

Masterplan ATE pour un « trafic sans énergie fossile »

Introduction

Les objectifs de l'accord de Paris sur le climat ne seront atteignables qu'en abandonnant les sources d'énergie fossile à l'échelle planétaire d'ici 2050 au plus tard. Plus tôt nous stopperons les émissions de gaz à effet de serre, plus vite nous limiterons le réchauffement du climat mondial et les dommages qui en découlent. Étant donné que les pays riches tels que la Suisse ont émis de très grandes quantités de gaz à effet de serre par le passé, ces pays doivent montrer l'exemple et réduire fortement leurs émissions pour atteindre zéro émission le plus vite possible. La Suisse possède de plus les connaissances et les ressources nécessaires pour réaliser cette transformation.

En Suisse, le trafic routier est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. Le bureau de recherche Infras a analysé, à la demande de l'ATE, quelle combinaison de mesures permettrait de mettre fin à la consommation des carburants fossiles dans le trafic routier. Les scénarios pour un « trafic sans énergie fossile » arrivent à la conclusion que l'abandon des carburants fossiles nécessite aussi bien des mesures pour influencer la demande de transports que et des mesures technologiques.

Les mesures isolées ne suffisent pas pour sortir de l'énergie fossile dans les transports. Une combinaison de mesures, globale à tous les niveaux politiques, est nécessaire. Les modes de transport efficaces et respectueux du climat tels que le trafic piéton et cycliste mais aussi les transports publics (TP) doivent être encouragés, en particulier dans les villes et les agglomérations. Là où le trafic est très chargé et l'espace restreint, les modes de transport nuisibles au climat qui, comme le trafic individuel motorisé (TIM), ne sont pas optimaux du point de vue de l'espace, doivent être limités. Cela modifie également la répartition modale nationale en faveur des transports publics, ainsi que de la marche et du vélo. La prestation de transport du TIM doit dans tous les cas être massivement réduite. Par rapport à aujourd'hui et d'ici le milieu du siècle, d'au moins 25% et, mieux encore, de 45%. Finalement, l'application des principes de la vérité des coûts et de la causalité doit être accélérée.

Le présent masterplan s'appuie sur cette étude. Il passe en revue les mesures politiques que l'ATE préconise pour un trafic routier sans énergie fossile. Or pour atteindre cet objectif le plus vite possible, il faut agir à tous les niveaux politiques. La Confédération, les cantons et toutes les communes de Suisse sont appelées à participer aux efforts déployés pour abandonner les carburants fossiles. Les mesures nécessaires à cet effet doivent être adoptées d'ici le milieu de la décennie.

Les points suivants passent en revue les exemples de mesures à adopter dans les domaines des transports et de la technologie aux trois niveaux politiques.

1 Mesures au niveau fédéral

Mesures liées à la demande de transports

En Suisse, 57% des distances parcourues sont imputables au trafic de loisirs et d'achats. Afin de transférer les déplacements pour les loisirs et les achats vers les TP, l'offre pendant les week-ends et les jours fériés doit être élargie et alignée de manière plus flexible sur la demande. Les coûts de l'offre complémentaire des TP pour le trafic de loisirs (Busalpin, Bus sur appel) doivent être indemnisés comme l'est l'offre commandée en transport régional de voyageurs. Il convient de réduire le coût du

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

transport des bagages dans les transports publics et de créer davantage d'espace pour les vélos, les poussettes et les bagages.

En vertu de la loi sur les voies cyclables, les agglomérations ont l'obligation de planifier et de mettre en place un réseau de voies cyclables. Les critères écologiques sont appliqués avec rigueur pour évaluer les programmes destinés aux agglomérations, de manière à privilégier les moyens de transport respectueux du climat et peu encombrants.

La législation est adaptée pour que le 30 km/h se généralise dans les zones urbaines. Cela améliore également la sécurité routière et réduit les émissions sonores. Cette mesure favorise le passage de la voiture à la circulation piétonne et cycliste. La poursuite de l'expansion des routes nationales est abandonnée.

