



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Office fédéral de l'énergie
Section BP

3003 BERNE

Vernier/Genève, le 31 janvier 2013
OFA/GME/PGO

Stratégie énergétique 2050

Prise de position du TCS

Madame, Monsieur,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour l'invitation à prendre position sur l'objet cité en titre et vous prie de trouver ci-après ses remarques détaillées.

Remarques générales

De manière générale, **le TCS s'oppose au projet présenté**, et rejette notamment les mesures incitatives annoncées pour la seconde étape (ainsi que la réforme fiscale écologique). En revanche, **il soutient les mesures visant à accroître l'efficacité énergétique** dans le secteur « trafic » (proposées dans le cadre du premier paquet de mesures) **dans la mesure où l'UE applique des normes similaires**. La Confédération doit se concentrer essentiellement sur le renforcement de l'efficacité énergétique, en intégrant dans cette stratégie les technologies déjà disponibles aujourd'hui, telles que les batteries pour les véhicules électriques.

Le TCS refuse d'entrer en matière sur la définition des objectifs énergétiques et climatiques pour 2035 et 2050. Il déplore que la Confédération souhaite fixer des objectifs quantitatifs contraignants pour 2035 et 2050, la fiabilité des estimations et scénarios pour un terme aussi long n'étant pas suffisante. La décision concernant les objectifs à plus long terme ne pourra être prise que lorsque les mesures pour les atteindre seront parfaitement connues, ainsi que le contexte international. Il convient de rappeler qu'il ne fait aucun sens pour un petit pays comme le nôtre de faire cavalier seul en matière de politique climatique et énergétique. Des objectifs décalés et trop ambitieux auraient de très graves conséquences sur l'attractivité et la compétitivité économique de notre pays, ainsi que sur le bien-être de la population.

Le TCS estime que **la réunion de la politique énergétique et de la politique climatique envisagée dans ce projet n'est pas opportune**. Une telle union ne fait du sens que si au niveau international un mouvement similaire est opéré. Même si l'une et l'autre de ces deux politiques publiques sont intimement liées, la Suisse, en tant que petit pays, doit se maintenir aux standards internationaux et éviter l'isolement. Le TCS demande par conséquent de continuer de traiter les politiques climatiques et énergétiques séparément, mais de manière coordonnée tant au niveau national qu'au niveau international. Il rappelle à cet effet que la mission première de la politique énergétique demeure l'approvisionnement énergétique, sûr et économiquement efficace.

L'évolution à la fois démographique et territoriale de notre société est à l'origine de la croissance du besoin de mobilité. Le phénomène de concentration des activités humaines dans des structures toujours plus « englobantes » aboutit à un accroissement des déplacements. Par exemple, il y a cinquante ans, on trouvait souvent une épicerie, une laiterie, une boucherie et une fromagerie dans chaque village. Aujourd'hui, il faut se rendre au supermarché dans la ville voisine pour faire ses achats. Le même constat peut être fait en ce qui concerne la distribution territoriale des postes de travail, de plus en plus concentrés dans des « business centers », ainsi que des autres activités économiques et sociales, par exemple l'apparition de grands centres de loisirs. Parallèlement à cela, l'habitat évolue de manière opposée. Il est de plus en plus disséminé et les agglomérations périphériques connaissent la plus forte croissance démographique. Cette dissémination des lieux de résidences, conjointement à la concentration des activités économiques et sociales, aboutit inexorablement à une croissance des besoins en matière de mobilité plus importante que la croissance démographique.

Le TCS rappelle que **la mobilité est un besoin essentiel et primaire**, qui se traduit par une demande privée très peu élastique. La consommation de mobilité est une consommation de type intermédiaire, qui donne accès à d'autres activités socio-économiques. Les consommateurs de mobilité ne se déplacent généralement pas dans le seul but de se déplacer, mais dans le but d'effectuer une autre activité, comme travailler, manger au restaurant, faire leurs courses, partir en vacances, etc. Ainsi, il convient de mettre en évidence le fait que **la mobilité se situe à la base de très nombreuses activités créatrices de richesses économiques, mais aussi culturelles**. De ce fait, une hausse du coût des déplacements (p.ex. une hausse du prix des carburants) n'aura qu'un impact marginal sur la consommation de mobilité totale. Cependant, **les dépenses supplémentaires résultant d'une augmentation des coûts de la mobilité seront en grande partie compensées par une réduction des dépenses dédiées à la consommation d'autres biens et services** (en consommant moins de ces derniers, ou en diminuant leur qualité). Il en résulte par conséquent une perte de bien-être directe pour la population (par le biais de la réduction du pouvoir d'achat), ainsi qu'un impact négatif indirect sur l'activité économique (par le biais de la diminution de la consommation des biens et services, ainsi que la hausse de la charge fiscale pesant sur les ménages).

