



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral de l'environnement OFEV**  
Division Climat

16 mai 2022

---

## Révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>

### Rapport sur les résultats de la procédure de consultation (17 décembre 2021 – 4 avril 2022)

---

N° de référence : BAFU-233.11-1861/3/8



BAFU-D-648A3401/1468

## 1 Introduction

La politique climatique de la Suisse fait périodiquement l'objet de développements conformément aux engagements internationaux pris par le pays. En ratifiant l'Accord de Paris (accord sur le climat) le 6 octobre 2017, la Suisse s'est engagée auprès de la communauté internationale à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, par rapport au niveau de 1990, de 50 % d'ici à 2030 et de 35 % en moyenne pour la période allant de 2021 à 2030. Le Parlement a approuvé ces objectifs par un arrêté fédéral le 16 juin 2017<sup>1</sup>. En application de cet engagement international, le Conseil fédéral a soumis au Parlement, le 1<sup>er</sup> décembre 2017<sup>2</sup>, le message sur la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub><sup>3</sup> du 23 décembre 2011, lequel fixe des objectifs et mesures jusqu'en 2030. Un référendum a été lancé contre cette révision totale<sup>4</sup>, adoptée par le Parlement le 25 septembre 2020. Le 13 juin 2021, le projet a été refusé de peu, par 51,6 % des votants.

Étant donné que, sans nouvelle prolongation, l'exemption de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les entreprises et l'obligation de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> expireraient, le Parlement a adopté, le 17 décembre 2021, sur la base d'une initiative parlementaire de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N)<sup>5</sup>, une révision partielle de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui est entrée en vigueur avec effet rétroactif au début de l'année 2022 à l'expiration du délai référendaire.

Les objectifs de réduction que la Suisse s'est engagée à atteindre dans le cadre de l'accord sur le climat demeurent valables malgré le refus de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Mais les mesures visant à atteindre ces objectifs font défaut. Dans ce contexte, le Conseil fédéral a rapidement mis en consultation, également en application de l'art. 3, al. 5, de la loi sur le CO<sub>2</sub> en vigueur, une révision partielle de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Ce projet doit remplacer, au-delà de 2024, la prorogation de la loi sur le CO<sub>2</sub> décidée le 17 décembre 2021 par le Parlement. Il comprend également une modification de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie (LEne)<sup>6</sup>, de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Limpmi)<sup>7</sup> de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)<sup>8</sup>, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>9</sup> ainsi que de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)<sup>10</sup>. La consultation s'est déroulée entre le 17 décembre 2021 et le 4 avril 2022. Le présent rapport résume les prises de position reçues concernant la révision partielle.

## 2 Aperçu des prises de position

Au total, 252 prises de position ont été remises, dont 103 provenaient d'organisations invitées, 146 émanaient d'organisations non explicitement sollicitées et 3 provenaient de particuliers. Au total, 25 cantons ont transmis leur prise de position. En outre, 7 partis politiques représentés au sein de l'Assemblée fédérale, l'*Association des Communes Suisses (Association des communes)*, l'*Union des villes suisses (UVS)* et le *Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)* ont également pris part, de même que 7 associations faïtières de l'économie et 61 autres participants invités (comme l'*Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC)* et l'*Agence Cleantech Suisse act*, ainsi que des associations économiques, de la branche des transports et de protection de l'environnement). En ce qui concerne les 146 organisations non explicitement invitées, il s'agit d'associations d'intérêts des secteurs économiques, de chambres de commerce, d'associations environnementales et d'entreprises. La *Commission fédérale de l'électricité (EiCom)* a fait savoir qu'elle n'a pas de remarque à formuler concernant le projet. L'*Union patronale suisse (UPS)* et la *Fédération romande des consommateurs (FRC)* renoncent à prendre position.

---

<sup>1</sup> FF 2017 4017

<sup>2</sup> FF 2018 229

<sup>3</sup> RS 641.71

<sup>4</sup> FF 2020 7607

<sup>5</sup> Iv. pa. CEATE-N 21.477. Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO<sub>2</sub>

<sup>6</sup> RS 730.0

<sup>7</sup> RS 641.61

<sup>8</sup> RS 814.01

<sup>9</sup> RS 748.0

<sup>10</sup> RS 641.81

Plusieurs participants se rallient entièrement ou partiellement à d'autres prises de position. C'est ainsi que plusieurs sections cantonales de *Patrimoine suisse* ont déposé des propositions identiques à celles de leur association faîtière nationale<sup>11</sup>. Plusieurs organisations ont remis des prises de position entièrement ou très largement similaires à celle de l'*Alliance climatique Suisse (Alliance climatique)*<sup>12</sup>. Cette prise de position est en outre explicitement soutenue par la *Société suisse pour l'énergie solaire (SSES)* et par l'*Association des petits paysans*, qui ont toutefois aussi transmis leurs propres avis. L'*Union syndicale suisse (USS)* et *actif-traffic* soutiennent nombre des propositions et mesures des membres de l'*Alliance climatique*<sup>13</sup>, *actif-traffic* appuyant en outre celles de la *Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)*. Certaines associations cantonales de paysans ont dans une large mesure remis la même prise de position que l'*Union suisse des paysans (USP)*<sup>14</sup>. Quatre cantons (*LU, SO, SH et NE*) ont adopté la prise de position collective de la *Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)*, de la *Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)* et de la *Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK)*.<sup>15</sup> Le canton de Zurich se rallie également à la DTAP, à l'exception toutefois des explications concernant l'art. 41 et la modification de la LImpmin. Le canton du Valais soutient la prise de position de la *Conférence gouvernementale des cantons alpins (CGCA)* et celle du SAB. Le Conseil des EPF soutient la prise de position des *Académies suisses des sciences (Académies des sciences)*. L'*Association suisse des professionnels de l'environnement (ASEP)* adhère sans réserve à la position de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA)*. *Développement Suisse* et la *Vereinigung Zürcher Immobilienunternehmen (VZI)* souscrivent à la position adoptée par *constructionsuisse*. Genève Aéroport et l'*Association suisse des aérodromes (ASA)* appuient la prise de position de *Flughafen Zürich AG*. *Flughafen Zürich AG* soutient quant à elle les prises de position de la *Fédération des entreprises suisses (economiesuisse)*, de la *Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses (AEROSUISSE)* et de *Swiss International Airports Association (SIAA)*. La *Poste Suisse SA* partage les points de vue de l'*Union des transports publics (UTP)*. *Gaznat, POWERLOOP, Swissgas* et *Transitgas AG* approuvent la prise de position de l'*Association Suisse de l'Industrie Gazière (ASIG)*. *Carbura* se rallie aux propositions et propositions subsidiaires d'*Avenergy Suisse (Avenergy)* tandis que *POWERLOOP* renvoie à la prise de position de *Swisspower AG*.

