



Vendredi, 16 août 2019 16h40

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

BOUQUET DE MESURES POUR LA POLITIQUE CLIMATIQUE SUISSE

Après le rejet du projet de révision totale de la loi sur le CO₂ (**17.071**) par le Conseil national, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats entend soumettre à son conseil une solution susceptible de rallier une majorité. La commission est convaincue que le train de mesures qu'elle propose dans la loi sur le CO₂ permettra de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de les ramener à zéro d'ici à 2050, comme le prévoit l'Accord de Paris. Elle propose notamment d'introduire une taxe sur les billets d'avion.

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-E) soutient l'objectif visé par le Conseil fédéral de réduire de moitié par rapport

1990 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de fixer à 60% la part minimale de la réduction à réaliser en Suisse. En fixant une part minimale à réaliser en Suisse, la commission s'écarte de la position du Conseil national, qui avait biffé l'objectif national à la session d'hiver. La commission souligne que les mesures prises en Suisse génèrent une grande valeur ajoutée dans le pays. À l'article premier de la loi sur le CO₂ fixant les buts, la CEATE-E va plus loin que le Conseil fédéral: elle entend inscrire explicitement dans le droit national les objectifs de l'Accord de Paris. (voir à ce sujet le communiqué de presse du 12.2.2019).

La commission procédera au vote sur l'ensemble à sa séance du 2 septembre 2019, après un dernier réexamen du projet. Le Conseil des Etats se prononcera sur la loi sur le CO₂ à la fin de la session d'automne 2019.

TAXES SUR LES BILLETS D'AVION

La commission propose d'introduire une taxe d'incitation sur les billets d'avion, dont le montant oscille entre 30 et 120 francs, taxe qui tiendra compte des considérations économiques pertinentes. Les passagers en transit et en transfert en seront exemptés. Aux yeux de la commission, seule une taxe d'au moins 30 francs est susceptible d'entraîner une baisse notable du nombre de passagers sur les vols intra-européens en classe économique. Pour ce qui est des vols long-courrier, cet objectif ne pourrait être atteint que moyennant une taxe plus élevée. Le Conseil fédéral disposerait de la marge de manœuvre nécessaire pour faire varier le montant dans la fourchette mentionnée en fonction de la classe de transport et de la distance parcourue; ce faisant, il devrait veiller à éviter toute fuite des passagers vers les aéroports étrangers, sans quoi, la taxe manquerait son objectif.

Dans le modèle proposé par la commission, le niveau de la taxe constitue le facteur décisif pour le volume des recettes: les vols moyen-courrier et les vols long-courrier ne représentent respectivement que 15% et 5% des vols en Suisse, leur contribution aux recettes sera nettement moindre que celle des vols courts (80% des vols) si une taxe identique était perçue. Les compagnies aériennes devront veiller à répercuter cette taxe sur les passagers. À long terme, la commission est favorable à ce que les taxes sur le CO₂ dans le trafic aérien fassent l'objet d'une solution à l'échelle internationale.

NOUVEAU FONDS POUR LE CLIMAT

La commission veut créer un Fonds pour le climat, alimenté par diverses sources, notamment le produit de la mise aux enchères de droits d'émission ainsi que les recettes tirées des sanctions (concernant en particulier les véhicules). Y seraient également affectés un tiers au plus du produit de la taxe sur le CO₂ (mais au plus 450 millions de francs par an) et moins de la moitié (49%) du produit de la taxe sur les billets d'avion. Les 51% restants de cette taxe ainsi que la part non liée de la taxe sur le CO₂ (soit environ les deux tiers) seraient redistribués à la population et à l'économie.

Le Fonds pour le climat permettra de financer des mesures de réduction à long terme des émissions de CO₂ des bâtiments, y compris de mesures visant à réduire la consommation d'électricité au cours des mois d'hiver. Grâce à une contribution annuelle de 60 millions de francs provenant de ce fonds, à laquelle s'ajoutent les contributions globales aux cantons non utilisées, la Confédération finance notamment des mesures de planifications énergétiques territoriales cantonales, communales et supracommunales afin de promouvoir les sources d'énergie renouvelable locales et des mesures de remplacement des chauffages à combustible fossile et des

chauffages électriques fixes à résistances par une production de chaleur par des énergies renouvelables (liste non exhaustive). De plus, les cantons, les communes ou leurs plates-formes pourront bénéficier d'aides financières du Fonds pour le climat, à hauteur de 25 millions de francs par an au plus, pour des projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Enfin, la Confédération financera également, au moyen de ce fonds, des mesures visant à éviter les dommages résultant du changement climatique.

