

6 Suisse



Peter Goetschi, président du TCS: «La Suisse a pris l'engagement de réduire ses émissions de CO₂, et la mobilité, qui en génère 30 à 40%, doit y contribuer. Cela nous paraît donc acceptable.» (MARCO ZANONI/LUNAX POUR LE TEMPS)

«La mobilité électrique deviendra le nouveau standard»

VOTATIONS Le TCS est l'unique organisation du monde automobile à défendre la loi sur le CO₂. Seule une minorité de membres se sont montrés déçus au point de démissionner. Le président du club, Peter Goetschi, juge la transition écologique de la mobilité nécessaire et défend le libre choix du moyen de transport

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Malgré la hausse annoncée du prix de l'essence de 10 à 12 centimes par litre au maximum, le président du TCS, Peter Goetschi, juge la nouvelle loi sur le CO₂ «acceptable» et recommande de voter oui.

Le TCS a décidé de soutenir la loi sur le CO₂, contrairement aux autres organisations de la branche automobile. Quelle mouche l'a-t-elle piqué? Nous avons eu des discussions intenses au sujet de cette loi et ce n'est pas une piqure de mouche qui nous aurait influencés (*rires*). Nous en avons examiné les conséquences pour nos membres. Nous avons constaté qu'elle leur garantissait le libre choix du moyen de transport, ne contenait aucune interdiction et comportait un plafond pour les coûts de compensation. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il s'agissait d'un compromis acceptable, même si la loi n'est de loin pas parfaite. Elle ne restreint pas la mobilité individuelle: c'est notre objectif principal aujourd'hui comme dans dix, vingt, trente ou quarante ans.

Le TCS soutient ainsi une loi qui prévoit d'augmenter le prix de l'essence et du diesel de 10 à 12 centimes par litre. Comment justifiez-vous cette position vis-à-vis de vos membres? La loi actuelle permet déjà de répercuter, jusqu'à 5 centimes par litre, la compensation pour l'importation de carburants. En réalité, ce n'est que 1,5 centime qui est facturé aux consommateurs. Le plafond va effectivement passer à 10, puis à 12 centimes dès 2025. Mais c'est un tarif maximal. Nous avons fait le calcul. Prenons une consommation moyenne de 7,3 litres pour 100 kilomètres et 13500 kilomètres par an. Cela représente une dépense supplémentaire de 99 francs si on applique le montant maximal de 12 centimes. Ce n'est pas anodin, c'est vrai, et cela ne comprend pas la hausse de la taxe sur les combustibles ni celle sur les billets d'avion. Mais la Suisse a pris l'engagement de réduire ses émissions de CO₂ et la mobilité, qui en génère 30 à

40%, doit y contribuer. Cela nous paraît donc acceptable.

Quelles réactions avez-vous reçues de vos membres? Le TCS compte 1,5 million de membres. A ce jour, nous avons enregistré environ 70 résiliations liées à notre position sur la loi sur le CO₂. Nous les regrettons évidemment et cherchons le contact personnel avec ces membres. Mais, vu globalement, il s'agit d'un nombre limité et, malgré la crise du Covid-19, notre croissance est supérieure à celle des années précédentes.

Les habitants des régions périphériques seront davantage touchés par les effets de la loi sur le CO₂. Le TCS les abandonne-t-il à leur sort? Bien sûr que non. Certes, l'offre de transports publics est moins étendue dans ces régions et il était particulièrement crucial pour leurs habitants de plafonner l'augmentation. Ils auront aussi la possibilité de changer progressivement de véhicule. Les prescriptions sont de plus en plus sévères, la consommation au kilomètre diminue, les constructeurs offrent de plus en plus de véhicules

«Notre soutien à la loi sur le CO₂ n'est pas un «virage vert», mais la suite logique de l'adaptation constante aux demandes de nos membres»

PETER GOETSCHI, PRÉSIDENT DU TCS

électriques et hybrides à des prix de plus en plus abordables, et cela dans toute la gamme. D'autres technologies comme l'hydrogène sont aussi prometteuses. Ainsi, la nécessaire transition écologique devient possible. Mais il y a encore un effort à faire pour disposer d'une infrastructure de recharge performante.