### 3 Évaluation d'ensemble du projet

Le Centre et le *Parti vert/libéral (pvl)* sont favorables à la démarche par étapes en matière de politique climatique adoptée dans le contexte du refus de la révision totale de juin 2021. Le canton des Grisons, qui soutient le projet comme solution transitoire, attend davantage d'impact lors de la prochaine révision de la loi. Le canton d'Argovie se félicite lui aussi du projet à titre de solution transitoire jusqu'en 2024. Le parti PLR. Les *Libéraux-Radicaux (PLR)* soutient le projet, notamment en raison de la flexibilité dans la réalisation des objectifs et de la renonciation à de nouvelles taxes. Le canton de Neuchâtel accueille positivement le projet et son approche pragmatique, et espère qu'il ne sera pas nécessaire de recourir trop fortement aux compensations à l'étranger. Le projet reçoit l'assentiment, à tout le moins de principe, d'environ 80 participants à la consultation. Ces acteurs favorables comprennent la majorité des cantons (*ZH, BE, UR, SZ, NW, GL, ZG, SO, BL, AI, SG, AG, TI, VD et VS*), des organisations de transports aériens et terrestres (p. ex. *ASTAG, Aviationsuisse, LITRA, Swissrail, UTP* et *VFAS*), les organisations de l'économie (p. ex. *economiesuisse, AEnEC, metal.suisse et suissetec*), de même que des représentants de la branche de l'électricité, des énergies renouvelables et de la technique du bâtiment (p. ex. *Biomasse*

<sup>11</sup> Il s'agit des sections suivantes : *Aargauer Heimatschutz, Berner Heimatschutz, Heimatschutz Basel, Heimatschutz Schaffhausen, Innerschweizer Heimatschutz, Solothurner Heimatschutz, Thurgauer Heimatschutz et Zürcher Heimatschutz*. Par souci de lisibilité, ces organisations sont regroupées sous l'appellation de « membres de Patrimoine suisse ».

<sup>12</sup> Outre les membres d'*Alliance Climatique*, d'autres organisations ont aussi déposé des prises de position presque identiques. Par souci de lisibilité, dans le présent rapport, ce groupe est désigné par « membres de l'*Alliance Climatique* ». Il s'agit de l'*Alliance Climatique Suisse* elle-même et des acteurs suivants : *MfE, Alliance Sud, Initiative des Alpes, Association Climat Genève, Campax, Association suisse des arts et métiers, Action de Carême, Greenpeace, EPER, Helvetas, Grands-parents pour le climat, Association suisse pour la protection du climat, Amis de la nature Suisse, œco Églises pour l'environnement (oeco), Pro Vélo Suisse, Pro Natura, Protect Our Winters, L'environnement en pratique (PUSCH), Fondation suisse de l'énergie (SES), Solarspar, SKS, Swissaid, Terre des hommes et WWF Suisse (WWF)*. Pour les différences de prise de position, on se référera aux prises de position respectives.

<sup>13</sup> Selon les prises de position, ces acteurs soutiennent la prise de position des organisations membres d'*Alliance-environnement*. Les organisations membres qui ont pris part à la consultation ont remis la prise de position d'*Alliance Climatique*.

<sup>14</sup> Il s'agit du *Bauernverband Appenzell Ausserrhoden, de la prise de position commune des associations de paysans de Nidwald, Obwald et Uri, du Berner Bauern Verband, de la Commission des jeunes agriculteurs* et du *St. Galler Bauernverband*. Ces prises de position sont réunies sous l'appellation de « membres de l'*USP* ». Pour les différences, on se référera aux prises de position respectives.

<sup>15</sup> Aux fins de lisibilité, cette prise de position collective est attribuée ci-après à la DTAP.

*Suisse, Géothermie-Suisse, InfraWatt, ASTE, Énergie-bois Suisse, Swisspower AG et ASCAD). S'y ajoutent le Conseil des EPF, les Jeunes du Centre Suisse (Jeunes du Centre), Prométerre, l'Association suisse des banquiers (ASB), l'Association des communes, l'Union suisse des professionnels de l'immobilier (USPI Suisse), Varo Energy AG, l'Association suisse pour la protection du climat, l'Union maraîchère suisse (UMS) et l'Association des propriétaires suisses de forêts (ForêtSuisse)<sup>16</sup>. L'Automobile Club de Suisse (ACS), l'Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse) et la Fédération routière suisse (routesuisse) soutiennent la proposition du Conseil fédéral à la condition que l'obligation d'incorporer des carburants renouvelables soit supprimée.*

En particulier, certains membres de l'Alliance climatique (*Alliance Sud, Initiative des Alpes, Association suisse des arts et métiers, Action de Carême, Amis de la nature Suisse, œco, Pro Vélo Suisse, Protect our Winters, PUSCH, SES, SKS et WWF*) de même que le groupe de travail « *Chrétiens et Énergie* », *Carnot-Cournot-Netzwerk, Energie Club Suisse, energie-wende-ja*, le Parti évangélique (PEV), la Fédération motocycliste suisse (FMS), l'Association des propriétaires fonciers (APF), le Jeune Parti évangélique (JPEV), un particulier, l'Union démocratique du centre (UDC), le canton de Thurgovie, *actif-traffic* et l'association *Kettenreaktion* rejettent explicitement la loi. Alors que le projet ne va pas assez loin pour la plupart de ces participants (cf. ci-après), le groupe de travail « *Chrétiens et Énergie* » demande que l'on se consacre moins à réduire l'intensité des émissions de CO<sub>2</sub> de l'économie suisse et davantage à mener des recherches visant à s'adapter aux changements climatiques. L'APF rejette le projet en particulier à cause de la compétence législative octroyée au Conseil fédéral concernant les objectifs de réduction et du relèvement de l'affectation partielle de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. La FMS et l'UDC s'opposent au projet actuel parce qu'on ne saurait raisonnablement l'imposer à la classe moyenne. L'association *Kettenreaktion* qualifie l'ensemble de la loi sur le CO<sub>2</sub> d'inadéquante.