VALEURS LIMITES D'ÉMISSION DE CO₂ POUR LES BÂTIMENTS

La commission a examiné diverses approches concernant les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ dans le domaine des bâtiments. La première suit la position de principe du Conseil fédéral concernant les mesures visant à réduire les émissions de CO₂: les cantons doivent veiller à ce que les émissions de CO₂ issues de combustibles fossiles générées par les bâtiments en Suisse, soient réduites en 2026 et 2027 de 50% en moyenne par rapport à 1990. Pour le cas où les émissions de CO₂ des bâtiments ne diminueraient pas suffisamment d'ici à 2027, la commission propose que, dès 2029, les bâtiments existants dont le chauffage est remplacé ne génèrent pas plus de 12 kg d'émissions de CO₂ par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année; cette valeur sera réduite de 5 kg tous les cinq ans. Une deuxième approche consiste à introduire, dès 2023, une valeur limite d'émission de CO₂ pour les bâtiments existants, indépendamment de l'évolution des émissions. Tous les membres de la commission s'accordent sur la nécessité d'accentuer la courbe dégressive pour que les cantons puissent atteindre l'objectif de réduction de 80% des émissions de CO₂ d'ici à 2050.

VALEURS LIMITES D'ÉMISSION DE CO₂ POUR LES VÉHICULES LOURDS

Contrairement au Conseil fédéral, la commission veut des directives en matière d'émissions de CO₂ non seulement pour les voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois, mais également pour les véhicules lourds. Ce faisant, elle se conforme à une future réglementation européenne, qui concernera aussi ce type de véhicules. La commission estime que les valeurs limites qu'elle propose pour les véhicules lourds contribueront à accélérer l'introduction sur le marché de véhicules à faibles émissions. D'une manière générale, la CEATE-E fixe des valeurs cibles non seulement pour la période 2021-2024, mais également pour les années après 2025 (calculées en fonction de la valeur de base déterminante pour la période 2019/2020). La commission est unanime à considérer que d'autres facteurs devront également être pris en compte, comme la RPLP et le profil d'utilisation des camions, qui diffère considérablement de celui des camions dans l'UE. La CEATE-E souhaite, en fin de compte, harmoniser la réglementation suisse avec celle en vigueur dans l'UE.

Par ailleurs, la commission se rallie à la proposition du Conseil fédéral, qui vise à ce que les carburants synthétiques puissent être pris en compte dans les prescriptions sur les émissions de CO₂ des parcs de véhicules neufs. Toutefois, elle ne souhaite pas que le Conseil fédéral puisse fixer des exigences applicables à l'électricité utilisée pour la production de carburants synthétiques si la production de ceux-ci entraîne une demande accrue d'électricité non renouvelable. Elle entend ainsi garantir la sécurité du droit et la sécurité des investissements. À ses yeux, il serait malvenu de restreindre la fabrication de carburants synthétiques ou la mobilité électrique dans

le cas où des problèmes d'approvisionnement en énergie renouvelable devaient survenir.

COUPLAGE DES SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION SUISSE ET EUROPÉEN

La CEATE-E se rallie dans une large mesure au projet du Conseil fédéral et aux décisions prises à la session de printemps 2019 s'agissant des dispositions relatives au système d'échange de quotas d'émission. Décision a déjà été prise de coupler les systèmes suisse et européen, ce qui permettra aux entreprises suisses et européennes de bénéficier de droits d'émission de CO₂ équivalents.

COMPENSATION APPLICABLE AUX CARBURANTS FOSSILES

Tout importateur de carburants fossiles est déjà tenu de compenser une partie des émissions de CO₂ que génère leur utilisation. La CEATE-E suit le Conseil fédéral, qui souhaite que la part des émissions de CO₂ à compenser au total puisse s'élever à 90% au maximum. Par contre, elle veut faire passer de 15% à 20% à partir de 2025 la part des émissions à compenser par des mesures prises en Suisse, ce qui permettrait de stimuler la création de valeur dans le pays. La commission veut également limiter la majoration s'appliquant aux carburants en vue de la compensation: celle-ci devra s'élever au plus à 10 centimes par litre de carburant jusqu'en 2024, et au plus à 12 centimes par litre à partir de 2025. Dans des situations extraordinaires, le Conseil fédéral pourra réduire temporairement la majoration maximale.

Si le projet du Conseil fédéral se concentre sur les carburants renouvelables pour la compensation, la commission veut également tenir compte de la mo-

bilité électrique: elle souhaite que 3% au moins des émissions puissent être compensées grâce à des mesures de réduction des émissions de CO₂ à long terme dans le trafic, y compris les mesures visant à encourager l'électrification du trafic routier avec du courant dont il est prouvé qu'il est renouvelable. Elle entend ainsi garantir que des projets de compensation puissent également être réalisés dans le domaine du trafic. À ses yeux, les mesures portant sur la mobilité électrique contribueraient à des investissements et à la création de valeur en Suisse, contrairement à l'importation de biocarburants étrangers. Elle considère que l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques n'est pas encore suffisamment développée en Suisse, une des raisons pour lesquelles une partie de la population renonce encore à acquérir un véhicule électrique ou hybride. C'est pourquoi elle estime judicieux qu'une petite partie des mesures de protection du climat financées au moyen de la majoration s'appliquant aux carburants porte sur la mobilité électrique (flotte et infrastructure de recharge).

