



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](#)

Vernier/Genève, le 5 mai 2017

## Procédure de consultation

### Mise en œuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 : modifications à l'échelon de l'ordonnance

Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet de rapport susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

#### **1. Informations introductives**

Le TCS soutient la première phase de la Stratégie énergétique 2050 qui propose des mesures visant à renforcer l'efficacité énergétique et qui sera soumise au vote populaire le 21 mai 2017. S'agissant du présent projet d'ordonnance, le TCS s'est exclusivement penché sur les aspects ayant une incidence directe sur la mobilité et leurs usagers, soit sur les principales questions suivantes :

- adaptation des valeurs cibles d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures de tourisme (95g CO<sub>2</sub>/km, applicable dès 2020)
- introduction de nouvelles valeurs cibles d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers (147g CO<sub>2</sub>/km, applicable dès 2020)
- phase d'introduction par étapes de la valeur limite d'ici 2022 (« phasing-in ») et mode de calcul basé sur une pondération multiple (« supercrédits »).

\*\*\*

## **2. Prise de position**

Le TCS est en général favorable au présent projet de révision partielle de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, notamment en ce qui concerne le renforcement des valeurs cibles d'émissions à 95g CO<sub>2</sub>/km pour les voitures de tourisme, ceci sous les réserves suivantes :

- Le TCS demande que les particularités du parc automobile helvétique soient prises en compte dans le cadre du phasing-in avec un démarrage à 75% la première année (contrairement aux 85% proposés par le Conseil fédéral) et avec une hausse annuelle progressive de 5%.
- Le TCS demande aussi une prise en compte du parc véhicules suisse lors du calcul de la valeur cible d'émission pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

En détail, le TCS se prononce ainsi comme suit :

### **2.1. Voiture de tourisme**

#### **2.1.1. Soutien au renforcement des valeurs cibles d'émissions à 95g CO<sub>2</sub>/km pour les voitures de tourisme :**

Le TCS s'engage en faveur de mesures pragmatiques visant à réduire les nuisances dues à la mobilité et non la mobilité elle-même. Il préconise ainsi la prise des mesures techniques à la source, qui constituent le meilleur moyen d'obtenir une réduction à long terme des nuisances liées au trafic. Par contre, il refuse catégoriquement toutes mesures ou taxes d'incitation ; le TCS les juge en effet inefficaces, contreproductives et souvent pénalisantes pour l'économie et la population suisses.

Les prescriptions d'émissions sur le CO<sub>2</sub> constituent un outil très efficace et conduisent à la mise sur le marché de véhicules toujours plus propres, sûrs et efficaces au niveau énergétique. Elles contraignent les constructeurs à produire des véhicules plus économes en carburant et donc rejetant moins de CO<sub>2</sub>, un aspect qui s'impose progressivement pour les consommateurs comme un critère essentiel d'achat<sup>1</sup>.

La nouvelle valeur cible de 95g incitera les importateurs et les constructeurs à proposer des véhicules encore plus efficaces du point de vue énergétique. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par le progrès technologique est une solution réaliste qui doit, cependant, être adaptée à la réalité du parc automobile suisse.

#### **2.1.2. Prise en compte des particularités helvétiques en vue d'un assouplissement du phasing-in prévu par le présent projet :**

Le parc automobile suisse est composé pour trois quarts de voitures de tourisme<sup>2</sup>. Le choix du modèle par les usagers est influencé par des particularités helvétiques telles que notamment la topographie et le pouvoir d'achat.

Selon les projections du TCS, la valeur cible de 95g CO<sub>2</sub>/km ne devrait pas être atteinte avant 2022 avec les mesures d'accompagnement proposées par le Conseil fédéral et pourrait entraîner dans les deux premières années de la mise en œuvre des sanctions de plusieurs dizaines de millions de francs, voire de près de 100 millions de francs la première année. Les montants qui sont, sans aucune relation avec les sanctions payées jusqu'ici par les importateurs et qui pourraient impliquer des surcroits de charges trop importants pour les usagers désireux d'acquérir de nouveaux véhicules.

<sup>1</sup> TCS, *La consommation, un critère incontournable*, Communiqué de Presse, Vernier, 8 mars 2017, <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse/2017/salon-auto-2017.php>

<sup>2</sup> Office fédéral de la Statistique (OFS), *Mobilité et transports, statistique de poche 2016*, Neuchâtel 2016, P. 12

Horizon temporel	Phasing-In	Facteur Supercrédits	Emissions de CO <sub>2</sub> prises en compte en g	Coût des sanctions en CHF <sup>3</sup>
2020	85%	2	98.3 g	103 Mio.
2021	90%	1.67	96.3 g	40 Mio.
2022	95%	1.33	94.0 g	≥ 0
2023	100%	1	93.8 g	≥ 0
2024	100%	1	89.2 g	≥ 0
2025	100%	1	84.8 g	≥ 0

Tableau 1: Phasing-in selon le présent projet - émissions de CO<sub>2</sub> prises en compte et coût des sanctions selon le rythme de réduction de l'UE

Afin d'éviter de telles sanctions excessives, le TCS demande d'assouplir cette introduction par étapes. Le TCS demande l'introduction d'un phasing-in démarrant à 75% en 2020 pour prendre fin en 2025, date de la prise en compte de tous les véhicules immatriculés pour le calcul.