Bien qu'ils estiment que le projet contient de bons principes, de nombreux participants – par exemple des cantons (*LU, FR, BS, SH, GR, TG, VD, GE, JU*), l'Organisation faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique (*aeé suisse*), le PEV, *Les Verts*, la jeunesse du Parti socialiste (*JS Suisse*), une majorité des membres de l'Alliance climatique, l'Association faîtière des biogaz agricoles (*Ökostrom Schweiz*), le Partito Comunista, le Syndicat du personnel des transports (*SEV*), l'USS, les membres de *Patrimoine suisse*, la SIA, le Parti socialiste suisse (*PS*), l'UVS et l'Association suisse pour la protection du climat – déplorent qu'il ne suffit pas à réaliser les objectifs de la politique climatique (suisse). Selon *Coop* et la Communauté d'intérêt du commerce de détail Suisse (*CI Commerce de détail*), le projet est totalement dénué d'ambition. Cinq cantons (*BS, GR, VD, GE, JU*), le Centre Patronal, *casafair*, le Centre, *Développement Suisse*, PEV, *Ville de Lausanne*, un particulier, *ASB, SEV, USS* et *VZI* relèvent la nécessité de prendre des mesures supplémentaires. Pour *EIT.swiss*, le projet mis en consultation fait penser à une mosaïque et *Ökostrom Schweiz* a l'impression que l'on renonçait à maîtriser la protection du climat.

Pour le canton de Lucerne, *Les Verts*, les *Jeunes Verts*, le *PS*, *CESAR*, *Ökostrom Schweiz*, les *Umweltfreisinnige St. Gallen (UFS)*, la *Vereinigung für erträglichen Fluglärm (VeFeF)* et certains membres de l'Alliance climatique (*Alliance Sud, Initiative des Alpes, Association suisse des arts et métiers, Action de Carême, Helvetas, Amis de la nature Suisse, œco, Pro Vélo Suisse, Protect our Winters, PUSCH, SES, SKS et WWF*), se rendre dépendant des compensations à l'étranger, en particulier, est une mauvaise voie.

#### **4 Remarques générales**

Plusieurs participants souscrivent au fait qu'un nouveau projet a été élaboré rapidement après le refus de la révision totale (p. ex. *energie-wende-ja, GastroSuisse, pvl, La Poste Suisse SA, RKBM, USS, SEV, UVS, suisselec, Swiss Association for Zero Emission Boat et UTP*).

Six cantons (*ZH, BE, ZG, BL, SG, AG*), l'ACS, l'Union professionnelle suisse de l'automobile (*UPSA*), *Arxada AG, auto-suisse, Axpo*, la *DTAP*, le *pvl, Lonza AG*, l'Association des Industries Chimie Pharma Life Sciences (*scienceindustries*) et *routesuisse* apprécient positivement que le projet s'inscrive dans la continuité de la politique climatique ou que les instruments actuels soient maintenus. Selon *Energie 360°*

<sup>16</sup> Le soutien apporté au projet dans son ensemble n'exclut pas la soumission de propositions ou le rejet de certains instruments ou articles.

AG, Groupe E, Regio Energie Solothurn et l'ASIG toutefois, les mesures spécifiques aux secteurs empêchent de les coupler comme il serait nécessaire. L'évaluation générale, mais aussi par articles, relève souvent le défaut d'ouverture technologique (entre autres Alliance « Logistique sans énergie fossile », AgorA, Biofuels Suisse, Biomasse Suisse, Association Mobilité H2, Gaznat, H2 Energy, HotellerieSuisse, Powerloop, membres de l'USP et ASIG). Dans le secteur des transports, mais aussi dans celui du bâtiment, en particulier, il ne faut pas tout miser sur l'électrification, car il pourrait en résulter des problèmes de sécurité d'approvisionnement (AgorA).

Compte tenu des différences de prix du CO<sub>2</sub> dans les secteurs, la Commission de la concurrence (COMCO) relève qu'il faut présenter le rapport coûts-utilité des différents instruments et en tenir compte, notamment pour les instruments d'encouragement. Citizens' Climate Lobby Suisse (CCL Suisse), selon qui la vérité des coûts et le principe de causalité devraient être au cœur de la politique climatique de la Suisse pour corriger les défaillances du marché, va dans le même sens. L'association Recyclage matériaux construction Suisse (asr Recyclage matériaux construction) est d'avis que la voie tracée par la loi entraînera des coûts importants pour une faible utilité et une grande complexité, raison pour laquelle elle demande davantage d'incitations et moins de coercitions. Le canton de Nidwald, l'Aargauische Industrie- und Handelskammer, la Fédération des Entreprises Romandes (FER), GastroSuisse et la Zürcher Handelskammer apprécient que l'on renonce à introduire de nouvelles taxes. L'Aargauische Industrie- und Handelskammer, la DTAP et certains cantons (BE, FR, BL, SG et AG) sont favorables à ce que les ressources générées soient en majeure partie réattribuées aux secteurs concernés. Pour les membres de l'USP, ce principe n'est toutefois pas suivi avec la conséquence voulue. En lieu et place d'instruments sectoriels spécifiques, l'Aargauische Industrie- und Handelskammer, Axpo, Groupe E, la SIA, l'Association des entreprises électriques suisses (AES) et la COMCO sont favorables à l'introduction d'un système d'incitations complet basé sur le marché. Les Académies des sciences proposent quant à elles d'étendre le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) au secteur des transports. Selon CCL Suisse, il faut œuvrer, dans le cadre des efforts de l'Union européenne (UE), à la création d'un « Club du climat » assorti d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> aux frontières.

