier ce risque, le TCS estime qu'il est absolument nécessaire de fixer un prélèvement maximal par litre de carburant. Il convient également de rappeler qu'une hausse de l'impôt sur les huiles minérales d'environ 22 centimes a d'ores et déjà été annoncée pour financer les infrastructures. En plus de nuire gravement à l'économie de notre pays et notamment des régions périphériques, une compensation coûteuse des émissions des carburants mettrait en péril le système de financement des transports. Finalement, rappelons que l'actuel Centime Climatique (1,5 centimes par litre de carburant) aura permis de réaliser 75% des réductions d'émissions de CO₂ au cours de la période 2008-2012. Avec une limite de 5 centimes par litre, il ne fait donc aucun doute que cet instrument continuera de jouer un rôle essentiel dans la réduction des émissions de CO₂ au cours de la période 2012-2020.

Le TCS invite par conséquent le Conseil des Etats à soutenir sans réserve la proposition de Monsieur le Conseiller national Lustenberger, **qui permet à la fois de fixer un plafond supportable pour les consommateurs et de poursuivre sur le modèle du Centime Climatique, qui a fait ses preuves en tant qu'instrument extrêmement efficace** pour réduire les émissions de CO₂.



Coûts de compensation selon les différents scénarios

A) Solution minimale du Conseil des Etats: Compensation de 25% des émissions à l'interne;

16mio t CO₂ x 25% = **4 mio t CO₂**

4mio t CO₂ x **160 CHF** / t = 640mio CHF (Coûts totaux de la compensation)

640mio CHF / 6'000mio litres = **10.7 centimes / litre**

B) Scénario de la Confédération: Compensation de 8% des émissions à l'interne;

16mio t CO₂ x 8% = **1.3 mio t CO₂**

1.3mio t CO₂ x **160 CHF** / t = 208mio CHF (Coûts totaux de la compensation)

208mio CHF / 6'000mio litres = **3.4 centimes / litre**

C) Scénario de l'économie: Compensation de 25% des émissions, selon le projet initial de la Confédération, exclusivement à l'interne;

16mio t CO₂ x 25% = **4mio t CO₂**

4mio t CO₂ x **450 CHF** / t = 1800mio CHF (Coûts totaux, étude Luterbacher)

1800mio CHF / 6'000mio litres = **30 centimes / litre**

Article 27 Taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants

L'article 27 du projet de révision présenté par le Conseil Fédéral permet la fixation d'une taxe CO₂ sur les carburants, qui peut, dans le cas où les objectifs décrits à l'article 3 ne seraient pas réalisés, s'élever jusqu'à 120 francs par tonne de CO₂ (soit jusqu'à 28 centimes par litre de carburant). Lors de la dernière session, le Conseil national a maintenu sa position visant à supprimer cet instrument.

Position du TCS

L'introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants aurait des conséquences graves pour les consommateurs et l'économie suisse:

- Une augmentation du prix des carburants entraînera une hausse du prix de nombreux autres biens et services.
- Avec une taxe supplémentaire sur les carburants, le tourisme d'essence s'inverserait et la Confédération perdrait CHF 500mio par an de recettes fiscales.
- Une nouvelle hausse des taxes serait alors nécessaire pour compenser la perte de recettes fiscales.



- Le financement des infrastructures de transport reposerait sur les habitants des régions les plus éloignées des frontières et des régions périphériques.
- Une taxe CO₂ de 28 centimes par litre concurrencerait directement la hausse de taxe de quelques 22 centimes par litre destinée à financer les infrastructures de demain.

D'autre part, une taxe CO₂ sur les carburants n'aurait aucun impact positif pour l'environnement, ni pour la société:

- Les pendulaires qui ne résident pas dans les centres n'ont souvent pas d'autre choix que la voiture pour leurs déplacements.
- Sans effet incitatif ni financement de projets concrets de réduction des émissions, une telle taxe n'aura pratiquement aucun effet sur les émissions de CO₂.
- La taxe CO₂ coûte 2 fois plus cher aux habitants des zones rurales et 3 fois plus aux personnes actives qu'au reste de la population.

Au vu des nombreux problèmes et coûts économiques comme sociaux induits par l'introduction d'une telle taxe, et vu l'absence de gains substantiels pour l'environnement et le climat, le TCS demande d'adhérer à la décision du Conseil national et de définitivement supprimer cet instrument. Il convient d'insister sur le fait que l'effet incitatif sur lequel repose l'efficacité de cet instrument est pratiquement inexistant, comme le montre l'augmentation stable de la consommation de carburants, malgré les fluctuations et les hausses parfois vertigineuses des prix (+33 centimes par litre en 1999 et +42 centimes par litre en 2007-2008). Finalement, l'unique potentiel de réduction des émissions d'une telle taxe est lié à l'inversion du tourisme à la pompe, qui amènerait de nombreux consommateurs suisses à faire le plein à l'étranger. Par conséquent, une partie des émissions du trafic routier suisse serait alors comptabilisée dans les pays voisins.