Une tarification de la mobilité est introduite afin de transférer le TIM restant vers les transports publics. Les coûts variables pour le transport à énergie fossile des marchandises augmentent via la RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations) calculée sur la base des émissions de CO₂. Cette redevance est également introduite pour les véhicules utilitaires légers.

Les déplacements pour le travail sont réduits en introduisant le droit à un jour de travail à domicile pour autant que l'activité le permette. Les temps de présence obligatoires dans les hautes écoles sont réduits. La déduction fiscale pour les déplacements professionnels en TIM est supprimée.

Les programmes « interfaces de transport » et « fonds pour le trafic d'agglomération » sont développés et complétés avec des offres d'autopartage et de covoiturage sans énergie fossile.

Mesure controversée, mais efficace et socialement acceptable : taxe CO₂ sur les carburants fossiles

Une taxe CO₂ sur les carburants a un impact sur les prestations kilométriques des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile et elle incite à changer de moyen de transport ou à opter pour un véhicule électrique. À partir d'un certain montant, les carburants synthétiques qui sont produits à partir d'énergies renouvelables seront aussi concurrentiels face aux carburants fossiles à l'avenir. En outre, cet instrument correspond à une mise en œuvre cohérente du principe du pollueur-payeur.

Le montant de la taxe doit être suffisamment élevé, au départ, pour avoir un impact sur la demande en carburants fossiles. Sur la base du scénario « sortie de l'énergie fossile d'ici 2040 » (cf. *Scénarios pour un trafic sans énergie fossile*), le montant de la taxe devrait s'élever à 210 francs par tonne en 2025. D'ici 2035, la taxe sur les carburants fossiles devrait toutefois augmenter continuellement pour atteindre un montant de 750 francs par tonne de CO₂.

Cette taxe a pour seul objectif de faire baisser la consommation de carburants fossiles. Afin d'éviter des oppositions et des conflits prévisibles, elle doit être entièrement redistribuée à la population et aux entreprises. En se fondant sur le scénario d'Infras « sortie de l'énergie fossile d'ici 2040 », chaque personne domiciliée en Suisse (y compris les enfants) recevrait, avec le montant maximal de la taxe à 400 francs, un remboursement de 860 francs par année. Environ 55 % des ménages feraient partie des bénéficiaires nets, c'est-à-dire qu'ils recevraient plus d'argent qu'ils n'en déboursaient. Dans les classes de revenu les plus basses, il y aurait même 67 % de bénéficiaires nets. Comme les enfants recevraient aussi un remboursement, les familles compteraient parmi les bénéficiaires nets de manière supérieure à la moyenne. Cette taxe d'incitation sur les carburants fossiles, tout comme la taxe sur les combustibles ou la taxe sur les billets d'avion, est un instrument de politique climatique responsable sur le plan social (données plus précises in : *Vertiefung Szenarien «fossilfreier Verkehr»*, Infras).

Plus la taxe augmentera en Suisse, plus la volonté de la contourner sera grande, par exemple via le tourisme à la pompe. Il faudra donc prendre des mesures au moment de lancer la taxe pour limiter cette pratique.

Mesures techniques

Les valeurs cibles du parc pour les voitures de tourisme, les véhicules utilitaires légers et lourds augmentent d'ici 2025 et 2030, au minimum dans les mêmes proportions que celles de l'UE. Les données de la consommation réelle sont prises en compte dans le calcul de la moyenne d'émission du parc pour estimer les objectifs que les importateurs automobiles doivent atteindre en matière de CO₂. Cela permet notamment de compenser les écarts importants entre la consommation déclarée et la consommation réelle dans le cas des hybrides rechargeables.