D'après ACS, UPSA, auto-suisse et routesuisse, la loi sur le CO<sub>2</sub> devrait créer des incitations positives et encourager les innovations. Or le projet mis en consultation entraîne pour les transports routiers privés des coûts supérieurs à ceux de la révision totale refusée. Compte tenu du refus de la révision totale, la FMS et l'UDC sont d'avis qu'il faut supprimer toutes les mesures qui renchériraient les carburants et les combustibles. Pour certains participants (notamment Les Verts), il serait au contraire souhaitable de reprendre les mesures incontestées de la révision totale. Le pvl et les Jeunes du Centre proposent d'alimenter un fonds climatique. L'Aargauische Industrie- und Handelskammer, la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie et le canton d'Obwald trouvent que le projet mis en consultation tient compte du résultat de la votation sur la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les membres de l'Alliance climatique, le PS, l'ASEP et swisscleantech recommandent en outre d'affecter obligatoirement les recettes des sanctions de tous les instruments proposés au financement des autres instruments d'encouragement. En outre, la publicité doit être interdite pour les produits à partir d'une certaine intensité d'émissions par franc. Les Verts et les Jeunes Verts pensent que les mesures de politique climatique devraient être davantage financées par les ressources du budget général de la Confédération.

Pour l'Aargauische Industrie- und Handelskammer, l'ae suisse, Carnot-Cournot-Netzwerk, Groupe E, Swisssolar, swissolar, l'association Kettenreaktion, une meilleure coordination avec la politique énergétique est aussi essentielle. Il faut aussi prendre en compte les interfaces avec la politique d'aménagement du territoire (BE, FR, SO, aee suisse, SSE, Ville de Zurich, UVS et FSBC), avec la protection de l'air (BL et GE) et avec la réduction du bruit (Genève Aéroport). Selon le Centre Patronal, energie-wende-ja et un particulier, il faut encourager la recherche et la production des énergies renouvelables en lien avec la sécurité de l'approvisionnement en électricité. Pour Carnot-Cournot-Netzwerk, le Centre Patronal, Energie Club Suisse et l'association Kettenreaktion, les centrales nucléaires doivent être de nouveau autorisées.

Plusieurs participants déplorent que le présent projet ne prenne guère en compte l'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit de montrer quelles mesures permettront d'atteindre l'objectif

correspondant (*BE, SO, AgorA, Initiative des Alpes et membres de l'USP*). À cet égard, sept cantons (*UR, GL, FR, AI, TI, VS, JU*), le *Groupe de travail « Région de Montagne »*, la *CGCA* et le *SAB* proposent soit de créer un nouveau fonds climatique, soit de recourir à la structure du fonds de technologie.

Pour les *Médecins en faveur de l'environnement (MfE)*, il importe que la priorité soit accordée à la réduction des émissions et que des systèmes de pipeline soient construits pour les agents énergétiques renouvelables, plutôt que d'investir de l'argent dans le captage, le transport et le stockage des émissions de carbone (captage et stockage du carbone, CSC). Pour *Gaznat* en revanche, le soutien des projets pilotes dans le domaine CSC est important. Le *canton de Bâle-Campagne* estime que la Confédération est responsable de coordonner la planification et la construction de réservoirs de CO<sub>2</sub> et de pipelines, ainsi que de pourvoir à la création des bases juridiques correspondantes. Le *canton de Genève* trouve quant à lui que le niveau des connaissances à ce sujet est insuffisant parmi les cantons. Les *Académies des sciences* souhaitent que la loi sur le CO<sub>2</sub> contienne déjà, en plus des réductions d'émissions et du CSC, des définitions et des réglementations relatives à l'imputabilité des technologies d'émission négative (NET). Pour encourager les NET, les *membres de l'Alliance climatique* et l'*ASEP* proposent un système censé fournir simultanément des incitations à réduire les émissions importées. Selon *Climeworks, Les Verts et les Jeunes Verts*, il faudrait prévoir l'encouragement complet des prestations de puits de carbone (notamment en raison de la motion 21.4333).

La *Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA)* propose de prévoir dans la loi sur le CO<sub>2</sub> des dispositions et des mesures visant à limiter non seulement les émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi celles d'autres gaz à effet de serre importants, en particulier le méthane et le protoxyde d'azote (gaz hilarant). Parallèlement, certains cantons (*ZH et GE*) ainsi que les *membres de l'Alliance climatique* demandent de respecter l'engagement du « Global Methane Pledge »<sup>17</sup>, que la Suisse a signé en novembre 2021.

Selon les *cantons de Zurich et de Vaud*, il faut préciser les conséquences du projet sur les cantons. Le *PS* et l'*Association suisse des locataires (ASLOCA)* sont d'avis que l'impact du projet sur les inégalités sociales doit faire l'objet de précisions.

## 5 Résultats essentiels par thèmes

Les prises de position reçues sont présentées dans les prochaines sections par grandes thématiques. Outre les objectifs de réduction, il s'agit des secteurs du bâtiment, des transports terrestres, des transports aériens, de l'industrie et de l'économie financière ainsi que de l'encouragement de l'innovation.

### 5.1 Objectifs de réduction

Des organisations proches de l'économie et le *PLR* approuvent les objectifs de réduction. Des participants de différentes obédiences politiques estiment important que l'objectif de zéro net soit fixé dans le temps. En outre, en particulier des participants issus des milieux de gauche et écologistes demandent des objectifs et des objectifs intermédiaires plus ambitieux. Les avis divergent quant à la part des réductions d'émissions à obtenir par des mesures prises en Suisse. Pour les *membres de l'Alliance climatique* et *ceux de l'USP*, pour certains cantons et pour le *PEV* ainsi que le *PS*, la part de 60 % devant être réalisée en Suisse mentionnée dans le rapport explicatif est trop faible. Par contre, l'*Union suisse des arts et métiers (usam)* souhaite qu'aucune part à réaliser dans le pays ne soit fixée. La possibilité subsidiaire d'acquérir des attestations internationales pour atteindre les objectifs de réduction, proposée par le Conseil fédéral, est soutenue par certaines organisations économiques, alors que les organisations environnementales s'y opposent.