Au vu de ce qui précède, **le TCS estime qu'il ne faut pas combattre la consommation de mobilité**, mais plutôt intervenir directement sur ses nuisances (efficacité énergétique) et sur ses déterminants (autres que le coût de déplacement). La flexibilisation des horaires de travail, le travail à la maison (« home office ») un ou deux jours par semaine pour les métiers qui le permettent, le soutien en faveur de structures de proximité (commerces, offres de loisirs) sont des solutions à creuser et envisager comme alternative aux mesures incitatives, qui n'auront qu'un impact marginal et coûteront très cher à la population. A noter que les mesures ciblant les facteurs à l'origine du besoin de mobilité auront d'autant plus de succès, car la rationalité individuelle des personnes mobiles suffit à inciter ces dernières à minimiser leurs coûts de déplacements, à condition qu'on leur en donne la possibilité. **Le TCS demande à la Confédération de renoncer aux mesures incitatives dans le domaine de la mobilité, car elles présentent un rapport coût-efficacité très défavorable pour l'intérêt public**. Des mesures plus efficaces et moins coûteuses sont envisageables, la Confédération devra évaluer leur potentiel et les proposer comme alternatives aux instruments économiques incitatifs.

Remarques de détails

Les remarques suivantes concernent uniquement le secteur « trafic », pour lequel le TCS a un intérêt prépondérant.

Objectifs pour le secteur « trafic » :

En poursuivant la tendance actuelle sans prendre de mesure supplémentaire dans le domaine énergétique, la consommation d'énergie baisserait d'environ -0.45% par année dans le secteur de la mobilité. La demande d'énergie totale dans le domaine de la mobilité diminuerait d'environ -4.2% d'ici à 2020, de -12.6% d'ici à 2035 et de -16.9% d'ici à 2050. **Les mesures proposées dans le cadre du premier paquet permettront en principe de réduire la consommation d'énergie dans le secteur mobilité de -6.1% d'ici à 2020**, et de -25.6% d'ici à 2050. En intégrant finalement les mesures incitatives souhaitées par le Conseil fédéral, la consommation d'énergie serait réduite d'environ -11.8% en 2020 et de -36.9% en 2050, pour le secteur trafic. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ces chiffres.

Tableau 1 : Demande d'énergie future pour le secteur « trafic » selon les trois scénarios

En % par rapport à 2010	2020	2035	2050	Evolution moyenne par année (2010-2050)
Scénario A Tendance actuelle	-4.2%	-12.6%	-16.9%	-0.45%
Scénario B Mesures politiques	-6.1%	-19.1%	-25.6%	-0.78%
Scénario C Nouvelle politique	-11.8%	-29.4%	-36.9%	-1.12%

Source : Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Anhang 3, BAFU/Prognos 12.09.2012

En ce qui concerne les carburants fossiles (essence, diesel) utilisés dans le trafic routier individuel et les transports publics, la baisse « naturelle » annuelle de la demande prévue se situe approximativement à -1.2% par année en moyenne, ce qui correspond à une diminution de -10.6% d'ici 2020, de -28.5% d'ici 2035 et de -38.9% d'ici 2050. **Avec les mesures agissant sur l'efficacité énergétique proposées dans le cadre du premier paquet, la consommation totale de carburant serait réduite d'environ -19.1% en 2020**, de -45.1% en 2035 et de -59.5% en 2050, dont -71.4% pour l'essence et -43.3% pour le diesel. Finalement, en intégrant des mesures incitatives supplémentaires, la consommation de carburant prévue serait réduite de -32.9% d'ici 2020, de -69.4% d'ici 2035 et de -87.1% d'ici 2050.

