



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Prises de position de l'Automobile Club de Suisse ACS sur la révision totale de la loi sur le CO2 - période postérieure à 2020 – 17.071 n

En raison de la crise du COVID-19, notre environnement économique est complètement différent de celui dans lequel nous avons évolué avant la pandémie. Lors de la session extraordinaire en mai, le Conseil fédéral et le parlement (CF se basant sur le droit d'urgence) ont approuvé une enveloppe financière d'un montant historique pour soutenir l'économie fortement malmenée. Dans ce contexte, l'Automobile Club de Suisse est d'avis que la révision totale de la loi sur le CO2 doit être pondérée en fonction de cette nouvelle situation. Il faudra se demander de façon générale s'il est judicieux de soutenir l'économie par des fonds fédéraux d'une part, afin qu'elle se redresse plus vite, mais d'accabler d'autre part les entreprises et les consommateurs de prélèvements supplémentaires qui réduisent le pouvoir d'achat, voire entraînent des coûts supplémentaires considérables et, de ce fait, fragilisent davantage l'économie.

La crise actuelle a clairement démontré l'importance du réseau routier et du trafic individuel motorisé lorsqu'il s'agit de garantir l'approvisionnement en biens essentiels, en assurant de ce fait le fonctionnement de notre pays. L'ACS est conscient du fait que nous devons tous contribuer à la réduction des émissions de CO2. Cependant, nous sommes d'avis que cette contribution ne doit pas être répercutée sur le seul trafic individuel motorisé. En ce qui concerne la réduction des émissions de CO2 des véhicules à moteur, les constructeurs doivent assumer leur responsabilité. Les systèmes de propulsions existants et nouveaux doivent être développés, voire améliorés de façon à produire aussi peu d'émissions que techniquement possible.

Nous souhaitons faire ressortir ci-après les positions de l'ACS relatives à quelques thèmes spécifiques dans le cadre du débat sur la révision totale de la loi sur le CO2 :

Prix de l'essence

- L'ACS est conscient de l'importance d'une participation financière active du transport individuel motorisé à la mobilité. Il l'a démontré en soutenant une augmentation du prix du carburant de 5 centimes/litre dans toutes ses prises de position sur la révision de la loi sur le CO2.
- Conformément à la décision du Conseil des États, l'augmentation du prix des carburants devra être de 10 centimes/litre jusqu'en 2024 et de 12 centimes/litre à partir de 2025 – soit le double et plus encore. L'ACS est sceptique par rapport à une augmentation aussi élevée et s'inquiète pour les personnes qui ne peuvent pas se passer de leur voiture, par exemple pour des raisons professionnelles. À ce propos, l'ACS soutient donc la minorité de la commission qui souhaite une augmentation de 8 centimes/litre. En revanche, le plafonnement de l'augmentation du prix des carburants, tel que décidé par le Conseil des États, est tout à fait conforme aux souhaits de l'ACS.
- Si le produit des sanctions sur les importations de voitures fait défaut dans le FORTA, il faut s'attendre à ce que, dans quelques années, dans le but d'alimenter le FORTA, une augmentation supplémentaire de 3 à 4 centimes/litre sera appliquée sur le prix des carburants.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

- De plus, en raison de la baisse massive de 50 à 80 % du volume du trafic routier pendant la période de confinement, on peut s'attendre à une baisse correspondante sur les taxes sur les carburants. Cela devrait faire diminuer une nouvelle fois l'alimentation du FORTA, augmentant ainsi le risque de voir survenir plus rapidement que prévu la hausse du prix des carburants.
- Aujourd'hui déjà, les taxes et les impôts représentent près de 53 % du prix d'un litre de carburant. Le prix d'achat effectif, y compris le transport, ne représente que 28 %, la marge brute est de 19 %. Si les taxes sont portées à 12 centimes et plus tard à un total de 16 centimes ou plus, le déséquilibre entre les taxes et les impôts par rapport aux autres coûts se renforcera pour atteindre 56,6%, respectivement 57,6 %.

Fonds pour le climat

Alimentation :

La répartition au Fonds pour le climat du produit des sanctions imposées aux véhicules nouvellement immatriculés, telle que proposée par la majorité de CEAT-N, signifierait qu'environ 100 millions de francs suisses seraient retirés du FORTA, voire ne seraient plus alloués au FORTA.

Pour les raisons suivantes, l'ACS considère cette proposition comme non-acceptable :

- En 2017, les électeurs et les cantons ont clairement dit « oui » au FORTA. Suite au référendum, la loi actuelle sur le CO2 a été modifiée de sorte qu'à partir du 1^{er} janvier 2018, le produit des sanctions pour le financement de l'infrastructure soit versé dans le FORTA (article 42 du projet de révision). Remettre en question l'utilisation de ces produits, deux ans seulement après leur introduction, constituerait une violation de la volonté populaire et de l'objectif du FORTA.
- Le FORTA couvre une grande partie de nos besoins en matière d'infrastructure de mobilité, car 75 % du transport de passagers (y compris les transports publics) et 66 % du transport de marchandises s'effectuent par la route.
- Parallèlement, il ne faut pas oublier que la mobilité routière, par les sanctions imposées selon article 29 (carburants), contribue d'ores et déjà au Fonds pour le climat.

Utilisation :

Nous estimons que pour l'utilisation du Fonds pour le climat, les points suivants doivent être respectés :

- Le Fonds doit soutenir toutes les formes de mobilité et optimiser leurs interactions sur la base suivante : le moyen de transport adéquat pour chaque type de déplacement.
- La recherche technologique pour toutes formes de motorisation et tous types de carburant doit être encouragée de manière homogène.
- En aucun cas, le fonds pour le climat ne doit soutenir une seule forme spécifique de mobilité. Il faut garantir qu'aucune forme de mobilité ne soit privilégiée aux dépens d'une autre. Ce qui signifie que le transport individuel motorisé (TIM) doit bénéficier du même niveau de soutien.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

- La capacité des transports publics, tout comme celle du TIM, doit être optimisée. Pour les deux formes de mobilité, il existe un fort potentiel d'amélioration. On pourrait, par exemple, promouvoir de nouveaux modèles de déplacement (modèles de partage) ou de nouvelles applications de mobilité qui tiendraient compte des différents modes de transport.
- Dans le but de désengorger les centres-villes, le développement de systèmes « park & ride » à proximité des villes ou à la sortie de grands axes routiers devrait être favorisé.

Nous vous remercions de l'attention consacrée au présent document.

Pour toute question ou renseignement, nous sommes à votre entière disposition. Veuillez-vous adresser par e-mail à fabien.produit@acs.ch ou par téléphone au 031 328 31 17.

Meilleures salutations,

Automobile Club de Suisse ACS

Thomas Hurter
Président central

Fabien Produit
Secrétaire général