10.019 Loi sur l'aménagement du territoire. Révision partielle

La révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire sert de contre-projet indirect à l'initiative populaire pour le paysage, qui a pour but de lutter contre le mitage du territoire et d'améliorer la protection du paysage.

Position du TCS

De manière générale, le TCS est favorable à la lutte contre le mitage et l'étalement urbain trop marqué. Toutefois, certaines des modifications contenues dans le projet présenté par le Conseil Fédéral ne prennent pas assez en compte les besoins spécifiques aux différentes régions et ne permettent pas de répondre totalement aux pressions exercées par la croissance démographique sur le



territoire. Le projet fixe en effet de manière trop contraignante les règles qui régissent l'aménagement du territoire en Suisse, limitant grandement la possibilité pour les cantons et les communes d'adopter une planification la plus en adéquation possible avec leurs besoins. De plus, le projet se concentre sur l'idée que la densification urbaine est à elle-seule capable de répondre à la hausse continue de la population du pays; on peut douter à ce jour que les centres urbains, déjà surchargés, soient à même d'absorber toute la croissance démographique prévue pour les décennies à venir. Le TCS tient donc à émettre les remarques suivantes:

Article 1, al. 2, let. a^{bis}

Le TCS insiste sur le fait que l'urbanisation vers l'intérieur ne sera en aucun cas à même d'absorber les besoins en logements du pays, et qu'elle risque également d'avoir un certain nombre d'effets sur la qualité de vie des habitants de ces zones d'ores et déjà surchargées.

Article 3, al. 3, let. a

Le projet prévoit de doter les lieux d'habitation et de travail d'un "bon réseau de transports publics". Le TCS s'oppose fermement à la mention systématique d'une bonne desserte au moyen des transports publics et rappelle que la desserte fine du territoire est principalement assurée par la route. Le TCS demande à ce que les infrastructures de transports soient planifiées en fonction de critères de coûts-utilité et de fréquentation, et se rapproche en ce sens de la proposition du Conseil des Etats, pour lequel il s'agit de doter les lieux d'habitation et de travail « **d'un réseau de transports publics ou d'un réseau routier adéquats.** »

11.3317 Motion. Réexamen des tâches

Le projet de réexamen des tâches doit être poursuivi, avec pour objectif de permettre un allègement budgétaire d'au moins 1 milliard de francs par an. Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un message portant spécifiquement sur le réexamen des tâches et qui précise les mesures qui seront mises en œuvre.

Position du TCS

Le Touring Club Suisse (TCS) pense qu'il est important pour le gouvernement de garantir une politique financière durable et accueille favorablement, de manière générale, les mesures liées au réexamen des tâches.

Néanmoins, le TCS s'oppose au très faible taux de croissance budgétaire 2008-2015 pour le secteur "Trafic" (1,6% contre 3,1% en moyenne). L'endettement de l'Etat a certes une influence négative sur les finances, mais il est évident qu'une infrastructure inadaptée aux besoins péjorera également les finances et la



croissance économique. L'Etat a une responsabilité en matière de développement des infrastructures (adaptation à la demande des usagers). Notre organisation s'oppose concrètement au report des projets financés par le fonds d'infrastructure, en particulier en ce qui concerne l'achèvement du réseau des routes nationales.

Notre Club tient à rappeler la nécessité absolue de maintenir les investissements dans l'infrastructure routière afin d'éviter, à long terme, des frais supplémentaires. Il insiste également sur le fait que le report de travaux d'entretien et de construction provoque des pertes économiques considérables (bouchons, retards et frais de rattrapage). Le réexamen des tâches aura des conséquences pour les usagers de la route et du rail et, donc, pour l'économie dans son ensemble. C'est pourquoi le TCS demande au Parlement de renoncer aux économies prévues dans le secteur du « Trafic », et de prévoir un taux de croissance nominal d'au moins 4% pour les transports.

Parmi les réformes proposées dans le cadre du réexamen des tâches, le TCS refuse clairement un système de péages avec taxe kilométrique (mobility pricing intégral). D'emblée, le TCS tient à relever que les taxes actuelles sur les carburants, elles aussi liées à la prestation de transport, présentent un bien meilleur rapport coût-bénéfices que les systèmes de road ou de mobility pricing. Le TCS s'interroge en outre sur l'application concrète d'un mobility pricing aux transports publics, les études menées jusqu'ici se focalisant toujours sur le road pricing.

Par ailleurs, la volonté de tarifier la prestation de transport en fonction de l'heure, afin notamment de briser les pics de trafic, ne manquera pas de porter un coup dur aux pendulaires les moins nantis et dépendants de leur véhicule. Une mesure clairement antisociale en l'absence d'accords relatifs à la réorganisation du temps de travail en entreprise.

Finalement, le relevé et l'enregistrement systématique de tous les déplacements à des fins de tarification pose un problème évident de protection des données et de la sphère privée.