Tableau 2 : Demande de carburants pour les transports terrestres selon les trois scénarios

En % par rapport à 2010	2020	2035	2050	Evolution moyenne par année (2010-2050)
Scénario A Tendance actuelle	-10.6%	-28.5%	-38.9%	-1.19%
Scénario B Mesures politiques	-19.1%	-45.1%	-59.5%	-2.18%
Scénario C Nouvelle politique	-32.9%	-69.4%	-87.1%	-4.88%

Source : Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Anhang 3, BAFU/Prognos 12.09.2012

Le TCS s'oppose fortement à l'objectif 2020 pour le secteur « trafic » (réduction de 23 PJ supplémentaire par rapport à la tendance actuelle soit -11.8% de réduction de la consommation d'énergie totale pour le secteur trafic et -32.9% de réduction de la consommation totale de carburant), car il correspond au scénario C « Nouvelle politique énergétique » et implique la prise de mesures supplémentaires avant 2020. **Le TCS demande de fixer l'objectif 2020 pour le secteur « trafic » au niveau des mesures du premier paquet (scénario B « Mesures politiques »), c'est-à-dire -6.1% en ce qui concerne la consommation d'énergie (et -19.1% pour la consommation de carburants).** Comme expliqué précédemment, le TCS refuse d'entrer en matière sur les objectifs 2035 et 2050.

Premier paquet de mesures dans le secteur « trafic »

Dans le domaine de la mobilité, le TCS est globalement favorable aux mesures visant à accroître l'efficacité énergétique des véhicules. **Il soutient l'ensemble des mesures proposées dans le premier paquet, à condition de renoncer à l'introduction de mesures incitatives et de ne pas pratiquer des normes plus restrictives que celles appliquées par l'UE.** Pour les véhicules professionnels, la Confédération devra toutefois tenir compte du fait que **les véhicules de livraison utilisés en Suisse sont nettement plus lourds que les véhicules similaires utilisés dans l'UE. Un assouplissement de la valeur cible pour ces derniers est par conséquent nécessaire.**

L'absence totale du thème de l'électrification des transports privés est incompréhensible du point de vue du TCS. Cette forme efficace de propulsion est pourtant capable de réduire la consommation d'énergie primaire de manière significative. Une électrification complète de la flotte suisse, avec une moyenne de 35 km kilomètres par habitant et par jour, augmenterait la consommation d'électricité totale de 16%, selon une étude réalisée par ZHAW, tandis que les carburants fossiles ne seraient plus nécessaires pour le parc automobile. (Schweizer Road Map Elektromobilität, 2011, p.14). **Les véhicules électriques permettent de réduire la part des énergies fossiles dans la mobilité plus rapidement que les progrès technologiques des moteurs à combustion.**

En ce qui concerne l'achat de véhicules à batteries électriques, et des véhicules « plug-in » hybrides, y compris ceux avec un prolongateur d'autonomie, aucune subvention fédérale n'est nécessaire. **La Confédération est cependant appelée à coordonner la mise sur le marché de ces véhicules, notamment en ce qui concerne l'uniformité de leur imposition au niveau national (en accord avec les autorités cantonales compétentes), la signalisation et l'étiquetage des « e-infrastructures », ainsi que les travaux de recherche et développement des universités.**

Par ailleurs, le TCS demande à la Confédération d'examiner l'intérêt d'autres technologies de propulsion alternatives pour les véhicules (telles que par exemple l'hydrogène). Afin de réduire la part des énergies fossiles d'ici à l'horizon 2025, il est essentiel de soutenir dès à présent le développement des différentes technologies de propulsions alternatives.

Le tableau ci-dessous montre que les mesures du scénario B « Mesures politiques » permettront d'accroître la consommation d'électricité dans les transports de manière significative par rapport à la tendance actuelle (+5.2% supplémentaires d'ici à 2020, et +68.4% supplémentaires d'ici à 2050). Fortement opposé aux mesures incitatives comprises dans le scénario C « nouvelle politique énergétique », le TCS demande à la Confédération d'intégrer dès à présent des instruments (non-incitatifs) visant à soutenir le développement de véhicules plus efficaces, notamment par la coordination du système d'imposition, l'information des consommateurs et la recherche scientifique. De telles mesures permettront d'accroître la part de l'électricité dans le secteur « trafic », et se rapprocher, voire peut-être même dépasser les prévisions de consommation du scénario C, fondé sur des mesures incitatives.