### 5.2 Mesures dans le secteur du bâtiment

Les cantons évaluent d'un œil critique la disposition proposée selon laquelle les cantons pourraient octroyer une augmentation de l'indice d'utilisation pour les nouvelles constructions de remplacement ou pour les assainissements énergétiques. Les participants issus des milieux de gauche et écologistes et de

<sup>17</sup> Les États-Unis, l'Union européenne et des partenaires lancent l'engagement mondial en faveur de la réduction des émissions de méthane pour que l'objectif de 1,5 °C reste atteignable. Disponible sur [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu) > Toute l'actualité.

l'architecture demandent que soient prises en compte les émissions grises survenant lors de la réalisation de nouvelles constructions de remplacement. En revanche, l'obligation de déclarer les remplacements d'installations de production de chaleur est soutenue par les cantons et les participants issus de la technique du bâtiment, tout comme la disposition visant à améliorer les informations dans le Registre fédéral des bâtiments et logements (RegBL). Tant l'obligation de déclarer que l'obligation d'être conseillé sont rejetées par les milieux de l'économie (notamment *economiesuisse*, *APF* et *usam*) et par l'*UDC* parce qu'elles relèvent de la compétence des cantons ou qu'elles restreignent la liberté économique. Presque tous les cantons rejettent également l'obligation d'être conseillé.

Dans le projet mis en consultation, il n'était pas prévu de relever le montant maximum de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de 120 francs par tonne de CO<sub>2</sub> actuellement. Le *PEV*, le *pvl*, le *PS*, certains cantons, des associations environnementales et des organisations professionnelles favorables aux énergies renouvelables, notamment, exhortent au développement de cet instrument. L'augmentation proposée par le Conseil fédéral de l'affectation partielle de la taxe sur le CO<sub>2</sub> notamment en faveur du Programme Bâtiments est cependant soutenue par la majorité des participants. En particulier, nombre des cantons participants, *Le Centre*, le *PEV*, le *PS*, certaines organisations des milieux économiques (notamment *usam*) et des organisations environnementales approuvent cette disposition. À l'inverse, le *PLR*, l'*UDC*, les milieux économiques (comme *economiesuisse* et *swissmem*), l'*APF* et les syndicats (*SEV* et *Travail.Suisse*) sont contre le relèvement de l'affectation partielle. Dans le contexte du relèvement de l'affectation partielle, les cantons soumettent diverses propositions pour développer les ressources à la disposition du Programme Bâtiments (notamment *DTAP* ainsi qu'*UR*, *GL*, *FR*, *SG* et *AG*). Ils sont en partie soutenus par des participants des milieux de gauche et écologiques. En revanche, le *PLR* accueille positivement le fait que le projet mis en consultation ne prévoie pas de moyens supplémentaires pour le Programme Bâtiments.

Les participants sont en majorité d'accord avec les autres affectations de la taxe sur le CO<sub>2</sub> proposées dans le projet mis en consultation (cf. 6.10). Mais les moyens prévus ne sont suffisants ni pour encourager le remplacement des chauffages (organisations de gauche et écologistes et certains cantons) ni pour promouvoir les réseaux thermiques (certains cantons et les associations liées aux énergies renouvelables). Les milieux économiques et agricoles ainsi que les représentants des énergies renouvelables demandent qu'outre la géothermie la production et l'injection de gaz renouvelables soient encouragés.

Comme les réductions d'émissions sont simples à réaliser dans le secteur du bâtiment en comparaison d'autres secteurs, de nombreux participants sont d'avis que le projet ne va pas assez loin dans ce domaine (notamment *PEV*, *Les Verts*, *membres de l'Alliance climatique* et *PS*). Au-delà du projet mis en consultation, ces acteurs demandent des objectifs de réduction plus ambitieux pour ce secteur, une interdiction des chauffages fossiles et/ou des valeurs limites s'appliquant aux bâtiments semblables à celles prévues dans la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> refusée par le peuple en 2021. D'autres propositions concernent l'utilisation lacunaire du potentiel d'optimisation de l'exploitation et de l'efficacité (*KGTV* et *swissmem*), le développement du Certificat énergétique cantonal des bâtiments (CECB Plus) sur le modèle du passeport européen de rénovation (*membres de l'Alliance climatique*) ainsi que l'accélération et la simplification de la procédure de permis de construire (organisations proches de l'économie et représentants du secteur immobilier). Outre des mesures d'encouragement, des incitations fiscales pour l'assainissement durable des bâtiments (*PLR*, *Jeunes du Centre* et *USPI Suisse*) ou des fonds répondant à diverses conceptions (*pvl*, *Jeunes du Centre*, *USPI Suisse* et *Association Green Building Suisse*) sont proposées. Des organisations liées aux énergies renouvelables et à la technique du bâtiment thématisent la création de prêts énergétiques et de décarbonation visant à réduire, par de faibles taux d'intérêt, le coût du capital des investissements dans les rénovations.

### 5.3 Mesures dans les transports terrestres

S'agissant des dispositions relatives aux nouveaux véhicules, un alignement clair sur les réglementations de l'UE est demandé : premièrement, les valeurs cibles discutées au sein de l'UE doivent être reprises dès que possible (*membres de l'Alliance climatique* et *PS*) ; deuxièmement, des valeurs cibles analogues à celles de l'UE doivent être prévues pour les véhicules utilitaires lourds (*PLR*, quelques rares cantons, *membres de l'Alliance climatique*, *PS* et *swisscleantech*) ; troisièmement, on renoncera à une finition

suisse (« Swiss finish ») plus sévère également pour les facilitations à la transition aux nouvelles valeurs cibles, selon les représentants de la branche automobile (*UPSA* et *auto-suisse*). En outre, il faut interdire à brève échéance (p. ex. dès 2030) l'homologation de nouveaux véhicules à propulsion fossile (notamment *Les Verts*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS* et *Ville de Zurich*) et imputer aux émissions de CO<sub>2</sub> des parcs de voitures neuves – à l'instar de la révision totale rejetée en juin 2021 – la mise sur le marché de carburants synthétiques. Cette dernière exigence provient entre autres de représentants de l'économie (*economiesuisse* et *usam*), de la branche automobile (*ACS*, *auto-suisse* et *routesuisse*) et de l'*ASIG*.