Le TCS refuse également que la Confédération pratique des économies dans le secteur du transport régional des voyageurs. La Confédération doit assumer ses tâches de base dans un contexte fédéraliste et assurer une desserte dans l'ensemble du territoire et pour toutes les catégories de la population, conformément à sa définition du service public.

C'est pourquoi les différents programmes d'allégement budgétaire ou de consolidation des finances ne doivent, en aucun cas, limiter les dépenses en faveur des infrastructures.



CONSEIL NATIONAL

05.028 Réforme des chemins de fer 2. Projet 11. Divergences

Dans cette deuxième partie de la réforme, le Conseil fédéral propose d'améliorer l'interopérabilité des chemins de fer et la sécurité du droit des mises au concours dans le secteur du transport régional voyageur, de renforcer la surveillance du marché (Commission d'arbitrage) et de régler le financement des frais de mise à disposition des services de protection.

Position du TCS

De manière générale, il faut garantir à long terme le financement de l'exploitation, de l'entretien et de l'extension des infrastructures. Le TCS soutient la volonté de réguler efficacement le marché des transports ferroviaires, conformément aux directives européennes.

Le TCS soutient l'application à la route comme au rail des mesures relatives à la mise au concours dans le transport régional des voyageurs, qui ne doit plus être réservée aux transports publics régionaux. Les mises au concours permettent d'améliorer l'efficacité et la transparence et ainsi de faire baisser les coûts. Par ailleurs, la garantie d'un accès non discriminatoire au réseau est essentielle, et il convient de mettre fin aux distorsions de concurrence sur le réseau (prix des sillons selon le principe de causalité, définition des priorités entre le transport de marchandises et de voyageurs, etc.). En ce sens, le TCS soutient le renforcement la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF), qui doit pouvoir engager des enquêtes d'office, prendre des décisions et prononcer des sanctions. Les tâches de celle-ci devront être cependant régulièrement examinées pour garantir son indépendance et sa neutralité.

Le TCS accepte de manière globale le projet, en insistant sur les remarques ci-dessous :

Article 15 al. 2 (Loi fédérale sur le transport de voyageurs)

Le TCS est favorable à cette définition des tarifs en fonction de la prestation et des coûts de l'offre qu'il juge nécessaire afin d'assurer à la fois la qualité et le financement des transports publics.

Article 15 al. 4 lettre b (Loi fédérale sur le transport de voyageurs)

Le TCS s'oppose à l'introduction d'une différenciation des tarifs aux heures de pointes. Premièrement, sans une réorganisation des conditions de travail négociée avec les entreprises, une augmentation des tarifs aux heures de pointes n'aura probablement aucun effet sur les déplacements des pendulaires, car ces



derniers ne peuvent que difficilement modifier leurs horaires. Ainsi, cette mesure risque plutôt de reporter une partie du trafic pendulaire sur le réseau routier, déjà largement surchargé aux heures de pointes. Deuxièmement, cette différenciation des tarifs frapperait plus durement les travailleurs à revenus modestes qui, paradoxalement, n'ont que peu de marge de manœuvre concernant l'aménagement de leurs horaires de travail.

10.092 Via sicura. Renforcer la sécurité routière

Les mesures du projet "Via sicura" prévoient principalement une meilleure application des prescriptions en vigueur, la suppression des principaux points noirs en matière d'accidents et le renforcement de la prévention. Le programme devrait permettre de réduire d'environ un quart le nombre de victimes sur les routes suisses.

Position du TCS

De manière générale, le TCS est favorable au programme Via sicura. Pour garantir le succès du programme, il faut éviter de créer un régime trop autoritaire, qui aboutirait à la multiplication injustifiée des amendes infligées aux usagers ordinaires et à l'alourdissement inutile des tâches en matière de contrôle imposées à nos services de police déjà largement surchargés. Ainsi, pour atteindre les objectifs de sécurité routière, le TCS recommande de privilégier des mesures liées aux infrastructures, ayant notamment pour objet l'élimination des points noirs du réseau, l'introduction de limitations de vitesse uniformes et la protection des deux-roues.

Le TCS soutient la position de la CTT-N concernant le port du casque de vélo et l'installation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage pour les récidivistes ayant déjà subi un retrait de permis. En revanche, le TCS émet un doute quant à l'influence qu'aura l'interdiction de conduire pour les détenteurs du permis probatoire avec un taux d'alcoolémie entre 0,1 et 0,4 pour mille. D'une part, cette catégorie de conducteurs n'est pas celle qui cause les accidents graves et, d'autre part, cette mesure pourrait donner un faux signal une fois le permis de conduire définitif acquis.

Le TCS soutient l'assouplissement proposé par la CTT-N sur le droit de recours obligatoire des assureurs pour les preneurs d'assurance qui étaient en état d'ébriété ou qui roulaient à très grande vitesse.

Pour finir, le TCS craint qu'un durcissement exagéré de la loi pourrait amener un conducteur n'ayant pas d'autre solution à prendre le risque de rouler sous retrait du permis de conduire.