Tableau 3 : Demande d'électricité dans le secteur « trafic » selon les trois scénarios

En % par rapport à 2010	2020	2035	2050	Evolution moyenne par année (2010-2050)
Scénario A Tendance actuelle	+21.1%	+66.7%	+107.9%	+1.80%
Scénario B Mesures politiques	+26.3%	+108.8%	+176.3%	+2.51%
Scénario C Nouvelle politique	+44.7%	+163.2%	+259.6%	+3.17%

Source : Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Anhang 3, BAFU/Prognos 12.09.2012

Deuxième paquet de mesures (réforme fiscale écologique et instruments incitatifs)

D'emblée, le TCS rappelle que les mesures d'efficacité énergétique mises en œuvre jusqu'à présent et prolongées dans le scénario B « Mesures politiques » sont réalisées à travers la dépense privée uniquement (entreprises et particuliers). Etant donné que le surcoût « technologique » est reporté sur le prix de vente, c'est principalement le consommateur de mobilité qui supporte le coût des progrès en matière d'efficacité des véhicules. **Le TCS estime qu'on ne peut pas à la fois intervenir sur la qualité des véhicules (technologie plus efficace) aux frais des consommateurs, et en même temps les frapper par l'introduction de lourdes taxes incitatives.** Ce double renchérissement de la mobilité constituerait une grave nuisance pour notre société. Ceci d'autant plus que le prix du pétrole ne cesse d'augmenter « naturellement », et que la consommation de carburant tend déjà à décroître, comme le montre le scénario A « tendance actuelle ».

L'efficacité des taxes incitatives repose essentiellement sur une modification du comportement des consommateurs résultant de la hausse des prix qu'elles engendrent. Cependant, cet effet incitatif ne peut exister que si la demande est suffisamment élastique. Or, l'élasticité de la demande de mobilité est très faible. **Les mesures incitatives risquent de s'avérer peu efficaces, et créeront une perte sèche très coûteuse pour la société.** Les instruments incitatifs reposent généralement sur le principe de l'internalisation des coûts externes, dont les méthodes de calcul sont aussi variées qu'imprécises. Dans l'incapacité de corriger parfaitement les coûts, les mesures incitatives constitueront un biais supplémentaire sur l'équilibre global entre l'offre et la demande de mobilité. La Confédération a le devoir de choisir les mesures qui servent au mieux l'intérêt public. Or, dans le domaine de la mobilité, il est clair qu'il ne s'agit pas des mesures incitatives. Un tel choix serait davantage idéologique que rationnel.

Une taxe incitative sur la mobilité aura pour effet de réduire le pouvoir d'achat des ménages, ce qui diminuera la consommation et le chiffre d'affaire des entreprises. Hormis les pertes d'emploi et autres problèmes socio-économiques probables, **la baisse du chiffre d'affaire des entreprises risque de se traduire par une réduction des dépenses en faveur de la recherche et du développement.** Or, pour relever le défi énergétique avec succès, le progrès technologique est indispensable.

D'autre part, **une réforme fiscale écologique dans le domaine de la mobilité serait une source d'inégalités et d'injustices sociales.** Elle taxerait plus lourdement les ménages utilisant des véhicules plus anciens ou d'occasion, alors qu'elle favoriserait les ménages les plus riches, capables de se procurer des produits neufs et à la pointe de la technologie. En ce sens, **la taxe incitative sur l'énergie irait à l'encontre du principe d'imposition selon la capacité économique.** A noter que les personnes les plus dépendantes de leur véhicule privé sont les habitants des régions périphériques et des ceintures d'agglomérations. Ce sont ces groupes cibles qui seraient les plus durement touchés par une taxe incitative sur les carburants, alors qu'ils n'ont souvent pas d'autre alternative à l'utilisation de leur véhicule privé (contrairement aux habitants des centres urbains qui disposent de bonnes connexions au réseau des transports publics).

L'OFROU prévoit d'ores et déjà des hausses importantes des taxes sur les huiles minérales dans le but de couvrir les besoins en matière d'infrastructure. **Il est ainsi inimaginable de cumuler une taxe incitative, les taxes sur les carburants existantes, et les suppléments annoncés (environ 10 à 20 centimes par litre) pour financer l'infrastructure.** Les prix des carburants en Suisse seraient nettement supérieurs aux prix pratiqués chez nos voisins européens, ce qui mettrait fin au "tourisme d'essence" (dont le produit fiscal est évalué à quelques 300mio de francs par année). Au contraire, ce sont les consommateurs suisses qui seraient tentés d'aller s'approvisionner dans les pays limitrophes, entraînant une perte supplémentaire de recettes fiscales destinées à financer nos infrastructures de transport. La Suisse est un petit pays à l'échelle européenne, et **les revenus du "tourisme à la pompe" constituent une contribution non-négligeable** pour le financement de nos infrastructures de transport. A l'heure actuelle, les taxes déjà élevées sur les carburants représentent environ 7.8% des recettes de la Confédération.