Seuls quelques participants approuvent l'obligation (taux de réduction) de mettre sur le marché des carburants renouvelables (*Académies des sciences*, *Synhelion*, *swisscleantech* et *AES*). Tant les participants des milieux de gauche et écologistes (p. ex. *Les Verts*, *membres de l'Alliance climatique* et *PS*) que les représentants des branches automobile et logistique (notamment *Alliance « Logistique sans énergie fossile »*, *Biofuels Suisse* et *routesuisse*) s'expriment de manière critique à l'encontre de cette obligation. Certains participants (*Avenergy*, *UPSA* et *USP*) préfèrent maintenir les allègements existants liés à l'impôt sur les huiles minérales en combinaison avec les attestations pour les projets de compensation visant à promouvoir les carburants renouvelables. Plusieurs acteurs de la branche automobile (*auto-suisse* et *ASTAG*) et de la branche logistique (*Alliance « Logistique sans énergie fossile »*) de même que l'*UDC* et *Ökostrom Schweiz* proposent de mettre en œuvre l'initiative parlementaire 22.402, qui souhaite conjuguer allègements fiscaux et taux de réduction.

S'agissant des dispositions relatives à l'obligation de compenser, l'attention s'est portée sur la part à réaliser en Suisse : les participants issus des milieux de l'agriculture et des énergies renouvelables demandent une part supérieure à celle mentionnée dans le rapport explicatif (p. ex. *USP* et *aee suisse*). Parmi ces participants, certains demandent en outre de fixer cette part dans la loi. Les mêmes participants, soutenus par le *pvl*, souhaitent aussi relever le montant de la sanction en cas de manquement à l'obligation de compenser. L'*USP*, en particulier, souscrit au maintien de la majoration maximale de 5 centimes sur les carburants.

Les participants attestent un manque de neutralité technologique dans plusieurs mesures d'encouragement dans le domaine des transports. La promotion des bornes de recharge pour les véhicules électriques reçoit sur le principe l'approbation de la branche automobile, des associations environnementales et de certains cantons ; toutefois, des participants proches de l'économie notamment, tels que *l'usam*, *swissmem* et l'*ASIG*, et les *membres de l'USP* se prononcent contre cet encouragement en raison du manque de neutralité technologique ou subordonnent leur éventuelle approbation à une formulation technologiquement neutre. S'ajoutent des doutes quant à l'utilisation des recettes issues des sanctions dont doivent s'acquitter les importateurs de véhicules qui dépassent leur valeur cible spécifique pour les parcs de véhicules neufs. Le *PLR* ainsi que les milieux économiques, énergétiques et logistiques déplorent aussi en particulier le manque de neutralité technologique dans la modification de la LRPL. Il en va de même de l'encouragement des technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports publics par la route et dans la navigation publique, qui est certes approuvé par la majorité des cantons, par *Le Centre* et par les organisations de transports publics, mais qui est rejeté par les milieux économiques (p. ex. *economiesuisse*, *PLR* et *usam*) ainsi que par l'*UDC*. Le manque de neutralité technologique constitue aussi en l'occurrence l'une des principales critiques (notamment des milieux économiques, des *membres de l'USP*, de l'*UVS* et de *swisscleantech*). Le financement de l'encouragement, insuffisant comparativement à la suppression proposée de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport concessionnaires, est également déploré. En effet, la modification de la Limpin est soutenue dans son principe (p. ex. *PLR*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS* et *swisscleantech*), mais à la condition que la suppression soit étalée dans le temps pour des raisons financières (notamment *Le Centre*, les *cantons de montagne* et l'*UTP*).

En ce qui concerne l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier des voyageurs sur de longues distances, la source de financement fait l'objet de critiques. Si les participants des milieux de gauche et écologistes, certains cantons et les organisations de transports publics plaident en faveur du développement d'un tel encouragement, l'*UDC* et certaines associations économiques et du secteur aérien



y voient un subventionnement croisé, alors que le produit des mises aux enchères des droits d'émission pour aéronefs devrait être utilisé pour réduire les émissions des transports aériens.

Dans le contexte des modifications de la LPE, il importe grandement aux participants des milieux économiques et aéronautiques que les carburants et les combustibles renouvelables soient soumis aux mêmes exigences en Suisse que dans l'UE et que l'établissement de bilans massiques lors de l'importation de ces agents énergétiques devienne possible (notamment *AEROSUISSE* et *economiesuisse*).

Certains participants (p. ex. *FR*, *GE*, *ae suisse*, *USS* et *actif-traffic*) qualifient généralement les mesures dans le domaine des transports de trop peu ambitieuses. Certains cantons et villes regrettent l'absence de mesures de transfert vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. *CCL Suisse*, *energie-wende-ja*, le *pvl*, un particulier, *la Ville de Zurich*, *l'UVS* et l'Association transports et environnement (ATE) demandent qu'une taxe incitative sur les carburants soit introduite.

#### 5.4 Mesures dans les transports aériens

Le taux de mélange proposé pour les carburants d'aviation renouvelables est favorablement accueilli notamment par plusieurs acteurs de la branche aéronautique, d'organisations proches de l'économie et de certains cantons (p. ex. *Aviationsuisse*, *economiesuisse* et *PLR*). Seuls quelques rares cantons et *actif-traffic* s'expriment de manière critique à l'encontre de cette mesure. Les organisations de la branche aéronautique soulignent que le taux de mélange doit autant que possible s'aligner sur les dispositions de l'UE (p. ex. *AEROSUISSE*, *Synhelion* et *swisscleantech*). Pour les participants des milieux de gauche et écologistes (p. ex. *Les Verts*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS* et *actif-traffic*) le taux de mélange proposé dans le rapport explicatif est trop bas, alors qu'*AEROSUISSE*, *economiesuisse* et *SIAA*, notamment, proposent en particulier de flexibiliser la mise en œuvre de ce taux dans le temps et d'autoriser le commerce de certificats pour les carburants d'aviation renouvelables.