Les importateurs de carburant qui ne remplissent pas leur obligation en matière de compensation doivent s'acquitter d'une prestation de remplacement. La commission veut introduire ici une distinction que n'a pas faite le Conseil fédéral: la tonne de CO₂ non compensée par une attestation nationale devrait coûter 320 francs, tandis que la tonne de CO₂ non compensée par une attestation internationale coûterait 100 francs.

HAUSSE DE LA TAXE SUR LE CO₂

La commission se rallie à la version du Conseil fédéral s'agissant du plafond de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles. Si les émissions correspondantes ne diminuent pas dans une proportion suffisante, la taxe en question peut être relevée

jusqu'à 210 francs par tonne de CO₂. Une autre approche examinée consiste à fixer ce plafond à 120 francs. S'agissant des engagements de réduction, la commission s'écarte du projet du gouvernement: elle veut que la possibilité d'être exempté de la taxe grâce à un engagement de réduction soit offerte aux entreprises acquittant au moins 10 000 francs (15 000 francs selon le projet du Conseil fédéral) au titre de la taxe sur le CO₂, le but étant de faciliter l'accès aux engagements de réduction.

MESURES DANS LE SECTEUR FINANCIER

La commission estime que le secteur financier doit contribuer lui aussi à la réalisation des objectifs de réduction des émissions et qu'il a un rôle clé à jouer dans la transition vers une économie et une société à faibles émissions de gaz à effet de serre et résilientes aux changements climatiques. Cependant, il n'est pas possible d'élaborer une réglementation large en ce sens dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂. Néanmoins, la commission propose de compléter la loi par une disposition chargeant la FINMA et la Banque nationale suisse de mesurer périodiquement les risques financiers liés au changement climatique.

Par ailleurs, elle a déposé trois postulats. Intitulé «Rendre les flux financiers compatibles avec les objectifs sur le climat et renforcer la transparence dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord de Paris» (**19.3966**), le premier vise à mettre en œuvre l'objectif inscrit à l'art. 2.1c de l'accord, à savoir rendre les flux financiers compatibles avec un profil d'évolution vers un développement à faible émission de gaz à effet de serre et résilient aux changements climatiques. Il charge le Conseil fédéral de montrer comment il entend s'y prendre pour mettre ces normes en œuvre en Suisse et de proposer des me-

sures visant à ce que les entreprises fournissent des informations concernant les effets de leurs activités sur le climat et les risques que celles-ci représentent pour le climat.

Le postulat **19.3951** «Produits financiers durables: desserrer les freins» charge le Conseil fédéral de faire rapport sur les moyens d'alléger fiscalement l'émission et le commerce de produits financiers durables et d'examiner la possibilité de supprimer les droits de timbre sur les produits durables. Quant au postulat **19.3950** «Encourager la durabilité par des prescriptions de placement adaptées à la réalité actuelle», il charge le Conseil fédéral de montrer comment les dispositions relatives aux placements de la prévoyance professionnelle pourraient être adaptées de manière à éliminer les dispositions qui font obstacle aux investissements durables par les caisses de pension; il s'agit concrètement d'appliquer pleinement la «prudent investor rule» (règle de l'investisseur prudent) en tant qu'indicateur pour les placements des caisses de pension.

EXAMEN DE MESURES SUPPLÉMENTAIRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Enfin, le postulat «Contribution des transports à la protection du climat» (**19.3949**) charge le Conseil fédéral de présenter des propositions de mesures supplémentaires de protection du climat dans le secteur des transports, en particulier une taxe incitative sur le CO₂ frappant les carburants et un modèle de taxation de la mobilité.

Enfin, la commission a décidé que les allègements fiscaux accordés pour les carburants renouvelables, limités pour l'instant au 30 juin 2020, devaient être prolongés provisoirement jusqu'à 2030, tant que le Conseil national ne se serait pas prononcé sur la

mise en œuvre de l'initiative parlementaire Burkart

17.405.

La commission a siégé les 15 et 16 août 2019 à Ittingen (TG), sous la présidence du conseiller aux Etats Roland Eberle (V/TG) et en présence de la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga.

AUTEUR



CEATE-E Commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie
Secrétariat
CH-3003 Berne
www.parlament.ch
urek.ceate@parl.admin.ch

RENSEIGNEMENTS



Roland Eberle
Kommissionspräsident
Tel. 079 352 27 63

Sébastien Rey
Kommissionssekretär
Tel. 058 322 97 34