Le TCS relève finalement que **les mesures d'efficacité énergétique auront pour conséquence de réduire la consommation de carburants, et par conséquent aussi les recettes fiscales issues des impôts sur les huiles minérales.** Or, ces recettes fiscales assurent le financement des infrastructures routières, ainsi qu'une partie des infrastructures ferroviaires. Comme mis en évidence dans le rapport explicatif, cette diminution des recettes, couplée à la croissance des besoins en matière d'infrastructures de transport, placera très prochainement la caisse routière fédérale dans une impasse financière.

Le TCS demande à la Confédération de compenser les pertes de recettes dues aux gains d'efficacité énergétique des véhicules par une augmentation de la part affectée des recettes tirées de l'impôt sur les huiles minérales (de l'ordre de +10% à +15% au moins d'ici à 2020). Il serait inacceptable de pénaliser les efforts du secteur privé pour réduire les nuisances du trafic routier par une hausse des taxes sur les carburants.

Remarques conclusives

Le TCS rappelle qu'à moyen terme **l'évolution démographique est un facteur clé** pour la consommation totale d'énergie, aussi bien dans le domaine de la mobilité que dans les autres secteurs. Certes, le TCS est bien conscient que les ressources énergétiques sont limitées, mais il rappelle que l'Etat est d'abord investi d'une mission d'intérêt public. A ce titre, il doit **en priorité préserver et garantir l'attractivité, la compétitivité, ainsi que le bien-être social de notre pays** en assurant l'accès à l'énergie dont nous avons besoin.

Conformément au principe constitutionnel de la proportionnalité, il convient de **favoriser les instruments les moins contraignants et les plus efficaces.** La demande et la concurrence incitent les producteurs à être parmi les plus performants sur le marché, mais pas à produire au mieux de leurs capacités. Dans ce contexte, les instruments ciblant l'offre, comme par exemple la norme d'émissions de CO2 par kilomètre pour les voitures neuves, sont nettement plus prometteurs pour stimuler l'évolution technologique que les instruments incitatifs ciblant la demande. Ces mêmes instruments seront très coûteux et inefficaces pour intervenir sur la demande de mobilité. Cette dernière ne pourra être réduite qu'en agissant sur les facteurs à l'origine des besoins en matière de mobilité (p.ex. aménagement du territoire, démographie).

Étant donné les bons résultats obtenus par les mesures dites techniques, le TCS demande à la Confédération de renoncer à toute mesure incitative dans le secteur de la mobilité. Il convient d'évaluer le potentiel d'instruments permettant de réduire la consommation d'énergie de la population, au lieu de renchérir artificiellement le coût des déplacements. La taxe incitative est un moyen parmi d'autres pour lutter contre les échecs de marchés. Le TCS demande à la Confédération de **sortir du paradigme idéologique de la taxe d'incitation** et d'envisager sérieusement une manière adaptée et efficace de répondre aux défis de la consommation d'énergie et de l'approvisionnement énergétique dans le domaine de la mobilité.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président Central

Annexe : Réponses aux questions posées dans le cadre de la consultation

Organisation répondant au questionnaire: **TOURING CLUB SUISSE (TCS)**

Questions générales

1. Êtes-vous dans l'ensemble d'accord avec le projet mis en consultation concernant la Stratégie énergétique 2050?

Oui Non Sans opinion

Remarques: Le TCS estime que les mesures incitatives (étape 2) envisagées dans le projet soumis à la consultation ne sont pas acceptables.

2. Etes-vous d'accord avec la Stratégie énergétique 2050 qui procède par étapes (deuxième étape selon le chiffre 1.4 du rapport explicatif)?

Rapport explicatif: 1.3 (premier paquet de mesures), 1.4 (deuxième étape)

Oui Non Sans opinion

Remarques: Le TCS refuse de se prononcer sur des objectifs à long terme, fondés sur des simulations dont la fiabilité est encore très faible, et sans que les mesures prévues soient présentées en détail. Il demande qu'à l'avenir la Confédération présente systématiquement les objectifs en même temps que les mesures nécessaires pour les atteindre.