Aux yeux de certains participants, les mesures prévues dans le domaine de l'aviation ne vont pas assez loin. En outre, des mesures d'encouragement du transfert à des moyens de transport plus respectueux du climat sont demandées (*Les Verts* et quelques cantons). En outre, les *membres d'Alliance climatique* et le *canton du Jura*, en particulier, proposent des mesures telles que la taxe sur les billets d'avion et la taxe sur l'aviation générale issues de la révision totale.

#### 5.5 Mesures dans le secteur de l'industrie

D'une manière générale, les organisations proches de l'économie (notamment *economiesuisse*, *scienceindustries* et *usam*) évaluent positivement les modifications concernant le SEQE, en particulier l'extension de la participation volontaire à ce système, l'alignement sur les dispositions de l'UE et l'intégration des installations de CSC. Des exigences ont notamment été formulées en ce qui concerne le traitement des centrales thermiques à combustibles fossiles (*Alpiq*, *economiesuisse*, *Groupe E* et *usam*).

S'agissant du SEQE appliqué au domaine de l'aviation, des efforts supplémentaires sont demandés pour empêcher les désavantages concurrentiels envers les compagnies aériennes non européennes (notamment *AEROSUISSE*).

Le projet prévoit la possibilité d'exempter de la taxe sur le CO<sub>2</sub> désormais toutes les entreprises poursuivant une activité économique qui se sont engagées à réduire leurs émissions. Le *PLR* et les milieux économiques (notamment *CI Commerce de détail*, *usam* et *swisscleantech*) se félicitent de cette option. La question de savoir si les entreprises actives dans les secteurs de l'immobilier et des transports devraient aussi pouvoir s'engager à réduire les émissions est controversée : les entreprises électriques (notamment *l'AES*) y sont favorables, tandis que plusieurs cantons s'y opposent. De nombreuses propositions ont été remises concernant la nouvelle condition selon laquelle les entreprises qui prennent un engagement de réduction doivent présenter de manière plausible comment elles entendent réduire leurs émissions de combustibles fossiles à zéro d'ici à 2040. Certains participants des milieux économiques rejettent généralement cette condition (p. ex. *economiesuisse* et *usam*), alors que d'autres demandent que la condition soit assouplie dans le temps (notamment *AEnEC*, *GGs*, *swisscleantech* et *swissmem*). Si

l'échéance des engagements de réduction en 2040 intervient trop tard selon les *membres de l'Alliance climatique* et le *PS*, elle est approuvée par plusieurs cantons. En revanche, les participants des milieux de l'économie trouvent que cette année cible est trop rapprochée.

Les milieux économiques (notamment *economiesuisse*, *CI Commerce de détail* et *usam*) s'opposent à ce que les entreprises qui se sont engagées à réduire leurs émissions soient exclues de la redistribution des moyens générés par la taxe sur le CO<sub>2</sub>. En face, les participants des milieux de gauche et écologistes (p. ex. *Les Verts*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS*, *USS* mais aussi *PEV*) demandent d'étendre cette règle aux entreprises participant au SEQE.

Pour le *pvl*, *Les Verts*, le *PS*, les organisations environnementales et *Elektrizitätswerk der Stadt Zurich* (*ewz*), il faut supprimer le traitement spécial réservé aux installations de couplage chaleur-force (installations CCF) en ce qui concerne la redistribution de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Selon les associations économiques et *Regio Energie Solothurn* par contre, la redistribution doit s'effectuer indépendamment de la puissance des installations CCF.

Au-delà du projet mis en consultation, certains représentants de l'économie (comme *cemsuisse*, *IGEB*, *usam*) tiennent à ce que, outre les entreprises privées, les entreprises de droit public doivent aussi réduire leurs émissions. Pour certains (p. ex. *IGEB* et *metal.suisse*), il importe que les réductions d'émissions des entreprises participant au SEQE soient soutenues financièrement en Suisse, comme c'est le cas dans l'UE. Les participants des milieux de gauche et écologistes (notamment le *PS* et les *membres de l'Alliance climatique*) demandent que les conventions de branche avec les usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM) soient remaniées et rendues plus sévères.

## 5.6 Secteur financier

Les participants issus du secteur financier (*ASB*) et le *PLR*, entre autres, approuvent la disposition proposée d'évaluer les risques financiers liés au climat. Cette disposition est toutefois rejetée par d'autres participants aussi bien parce qu'elle est insuffisante (p. ex. *ZH*, *Ville de Lausanne* et *Partito Comunista*) que parce qu'elle n'est pas nécessaire (*usam* et *UDC*). Les organisations de gauche et écologistes, notamment, demandent que le secteur financier soit davantage réglementé (*pvl*, *Les Verts* et *membres de l'Alliance climatique*).

## 5.7 Encouragement de l'innovation

La *LEne* est peu discutée. Les *membres de l'Alliance climatique* et le *PS* demandent toutefois que la formulation adoptée par le Parlement soit reprise.

## 6 Commentaires sur les dispositions individuelles

Les sections suivantes présentent les commentaires reçus concernant les dispositions individuelles. L'ordre de présentation suit celui du projet d'acte législatif.

### 6.1 Dispositions générales (art. 1 à 8)

#### Art. 1

Le *canton de Schaffhouse*, l'*ASB* et *asr Recyclage matériaux construction Suisse* (*asr Recyclage matériaux construction*) approuvent la formulation de l'article désignant le but de l'acte. L'*ASIG* trouve que sa nouvelle formulation est discutable et qu'elle manque de clarté, puisque la loi a pour but, comme auparavant, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. *Travail.Suisse* demande que la Suisse vise au maximum une hausse de la température de 1,5 °C. *AgroA*, l'*Initiative des Alpes* et le *canton de Berne* déplorent qu'aucune mesure ne soit proposée concernant l'adaptation aux changements climatiques, qui est pourtant mentionnée dans l'article précisant le but de l'acte. Pour la même raison, la *Ville de Zurich* envisage de supprimer la lettre concernée. Pour certains participants, l'art. 1, al. 2, formule de manière trop imprécise l'objectif à atteindre de zéro émission nette. *Travail.Suisse* note que la formulation n'est pas compréhensible. La *FMS* et l'*UDC* trouvent qu'il est inadmissible et extrêmement fallacieux que l'horizon temporel de l'objectif du zéro net ne soit pas arrêté dans la loi. Les *cantons des Grisons* et *d'Argovie*,