Le fonds climatique prévoit précisément de subventionner l'installation de stations de recharge dans les immeubles. Oui, mais ce n'est qu'un premier soutien timide. Il faudra davantage de moyens. Je suis convaincu que la mobilité électrique deviendra le nouveau

standard. Il faudra donc des stations de recharge en grande quantité, dans les domaines privé et public. Le propriétaire de sa maison n'a aucune difficulté à installer la sienne. Le locataire doit convaincre son propriétaire ou sa régie immobilière.

Le TCS s'engage-t-il dans cette transition? Notre Académie de la mobilité était pionnière dans la mobilité électrique il y a dix ans et nous poursuivons dans cette direction de façon ciblée. D'un côté, nos patrouilleurs doivent être capables de résoudre une panne qui survient sur un moteur électrique. De l'autre, il y a un énorme besoin d'informations fiables et neutres dans ce domaine qui souffre de plusieurs mythes infondés. Enfin, avec la mobilité électrique, on ne change pas simplement de carburant, on change de mobilité. On ne recharge pas une batterie comme on fait le plein à la station-service. Il faut des stations de recharge à la maison, au travail, voire aux deux endroits. C'est un grand défi.

Le TCS fête cette année ses 125 ans. Le soutien à la loi sur le CO₂ marque-t-il une étape dans son évolution, un positionnement plus «vert» que par le passé? Au départ, le TCS avait été créé par des cyclistes qui réclamaient des routes goudronnées. Au fil des décennies, les attentes de nos membres ont évolué: ils ont voulu des axes de circulation performants, un niveau élevé de sécurité routière, des services de dépannage, etc. Nous nous sommes toujours adaptés à ces nouveaux besoins. Aujourd'hui, ils ne se déplacent plus uniquement en voiture. Ils sont attentifs à toutes les offres de mobilité. Notre soutien à la loi sur le CO₂ n'est pas un «virage vert», mais la suite logique de cette adaptation constante aux demandes de nos membres. Soucieux d'assurer un financement durable et de partager équitablement l'espace public, qui n'est pas extensible, le TCS avait aussi soutenu la création des fonds routier et ferroviaire et le contre-projet à l'initiative pour le vélo.

En défendant trop le libre choix du moyen de transport, le TCS ne se met-il pas en danger lui-même? Non. La mobilité devient de plus en plus multimodale. Le temps de l'opposition des différents modes de transport est révolu. Nous ne voulons pas obliger nos membres à posséder une voiture pour faire partie du TCS, mais leur permettre de vivre leur mobilité en choisissant librement leur moyen de transport. ■

SUR LE WEB

Toute l'actualité suisse et notre suivi sur le front du virus en continu sur Letemps.ch

Le Parti socialiste veut briser le tabou de l'adhésion à l'UE

BILATÉRALES Le groupe socialiste au Conseil national débattait mardi d'une motion demandant au Conseil fédéral d'entamer des négociations en vue d'adhérer à l'UE. Une proposition qui a très peu de chances de trouver un écho au sein de l'hémicycle

SYLVIA REVELLO
@sylviarevello

Au lendemain de l'échec de l'accord-cadre, les propositions pour tenter de sauver les relations avec l'Union européenne se multiplient. Après les Verts libéraux qui ont plaidé samedi pour l'entrée dans l'Espace économique européen, le Parti socialiste va plus loin et repose la question de l'adhésion à l'UE. Le conseiller national zurichois Fabian Molina débattait mardi d'une motion en ce sens avec son groupe, comme l'a révélé la *SonntagsZeitung*. L'enjeu? Forcer le Conseil fédéral à entamer au plus vite des négociations avec l'UE. Si la proposition a une chance de trouver un écho au sein du parti, il en va bien autrement dans l'hémicycle où aucune majorité politique n'existe aujourd'hui pour défendre l'adhésion.