3. Etes-vous d'accord de lier la sortie progressive du nucléaire au présent paquet de mesures?

Oui Non Sans opinion

Remarques : Abandonner le nucléaire est un objectif très ambitieux, qui devrait être traité dans un projet séparé. Il convient de rappeler que la sortie du nucléaire est une question extrêmement sensible et idéologique. C'est pourquoi il nous paraît risqué de lier l'ensemble de la stratégie énergétique 2050 à la sortie du nucléaire. Le TCS estime également qu'il est important de pouvoir distinguer les mesures visant à optimiser la production et la consommation d'énergie de celles qui sont liées directement à la sortie du nucléaire.

Loi sur l'énergie nucléaire

4. Etes-vous d'accord que l'octroi d'autorisations générales pour la construction de nouvelles centrales nucléaires soit interdit?

Loi sur l'énergie nucléaire, art. 12, al. 4 (nouveau)

Rapport explicatif: 1.2 et 2.2.6

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Objet, objectifs et principes de la loi sur l'énergie

5. Etes-vous d'accord que la loi fixe des objectifs de développement pour la production d'électricité issue des énergies renouvelables et des objectifs de consommation?
LEne art. 2 et 4, projet du 28 septembre 2012
Rapport explicatif: ensemble du rapport, notamment les points 1.2, 1.3, 1.6, 2.1 (1^{er} chapitre)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Efficacité énergétique

Bâtiment

6. Etes-vous d'accord avec l'augmentation prévue des ressources totales allouées à la Confédération et aux cantons en vue de renforcer le programme Bâtiments à 600 millions de francs par an au maximum dès 2015?
Loi sur le CO₂, modifications art. 29 et 34
Rapport explicatif: 1.3.1 (Bâtiment) et 2.2.2

Oui Non Sans opinion

Remarques :

7. Quelle variante préférez-vous pour la modification de la base légale relative à l'affectation du produit de la taxe sur le CO₂ au domaine du bâtiment?
Loi sur le CO₂, modifications art. 29 et 34
Rapport explicatif: 1.3.1 (Bâtiment) et 2.2.2

- Variante 1 (*Loi sur le CO₂, modifications art. 29 et 34, variante 1*)
 Variante 2 (*Loi sur le CO₂, modifications art. 29 et 34, variante 2*)
 Aucune des deux variantes
 Sans opinion

Remarques :

8. Etes-vous d'accord que la déduction fiscale des coûts d'investissements dans les bâtiments qui servent à économiser l'énergie et à protéger l'environnement puisse être répartie sur trois ans et qu'à partir de 2025, il ne soit possible de déduire fiscalement les investissements (cf. rapport explicatif: 2.2.3) qui servent à économiser l'énergie et à protéger l'environnement que lorsque le bâtiment concerné respecte une norme énergétique minimale déterminée?

Loi fédérale sur l'impôt fédéral direct, art. 31a (nouveau), art. 32, al. 2^{bis} (nouveau), art. 32, al. 2^{ter} (nouveau), art. 67a (nouveau) et art. 205e (nouveau); Loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes, art. 9, al. 3^{bis} à 3^{quinq} (nouveau), art. 10, al. 1^{ter} (nouveau), art. 25, al. 1^{ter}, art. 72q (nouveau) et 78f (nouveau)
Rapport explicatif: 1.3.1 (Bâtiment), 2.2.3 et 2.2.4

Oui Non

Sans opinion

Remarques :

Mobilité

9. Etes-vous d'accord avec le renforcement de la valeur cible d'émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme immatriculées pour la première fois à 95 g CO₂/km en moyenne d'ici la fin 2020?

Loi sur le CO₂, modification art. 10

Rapport explicatif: 1.3.1 (Mobilité) et 2.2.2

Oui Non

Sans opinion

Remarques : La valeur-cible de 95 g CO₂/km représente un coût supplémentaire pour l'utilisateur lors de l'achat du véhicule. Cette nouvelle valeur-cible n'est **acceptable que dans la mesure où elle correspond à la valeur-cible de l'UE**, et à condition de **renoncer à introduire une taxe incitative** sur les carburants.

10. Etes-vous d'accord avec l'introduction d'une valeur cible d'émissions de CO₂ pour les voitures de livraison et pour les tracteurs à sellette légers immatriculés pour la première fois et sa fixation à 175 g CO₂/km en moyenne d'ici la fin 2017 et à 147 g CO₂/km en moyenne d'ici la fin 2020?