Horizon temporel	Phasing-In	Facteur Supercrédits	Emissions de CO <sub>2</sub> prises en compte en g	Coût des sanctions en CHF <sup>4</sup>
2020	75%	2	93.5 g	≥ 0
2021	80%	2	91.0 g	≥ 0
2022	85%	2	88.5 g	≥ 0
2023	90%	1.67	86.8 g	≥ 0
2024	95%	1.33	84.8 g	≥ 0
2025	100%	1	84.8 g	≥ 0

Tableau 2: Proposition assoupli de phasing-in en faveur des consommateurs - émissions de CO<sub>2</sub> prises en compte et coût des sanctions selon chiffres d'autosuisse

## 2.2. Voiture de livraison et tracteurs à sellette légers

### 2.2.1. Adaptation nécessaire quant à l'introduction de la valeur cible d'émissions à 147g CO<sub>2</sub>/km pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers :

En comparaison avec la situation des véhicules de transports de marchandises dans les pays européens, la composition du parc de voitures de livraison suisse est également différente pour cause de redevance fédérale sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette taxe encourage en effet les petites et moyennes entreprises (PME) à un recours aux véhicules non soumis à la RPLP, tels que les voitures de livraison et les petites camionnettes. Ces dernières présentent également l'avantage de ne pas être soumises à l'interdiction de circuler la nuit frappant les poids-lourds.

La présente ordonnance sur le CO<sub>2</sub> demande l'introduction d'une valeur cible de 147g de CO<sub>2</sub>/km pour les utilitaires légers. Cette nouvelle norme reprise de l'UE est très ambitieuse et peu adaptée à la réalité suisse. Actuellement, il n'existe que très peu de véhicules de livraison qui rejettent 147g CO<sub>2</sub>/km ou moins. Ces derniers, dans leur quasi-totalité, ne permettent qu'une charge utile de moins de 1'000 kg. Cette nouvelle limitation n'est ainsi pas acceptable pour l'économie en général et réduit de manière significative le choix des modèles de véhicules.

<sup>3</sup> Avec un cours de l'euro de 1.10 CHF la sanction est de 104.5 Fr./g CO<sub>2</sub>

<sup>4</sup> Avec un cours de l'euro de 1.10 CHF la sanction est de 104.5 Fr./g CO<sub>2</sub>

Afin que l'introduction de la nouvelle valeur cible puisse favoriser le développement de nouveaux modèles commerciaux, il est nécessaire de prévoir une planification sur le long terme, avec un délai de transition, comme cela a été mis en œuvre (et est prévu) pour la norme des voitures de tourisme. Si cette nouvelle norme est introduite trop abruptement, sans planification et sans tenir compte de la réalité helvétique, cela risque d'engendrer de lourdes sanctions à la charge des PME suisses. Il convient donc d'adapter la valeur cible des véhicules utilitaires proportionnellement au poids supplémentaire du parc suisse, structurellement différent de celui de l'UE.

### **3. Commentaires détaillés des articles de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (Ordonnance sur le CO2)**

#### **Chapitre 1 Dispositions générales :**

##### Art. 2, let. a, a<sup>bis</sup>, a<sup>ter</sup>, a<sup>quater</sup> et d

Cet article définit les véhicules soumis aux valeurs cibles d'émissions sur le CO2. Les voitures de livraison ainsi que les tracteurs à sellette légers sont ainsi désormais aussi soumis à des prescriptions d'émissions. Comme mentionné précédemment, le TCS ne s'oppose pas à l'inscription d'une valeur cible, mais demande une adaptation de cette dernière à la réalité du parc suisse actuel.

#### **Chapitre 3 Mesures visant à réduire les émissions de CO2 des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers :**

##### Art. 27 Calcul des émissions moyennes de CO2 pour les grands importateurs

Cet article traite de l'introduction progressive (ou phasing-in) des valeurs cibles d'émissions de CO2. La phase introductive proposée dans le présent projet par le Conseil fédéral, tant pour les voitures de tourisme que pour les voitures de livraison et les remorques à sellette légers, est trop abrupte et risque de conduire à des sanctions démesurées.

Pour cette raison, le TCS demande une introduction par étapes, plus souple que celle proposée par le présent projet. Le TCS soutient, dans ce sens la proposition suivante en matière de « phasing-in » et de « supercrédits »:

Année	Phasing-in	Supercrédits
2020	75%	2
2021	80%	2
2022	85%	2
2023	90%	1.67
2024	95%	1.33
2025	100%	1

Tableau 3 : Proposition assouplie d'une introduction par étapes des valeurs cible d'émissions de CO2/km pour les véhicules de tourisme.

\*\*\*

#### **4. Remarques conclusives**

Le TCS en tant que club de mobilité soutient la première phase de la Stratégie énergétique 2050 puisque ce premier paquet mise sur l'efficacité énergétique, donc sur des mesures concrètes visant à réduire la consommation et les émissions nocives du trafic.

Il soutient ainsi d'une manière générale la présente modification de l'ordonnance pour la mise en œuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050, sous réserve des éléments suivants:

- **Les mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre de la nouvelle valeur cible d'émissions à 95g CO2/km doivent être assouplis, de manière à éviter tout risque de sanction démesurée pour les importateurs et, partant, les consommateurs.**
- **L'introduction de la valeur cible d'émission pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers doit tenir compte de la fonction différente et de la réalité du parc suisse actuel. Les TCS demande que l'établissement de la valeur cible nouvelle soit adapté en fonction du poids moyen des véhicules immatriculés en Suisse.**

\*\*\*

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

  
Peter Goetschi  
Président central

Annexe : -