

**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 2015

**Contacts**

**Gérard Métrailler**  
Responsable Politique  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Olivier Fantino**  
Adjoint Responsable Politique  
058 827 27 18  
[olivier.fantino@tcs.ch](mailto:olivier.fantino@tcs.ch)



## Contenu (dans l'ordre chronologique)

<b>CONSEIL NATIONAL .....</b>	<b>3</b>
15.3382 Mo. CEATE-CN. Compensation de CO2 à l'étranger. Modification de la loi sur le CO2 .....	3
<b>CONSEIL DES ETATS.....</b>	<b>4</b>
15.023 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales .....	4
13.440 In. Pa. Müri. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.....	5
13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau .....	5
14.3152 Mo. Fournier. Pour une vision cohérente du développement et du financement des infrastructures routières d'importance nationale .....	5
15.3799 Mo. CTT-CE. Arrêté sur le réseau et vignette électronique.....	5
13.074 Stratégie énergétique 2050, premier volet. Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire). Initiative populaire .....	6



## CONSEIL NATIONAL

### **15.3382 Mo. CEATE-CN. Compensation de CO2 à l'étranger. Modification de la loi sur le CO2**

Cette motion vise une modification de la loi sur le CO2, de façon à permettre l'achat d'au moins 50 pour cent de certificats à l'étranger afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une minorité de la CEATE-CN propose le rejet de la motion.

#### **Position du TCS**

Le TCS soutient pleinement cette motion, qui est nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques. Il considère que le problème climatique est de nature globale et que les principales sources d'émissions se situent en dehors de nos frontières, notamment dans des pays moins développés que la Suisse et nettement plus peuplés. En intervenant directement là où les problèmes d'émissions sont les plus graves, le système serait non-seulement plus efficace d'un point de vue environnemental, mais il serait aussi avantageux économiquement, que ce soit en termes de coûts comme de soutien au développement de ces pays.



## CONSEIL DES ETATS

### **15.023 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales**

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a pour but d'assurer à long terme le financement des routes nationales et des contributions fédérales en faveur du trafic d'agglomération. Inscrit dans la Constitution, le FORTA sera alimenté par des recettes à affectation obligatoire. Afin de combler le déficit prévisible, le Conseil fédéral a décidé d'affecter le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles au fonds, et de relever la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes par litre. A l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire et contrairement au fonds d'infrastructure actuel, le FORTA est illimité dans le temps et améliorera la fiabilité de la planification ainsi que de la réalisation. Il clarifiera aussi les flux et améliorera la transparence.

Le programme de développement (PRODES) des routes nationales englobe des projets qui représentent un volume d'investissements de 16 milliards de francs. Il comprend les modules 1, 2 et 3 auparavant inclus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG) ainsi que les compléments de réseau de Morges et de Glatttal, qui seront intégrés dans le réseau des routes nationales.

#### **Position du TCS**

Le TCS salue l'intégration, dans la Constitution, d'un article relatif au but analogue au projet de financement de l'infrastructure ferroviaire.

Le TCS salue en outre l'affectation totale des recettes de l'impôt automobile (impôt à l'importation) au FORTA et, ceci, quel que soit l'état des finances de la Confédération (pas d'utilisation en dehors du FORTA). D'autre part, il estime que l'entrée en matière de la majorité de la CTT-CE sur une hausse de la part affectée à la route de la taxe sur les carburants va dans la bonne direction. Cette part doit cependant être relevée à 60% au minimum. En cas de reprise de l'arrêté 2012 sur les routes nationales, cette part devrait être relevée à plus de 60% au minimum.

Sur la base de ces réflexions, il apparaît que l'adaptation de taxe requise par la commission excède nettement la limite de 3 centimes par litre demandée par le TCS. Une telle augmentation ne peut être envisagée qu'à la condition où l'on ne parvient plus à financer des projets prêts à la réalisation, malgré une nouvelle répartition équitable de l'affectation. Dans ce cadre, le TCS rejette également



l'octroi, au Conseil fédéral, de la compétence d'adapter périodiquement les taxes sur les carburants en fonction du renchérissement.

En ce qui concerne le programme de développement, le TCS soutient l'intégration des compléments de réseau de Morges et du Glatttal dans l'arrêté sur le réseau.

Toutefois, même s'il salue la reprise de l'arrêté 2012 sur le réseau, le TCS estime qu'il est judicieux de renoncer à reprendre cet arrêté dans la mesure où celui-ci est lié à une nouvelle modification de la loi sur la vignette autoroutière (vignette électronique / hausse).

*Objets concernant l'arrêté sur le réseau des routes nationales 2012 :*

#### **13.440 In. Pa. Müri. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales**

Cet objet vise à mettre en vigueur l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales 2012, moyennant une compensation des coûts pris en charge jusqu'ici par les cantons. Il prévoit la couverture des aménagements supplémentaires par le biais des recettes affectées selon l'article 86 Cst.

#### **13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau**

Cette motion a pour but de mettre en vigueur l'arrêté sur le réseau des routes nationales 2012 en même temps que l'adoption du projet FORTA. Elle vise aussi à garantir son financement dans le cadre du nouveau fonds routier, en présentant plusieurs options.