Loi sur le CO₂, modification art. 10

Rapport explicatif: 1.3.1 (Mobilité) et 2.2.2

Oui Non

Sans opinion

Remarques : En Suisse, les entreprises utilisent **des véhicules de livraison nettement plus lourds que dans l'UE**. Il faut tenir compte de cette différence pour ne pas pénaliser injustement nos entreprises face à leurs concurrents étrangers. **Le TCS demande que la valeur-cible de 147g CO₂ pour les véhicules professionnels soit adaptée aux spécificités de notre économie**. Sans relèvement de cette valeur-cible, le TCS ne peut soutenir cette mesure. Cette dernière **ne serait acceptable que dans mesure où la Confédération renonçait à introduire une taxe incitative** sur les carburants.

Entreprises d'approvisionnement en énergie et entreprises de la branche énergétique

11. Etes-vous d'accord que les fournisseurs d'électricité doivent remplir les objectifs fixés en vue d'accroître constamment l'efficacité de la consommation d'électricité (au moyen de l'introduction de certificats dits blancs)?

L'Ene, art. 43 à 46, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.1 (Entreprises d'approvisionnement en énergie) et 2.1 (chapitre 6, 3^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

12. Etes-vous d'accord que la Confédération ait la possibilité d'obliger les entreprises de la branche énergétique, aux fins de transparence et d'information, à publier des données (notamment relatives à la consommation d'électricité et de chaleur de groupes de clients et relatives aux offres et aux mesures visant à promouvoir les énergies indigènes, les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique)?

L'Ene, art. 62, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 2.1 (chapitre 9)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Industrie et services

13. Etes-vous d'accord avec l'élargissement des appels d'offres publics à la production et à la distribution d'électricité?

L'Ene, art. 33, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.1 (Industrie et services) et 2.1 (chapitre 4)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

14. Etes-vous d'accord que les consommateurs finaux dont la consommation électrique annuelle est supérieure à 0,5 GWh puissent s'engager envers la Confédération à accroître leur efficacité électrique et à réduire leurs émissions de CO₂ et ainsi se faire rembourser le supplément sur les coûts de transport?

L'Ene, art. 38, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.1 (Industrie et services) et 2.1 (chapitre 5, 1^{er} paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Energies renouvelables

15. Etes-vous d'accord avec l'introduction d'une planification commune de la Confédération et des cantons et d'un plan des potentiels de développement à l'échelle suisse pour le développement des énergies renouvelables?

LEne, art. 11 et 12, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Mesures de soutien), 2.1 (chapitre 2, 2^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

16. Etes-vous d'accord que les cantons soient obligés de délimiter dans le plan directeur, en particulier pour la force hydraulique et l'énergie éolienne, les zones et les tronçons de cours d'eau propres à l'utilisation et à présenter à cette fin un plan d'affectation?

LEne, art. 13, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Mesures de soutien), 2.1 (chapitre 2, 2^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

17. Etes-vous d'accord que de nouvelles installations destinées à utiliser les énergies renouvelables puissent revêtir un intérêt national à partir d'une certaine taille et d'une certaine importance?

LEne, art. 14, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif 1.3.2 (Mesures de soutien), 2.1 (chapitre 2, 2^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques:

Conditions de raccordement, obligations de reprise et de rétribution

18. Etes-vous d'accord avec l'introduction d'une réglementation de la consommation propre, autrement dit avec la création de la possibilité légale pour des exploitants d'installations de consommer l'énergie qu'ils ont eux-mêmes produite?

LEne, art. 17, al. 2, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 3, 1^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Systeme de rétribution de l'injection

19. Etes-vous d'accord avec l'exclusion de la participation au système de rétribution de l'injection des usines d'incinération des ordures ménagères, des installations au gaz d'épuration et des installations alimentées partiellement aux combustibles ou aux carburants fossiles?

LEne, art. 18, al. 4, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 3, 2^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

20. Etes-vous d'accord avec la limitation des moyens financiers annuels disponibles pour la promotion des installations photovoltaïques? Ce contingentement doit remplacer la réglementation aujourd'hui échelonnée avec le plafond global et les plafonds partiels.