«En sabotant sa propre négociation, le gouvernement a généré de nombreuses frustrations»

SAMUEL BENDAHAN, CONSEILLER NATIONAL (PS/VD)

Le PS a toujours été divisé autour de la question européenne entre une aile syndicaliste et souverainiste incarnée, entre autres, par le patron de l'USS, Pierre-Yves Maillard, et une aile ouvertement pro-européenne. Durant longtemps, l'ancien président Christian Levrat est parvenu à maintenir une cohésion interne en se concentrant uniquement sur les bilatérales. Au lendemain de l'échec de l'accord-cadre, qui a suivi un changement de présidence, les différentes sensibilités politiques se font sentir. La semaine dernière, le parti a demandé au Conseil fédéral d'examiner quatre pistes: la Suisse en tant qu'Etat tiers, la voie bilatérale, l'EEE et enfin l'UE. Il a visiblement décidé d'accélérer la cadence.

EN BREF

Le covid devrait faire chuter les recettes fiscales

Cantons et communes suisses s'attendent à une baisse significative des recettes fiscales en 2020 et 2021 en raison du coronavirus, révèle une étude de la société d'audit PwC menée en collaboration avec l'Union des villes suisses. La situation devrait revenir à la normale en 2022. La crise liée au Covid-19 aura un impact certain sur le budget financier cette année, relèvent les auteurs de l'enquête. Les pertes de revenus des entreprises dues à la crise liée au coronavirus (-23% pour les cantons, -16,6% pour les villes) sont plus prononcées que celles des particuliers (-1,1% pour les cantons, -1,6% pour les villes). Ils expliquent cette différence par le fait que les entreprises sont plus exposées aux risques financiers liés au Covid-19 que les particuliers. Ces derniers peuvent toucher une indemnité pour chômage partiel ou, en cas de licenciement, sont indemnisés par des institutions officielles comme l'assurance chômage ou l'assistance publique. AT5

«L'objectif, c'est de desserrer l'étau mental autour de l'adhésion», plaide le chef de groupe parlementaire socialiste Roger Nordmann qui défendra la motion. Etant donné les «options limitées» qu'il lui reste, la Suisse doit, selon lui, «briser ce tabou» une bonne fois pour toutes. «On a longtemps perçu l'UE comme un catalogue d'avantages et d'inconvénients, alors qu'il s'agit avant tout d'une question démocratique», argumente-t-il, soulignant que la relève politique a une approche moins dogmatique et plus ouverte sur la question.

Mener le débat de l'adhésion jusqu'au bout afin de pouvoir ensuite passer à autre chose, le conseiller aux Etats genevois Carlo Sommaruga, qui l'envisage comme un dernier recours, n'y est pas opposé. A ses yeux, la priorité à court terme reste toutefois de reconstruire une majorité pour renforcer la voie bilatérale en empruntant un autre chemin que celui de l'accord-cadre. «Il faut très vite repenser un partenariat solide avec l'UE, qui doit fonctionner des deux côtés, en espérant qu'il n'y ait pas trop de dommages d'ici là sur le plan de l'économie et de la recherche notamment.»

«Proposer des alternatives»

Conseiller national vaudois, Samuel Bendahan voit lui aussi la discussion d'un bon œil même s'il ne se fait pas d'illusions sur ses chances de succès. «Aucun sujet ne doit être tabou», estime-t-il, concédant néanmoins qu'il sera difficile de plaider pour une solution qui va beaucoup plus loin encore que l'accord-cadre. Selon lui, le Conseil fédéral est responsable du flou actuel. «En sabotant sa propre négociation, le gouvernement a généré de nombreuses frustrations, déplore-t-il. En tant qu'élus, c'est notre rôle de proposer des alternatives qui permettraient d'unir les positions.» D'où naîtrait cette majorité politique si des divisions subsistent à l'intérieur même des partis? Sans minimiser les points de discorde, Samuel Bendahan se veut rassurant: «En ce qui concerne le PS, il y a une volonté commune de reconstruire les liens avec l'UE tout en gardant la protection des salaires.»

Accusé par certains d'avoir contribué à l'échec de l'accord-cadre en défendant une position radicale sur l'emploi, Pierre-Yves Maillard ne tient pas à commenter la démarche parlementaire de Fabian Molina. Il s'interroge par contre sur le timing, estimant qu'à ce stade la population est loin d'être prête à franchir le pas d'une adhésion. ■