L'évolution vers des véhicules toujours plus imposants, plus lourds et plus puissants est freinée en introduisant un malus sur le poids et la puissance pour les voitures de tourisme. Par une preuve du besoin, l'homologation de voitures de tourisme lourdes et puissantes reste possible.

Les critères écologiques en matière d'achat sont appliqués avec rigueur. Il convient d'acheter des véhicules fonctionnant sans énergie fossile et adapter les directives en matière d'achat de manière à privilégier le transport de marchandises sans énergie fossile et les prestations logistiques relatives à ce transport.

Orienté vers l'avenir et égal pour tous : Interdiction d'homologation pour les véhicules à moteur à combustion

Plus la part des véhicules à moteur à combustion diminuera, plus il sera facile et peu coûteux d'abandonner les carburants fossiles. Les carburants produits de manière durable à partir de biomasse ne sont disponibles que dans des quantités très limitées. Les carburants synthétiques renouvelables resteront relativement coûteux dans les années à venir, sachant que l'aménagement des capacités de production pour ces carburants prend du temps. Les carburants synthétiques doivent être introduits avant tout dans le trafic aérien et maritime où une électrification directe n'est pas encore possible. Alimenter ces deux modes de transport avec des carburants synthétiques est en soi un défi de taille.

Les véhicules à moteur électrique sont nettement plus efficaces que les véhicules à moteur à essence ou diesel. Une transition vers des véhicules électriques permet de réduire fortement la consommation d'énergie en cours d'exploitation et facilite ainsi considérablement l'abandon des carburants fossiles.

L'interdiction d'homologation des véhicules à moteur à combustion neufs est donc une mesure clé pour mettre fin à la consommation des carburants fossiles. Cette interdiction doit intervenir le plus tôt possible, car il faut beaucoup de temps pour renouveler entièrement le parc (données plus précises in : *Vertiefung Szenarien «fossilfreier Verkehr»*, Infrac). Toutefois, une certaine quantité de carburants synthétiques sera nécessaire dans le trafic routier pendant une période de transition, du moins pour faire fonctionner sans énergie fossile les anciens véhicules restant dans le parc.

L'interdiction d'homologation des véhicules à combustion pourrait être contournée via l'importation de véhicules d'occasion. Les véhicules d'occasion équipés d'un moteur à combustion doivent donc être immatriculés à l'étranger pendant ou moins un an avant de pouvoir être importés. Éventuellement, l'homologation de véhicules à combustion d'occasion importés devra être aussi interdite ultérieurement.

- L'homologation des nouveaux véhicules à combustion est interdite dès 2030 pour les voitures de tourisme, les utilitaires légers et les bus.
- L'homologation des nouveaux véhicules à combustion est interdite dès 2035 pour les utilitaires lourds.

L'évolution technique, la diversité croissante des modèles et les objectifs de l'industrie automobile aussi montrent qu'il est tout à fait envisageable d'interdire l'homologation des nouveaux véhicules à combustion, notamment des voitures de tourisme, des utilitaires et des bus. Pour les voitures de tourisme et les utilitaires, la durée de vie dans le parc de véhicules est beaucoup plus longue que pour les autres catégories de véhicule. Si la vente des nouvelles voitures de tourisme à combustion est interdite en 2030, la part des véhicules à combustion dans le parc serait de 17 % en 2050 selon le scénario d'Infras « sortie de l'énergie fossile d'ici 2050 ». Ce calcul ne prend pas en compte l'impact des autres mesures préconisées dans ce masterplan sur le parc de véhicules.

Pour les véhicules utilitaires lourds, l'interdiction de l'homologation des véhicules à combustion peut intervenir un peu plus tard. L'entrée sur le marché sera encore plus tardive pour les poids lourds électriques ou à pile à combustible, surtout pour le transport longue distance, que pour les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, le renouvellement du parc est rapide pour les poids lourds en particulier, si l'on compare avec les voitures de tourisme et les utilitaires.