#### **14.3152 Mo. Fournier. Pour une vision cohérente du développement et du financement des infrastructures routières d'importance nationale**

Cet objet vise à mettre en vigueur le Plan sectoriel des transports du 26 avril 2006 dans le domaine routier et d'adapter les modalités de financement des infrastructures routières de sorte à pouvoir allouer les moyens requis au financement à long terme du réseau de base (routes nationales), du réseau complémentaire (routes principales suisses) et de leur entretien ainsi que du trafic d'agglomération.

#### **15.3799 Mo. CTT-CE. Arrêté sur le réseau et vignette électronique**

Cet objet charge le Conseil fédéral de soumettre au Parlement, d'ici à la fin 2017, un projet relatif à l'introduction de la vignette électronique. Il devra faire état du lien entre la vignette électronique et l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur le



réseau des routes nationales. Les prix de la vignette électronique y seront établis de manière à couvrir les coûts supplémentaires pour la Confédération qui ne seront pas compensés par les cantons.

### **Position du TCS**

Sur le principe, le TCS soutient la reprise de l'arrêté sur le réseau des routes nationales dans le programme de développement stratégique. Cet arrêté, qui est le fruit d'une longue négociation entre les différents acteurs, ne doit cependant pas être financé par un report sur l'utilisateur des charges assumées jusqu'ici par les cantons. Il convient de prévoir une compensation adéquate auprès des cantons, qui se déchargeront de l'entretien des 400 km de routes concernés.

La plupart de ces tronçons routiers n'étant par ailleurs pas soumis à la redevance sur les routes nationales, le TCS s'oppose à l'idée de lier la reprise de l'arrêté sur les routes nationales avec une hausse de la vignette. Pour couvrir les aménagements à réaliser dans le cadre de cet arrêté 2012, le TCS demande, à côté d'une contribution des cantons, l'affectation d'un supplément des recettes prélevées sur les carburants qui s'ajouterait aux 10% de plus demandés pour le FORTA.

Finalement, le TCS s'oppose à une vignette électronique. Le système de vignette autocollante constitue le système le plus simple et le plus avantageux vu ses coûts d'exploitation bas. L'enregistrement systématique des déplacements des usagers poserait en plus problème en matière de protection des données.

### **13.074 Stratégie énergétique 2050, premier volet. Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire). Initiative populaire**

Le Conseil fédéral a décidé de soumettre la Stratégie énergétique 2050 comme contre-projet indirect à l'initiative « Pour sortir du nucléaire ». Il prévoit ainsi de réduire la consommation d'énergie et d'électricité, ainsi que d'inscrire des objectifs quantitatifs par étapes dans la loi sur l'énergie. Dans le domaine de la mobilité, le premier volet de la réforme vise à accroître l'efficacité énergétique et également à garantir l'accès aux marchés internationaux de l'énergie, notamment dans le domaine des carburants. Par la suite, la Stratégie énergétique 2050 vise à introduire un système de fiscalité incitative sur l'énergie.

### **Position du TCS**

Le TCS rejette catégoriquement les mesures ainsi que les objectifs prévus à moyen terme (système de fiscalité incitative). Il ne faut pas combattre la



consommation de mobilité, mais plutôt intervenir pour réduire directement sur ses nuisances. Par conséquent, le TCS préconise de poursuivre avec les mesures d'efficacité énergétique dans le domaine des véhicules. D'autre part, il est impensable de fixer des objectifs contraignants à long terme sans soumettre en même temps toutes les mesures nécessaires pour les atteindre.

Dans le domaine des véhicules, le TCS est favorable aux mesures techniques telles que les normes d'émissions pour les véhicules nouvellement immatriculés, à condition de renoncer à introduire des taxes incitatives par la suite et de ne pas pratiquer des normes plus restrictives que celles en vigueur dans l'Union européenne.

Le TCS prend position de manière détaillée comme suit :

#### Projet 1 : Loi sur l'énergie

##### Art. 45, al. 1

*Cette disposition concerne l'étiquette-énergie, notamment pour les véhicules. Pour le TCS, il est important d'adapter la mise en œuvre de cet instrument à l'état de la technique, de sorte à offrir les meilleures informations possibles aux consommateurs.*

##### Art. 45, al. 2

*Cet alinéa autorise le Conseil fédéral à supprimer des mesures techniques pour les remplacer par des instruments d'économie de marché.*

Les exigences techniques relatives aux véhicules constituent un instrument efficace pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Elles ne doivent en aucun cas être supprimées au profit d'incitations économiques (subventions, sanctions ou taxes), qui seraient moins efficaces et nettement plus coûteuses pour la collectivité. Par ailleurs, cette disposition ouvrirait la porte à toutes sortes de mesures incitatives dans le domaine des véhicules. Au vu de ce qui précède et pour ne pas faire cavalier seul au niveau européen, le TCS recommande de biffer cet alinéa, ou d'exclure les véhicules de son champ d'application.