LEne, art. 20, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 3, 2^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

21. Etes-vous d'accord qu'un organe séparé soit créé en la forme d'une filiale de la Société nationale du réseau de transport pour l'exécution du système de rétribution de l'injection et pour les nouvelles tâches (rétribution unique pour les petites installations photovoltaïques, système de rétribution du CCF)?

LEne, art. 65 et 66, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 2.1 (chapitre 10)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

Contribution unique aux petites installations photovoltaïques

22. Etes-vous d'accord que les installations photovoltaïques d'une puissance de moins de 10 kW soient encouragées en dehors du modèle de la rétribution de l'injection?

LEne, art. 28 à 30, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 3, 3^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

23. Etes-vous d'accord que les installations photovoltaïques d'une puissance de moins de 10 kW soient encouragées avec une contribution unique (rétribution unique) au lieu de la rétribution de l'injection? Ou préférez-vous, comme alternative à la rétribution unique, le *Net Metering* pour la promotion future des petites installations photovoltaïques d'une puissance inférieure à 10 kW?

LEne, art. 28 à 30, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 3, 3^e paragraphe)

- Rétribution unique
 Net Metering
 Aucune des options mentionnées

Remarques :

24. Etes-vous d'accord que les petites installations photovoltaïques d'une puissance de moins de 10 kW en liste d'attente (sans décision positive) soient retirées du système de rétribution de l'injection et encouragées au moyen d'une rétribution unique?

LEne, art. 71, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 2.1 (chapitre 3, 2^e paragraphe et chapitre 12)

- Oui Non Sans opinion

Remarques :

Supplément sur les coûts de transport

25. Etes-vous d'accord avec la suppression du plafond global et des plafonds partiels pour le financement des rétributions?

LEne, art. 36, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.2 (Soutien financier) et 2.1 (chapitre 5)

- Oui Non Sans opinion

Remarques :

Centrales fossiles

26. Etes-vous d'accord avec l'introduction d'un système de rétribution du CCF?

LEne, art 31 ss, projet du 28 septembre 2012

Rapport explicatif: 1.3.3 et 2.1 (chapitre 3, 4^e paragraphe)

- Oui Non Sans opinion

Remarques :

27. Etes-vous d'accord avec le domaine de promotion du système de rétribution du CCF (installations dont la puissance calorifique se situe entre 0,35 MW et 20 MW compris)?
LEne, art. 31, al. 1, projet du 28 septembre 2012
Rapport explicatif: 1.3.3 et 2.1 (chapitre 3, 4^e paragraphe)

Oui Non Sans opinion

Remarques :

28. Etes-vous d'accord avec l'introduction d'une obligation de compenser toutes les émissions produites allant de pair avec l'exemption de la taxe sur le CO₂ pour les installations participant au système de rétribution du CCF?
Loi sur le CO₂, art. 22, al. 4^{bis} (nouveau)
Rapport explicatif: 1.3.3 et 2.2.2

Oui Non Sans opinion

Remarques :

29. Quelles autres alternatives possibles pour promouvoir le couplage chaleur-force proposez-vous?
Le couplage chaleur-force peut être promu par des prescriptions d'efficacité. Elles inciteraient à la fois à investir et à obtenir la plus grande efficacité énergétique possible, à condition de libérer ces installations de la taxe CO₂ et de l'obligation de compenser les émissions de CO₂.

.....
.....
.....
.....

Réseaux

30. Etes-vous d'accord avec les réglementations proposées visant à accélérer la procédure dans le domaine du droit de l'électricité, notamment avec la limitation du recours au Tribunal fédéral aux questions juridiques de principe?
Loi sur le Tribunal fédéral, art. 83, let. w (nouveau)
Rapport explicatif: 1.3.4 et 2.2.1

Oui Non Sans opinion

Remarques :

31. Etes-vous d'accord avec les réglementations proposées relative à l'introduction et à la prise en charge des coûts des systèmes de mesure intelligents?
Elle concerne notamment les normes de délégation relatives à l'introduction et à la fixation d'exigences minimales et la possibilité pour les gestionnaires de réseau de répercuter sur les clients finaux les coûts de l'introduction des systèmes de mesure intelligents prescrits par la loi en tant que coûts de réseau imputables.
Loi sur l'approvisionnement en électricité, art. 15, al. 1 et 1^{bis} (nouveau) et art. 17a (nouveau)
Rapport explicatif: 1.3.4 et 2.2.8

Oui Non Sans opinion

Remarques :