2 Mesures au niveau cantonal

Mesures liées à la demande de transports

L'offre des transports publics est optimisée pour permettre un transfert important du TIM vers les TP. Les projets de construction générateurs de trafic sont connectés aux TP. En outre, plus aucun aménagement n'est prévu pour les routes cantonales et le 30 km/h est introduit dans les zones urbanisées, sur les routes cantonales aussi.

L'infrastructure cycliste est développée, spécialement avec les projets du fonds pour le trafic d'agglomération. Pour les bureaux, les logements, les lieux de travail et de formation, l'obligation de construire des places de stationnement abritées pour les vélos est introduite.

Les prescriptions cantonales relatives à l'obligation de construire des places de stationnement sont supprimées. Les taxes communales sur les places de stationnement et la gestion des places de stationnement sont rendues possibles par une nouvelle base juridique nécessaire.

Les temps de présence dans les hautes écoles sont réduits.

Les impôts sur les véhicules à moteur sont réduits pour les véhicules fonctionnant sans énergie fossile utilisés pour l'autopartage. Dans les grands projets de construction, une obligation de construire des places de stationnement pour l'autopartage et le covoiturage est introduite.

Les réglementations en matière de construction et d'aménagement du territoire favorisent un développement urbain vers l'intérieur, ainsi qu'une mixité d'utilisation à faibles émissions.

Mesures techniques

Les cantons appliquent les critères écologiques en matière d'achat avec rigueur. Ils achètent des véhicules fonctionnant sans énergie fossile et adaptent leurs directives en matière d'achat de manière à privilégier le transport de marchandises sans énergie fossile et les prestations logistiques relatives à ce transport.

Des contributions d'encouragement sont introduites pour soutenir et accélérer la transition vers des bus électriques. Les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur varient en fonction du poids et de la puissance.

3 Mesures au niveau communal

Mesures liées à la demande de transports

Le développement des transports publics se poursuit, en particulier dans les villes et les agglomérations. La densité de l'offre dans les agglomérations est augmentée pour atteindre le niveau actuel des villes. Le réseau devient plus dense et plus finement maillé. Toutefois, beaucoup plus d'efforts doivent être déployés pour développer un réseau d'itinéraires cyclables de qualité pour les déplacements quotidiens et pour les activités de loisirs. Les communes doivent planifier et mettre en place un réseau cyclable intercommunal.

Le TIM est réduit et le 30 km/h est introduit comme limitation de vitesse par défaut dans les zones urbanisées. Les aires de circulation sont libérées du TIM quand cela est approprié et l'espace est réaffecté au trafic piéton et cycliste ainsi que pour les espaces ouverts et les espaces verts.

Les places de stationnement sont réduites et les places de stationnement publiques sont gérées avec rigueur. L'habitat sans voiture est encouragé et l'obligation de construire des places de stationnement est abolie. Les déplacements pour les loisirs et les achats sans voiture est prioritaire par rapport au TIM. Les entreprises réduisent les déplacements pour le travail en s'appuyant sur des services de conseil en matière de gestion de la mobilité. L'accès de la population à l'autopartage et au covoiturage est renforcé.

Les réglementations en matière de construction et d'aménagement du territoire favorisent un développement urbain vers l'intérieur, ainsi qu'une mixité d'utilisation à faibles émissions.

Mesures techniques

Les cantons appliquent les critères écologiques en matière d'achat avec rigueur. Ils achètent des véhicules fonctionnant sans énergie fossile et adaptent leurs directives en matière d'achat de manière à privilégier le transport de marchandises sans énergie fossile et les prestations logistiques relatives à ce transport. Des contributions communales sont introduites pour promouvoir une transition rapide vers des bus électriques.

Les gestionnaires du réseau de distribution de la commune fournissent des services appropriés aux entreprises privées chargées d'installer les stations de recharge. Les entreprises locales qui fournissent l'électricité intègrent l'électricité solaire au mix d'électricité standard et fournissent une électricité 100% renouvelable.