*Alpiq, ewz, Groupe E, les Jeunes du Centre, la Ville de Lausanne, la Ville de Zurich, l'UVS, l'Association des producteurs de H2 et l'AES* demandent de préciser que l'objectif du zéro net doit être atteint d'ici à 2050. Le *canton de Vaud* demande de préciser si la « capacité d'absorption » renvoie à la capacité d'absorption naturelle des puits de carbone et/ou de la capacité d'activement retirer du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère et de le séquestrer définitivement, soit par la stimulation artificielle de l'activité des puits de carbone (biologiques), soit par des moyens techniques. Le *pvl* et la *Ville de Zurich* proposent de préciser, par analogie à la définition du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, que les émissions de gaz à effet de serre doivent être ramenées à un niveau qui n'excède pas la capacité d'absorption des puits de carbone « anthropogènes ». La *FMS* et l'*UDC* considèrent qu'orienter les flux financiers en fonction de la réalisation des objectifs climatiques (art. 1, al. 2, let. b) représente une interprétation abusive intenable des objectifs de l'accord sur le climat). *GastroSuisse* et l'*usam* demandent que cette lettre soit supprimée, sa teneur ne se rapportant qu'à la coopération au développement. Le *canton de Fribourg* et *Travail.Suisse* approuvent par contre cette formulation et en souhaitent une mise en œuvre plus concrète dans la loi sur le CO<sub>2</sub>. L'*ACS*, l'*UPSA*, *auto-suisse*, *Biofuels Suisse*, *EIT.swiss*, *GastroSuisse*, *Lidl Suisse*, l'*usam* et *routesuisse* demandent de préciser en outre dans la loi que la conception des mesures doit être technologiquement neutre.

## Art. 2

L'art. 2 définit d'importantes notions de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les *Académies des sciences* signalent que la définition et l'utilisation de « carburants » sont hétérogènes. Le *Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa)* propose d'étendre la définition de « carburants » par la formulation « agents énergétiques fossiles ou renouvelables »<sup>18</sup>. Simultanément, *economiesuisse*, *Energie 360° AG*, *swisscleantech* et l'*ASIG* demandent de distinguer les carburants fossiles des carburants non fossiles, et *Clean Fuel Now* propose de définir séparément les carburants renouvelables, les carburants biogènes, les carburants synthétiques et les carburants fossiles. *Arxada AG*, *Lonza AG*, *scienceindustries* et l'*usam* souhaitent des définitions analogues séparées pour les « agents énergétiques ». Selon la *Ville de Zurich*, il faut arrêter dans la loi que l'électricité et l'hydrogène utilisés pour propulser les véhicules doivent être produits à partir d'énergies renouvelables. *Swissgas* et *Transitgas AG* proposent quant à elles que le gaz naturel destiné à comprimer le gaz naturel dans les conduites de transit soit explicitement inclus dans la définition des carburants.

S'agissant des autres nouvelles définitions de l'art. 2, *Avenergy*, *economiesuisse* et la *Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO<sub>2</sub> (KliK)* proposent de préciser que seul le Conseil fédéral ou le département compétent doit être autorisé à délivrer des attestations nationales. En outre, la *DTAP*, quatre cantons (*GL*, *FR*, *SG*, *AG*), *asr Recyclage matériaux construction*, *constructionsuisse*, *cemsuisse*, *economiesuisse*, *IGEB*, et *metal.suisse* soutiennent les définitions des prestations de puits de carbone, le *canton de Fribourg* notant un besoin d'apporter des précisions. Selon le *pvl*, la réduction de CO<sub>2</sub>, mais aussi la réduction de tous les gaz à effet de serre doit être imputable dans le bilan des gaz à effet de serre. Le *canton de Vaud* souhaite que les émissions négatives soient plus clairement différenciées des réductions d'émissions, que l'on considère les interactions entre les marchés régulés et les marchés volontaires et que la pérennité des puits de carbone soit garantie. Un dispositif réglementaire complet, qui distingue les puits de carbone nationaux et puits de carbone internationaux, est souhaitable pour les NET. La *DTAP*, soutenue par quatre cantons (*GL*, *FR*, *SG* et *AG*) et par un *particulier*, se félicite également de la définition de la protection du climat. Les *cantons de Schaffhouse* et de *Thurgovie* déclarent qu'au niveau cantonal, aux fins de sensibilisation, on recourt aussi bien à l'expression de « protection du climat » qu'à celle d'« adaptation au climat ». Selon *Construction-bois Suisse*, la substitution des matériaux de construction et d'agents énergétiques fossiles par le bois doit être mentionnée comme une composante supplémentaire de la protection du climat. *Arxada AG*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries* et *swissmem* signalent que les définitions pour « émissions de CO<sub>2</sub> » et pour « émissions de gaz à effet de serre » font défaut. Ces participants proposent de distinguer les émissions selon qu'elles ont ou non une incidence climatique. Par ailleurs, *swisscleantech* propose de définir les installations CCF.

<sup>18</sup> Les propositions d'amendement déposées en allemand et en italien par les participants ont été traduites à des fins de compréhension.

### Art. 3

Les objectifs de réduction prévus à l'art. 3 sont soutenus par les participants suivants : *CFHA, PLR, Handelskammer beider Basel, Construction-bois Suisse, Lidl Suisse, Regio Energie Solothurn, membres de l'USP, Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse, usam, suissetec, Swiss Krono AG et ASIG*. Afin de clarifier les limites des systèmes, le *canton des Grisons* propose de préciser que les objectifs de réduction se rapportent aux émissions de la Suisse.

Le *canton de Thurgovie* est d'avis que les objectifs de réduction doivent être complétés par l'objectif du zéro net en 2050 et par des objectifs moyens pour les périodes 2031-2040 et 2041-2050. *Groupe E, la Ville de Zurich, l'UVS et l'Association des producteurs de H2* proposent de fixer des objectifs de réduction aux horizons 2040 et 2050. Le *canton du Jura, Action de Carême, la Ville de Zurich, l'UVS, l'ASEP, swisscleantech, Travail.Suisse, les UFS et l'Association suisse pour la protection du climat* demandent des objectifs et des objectifs intermédiaires plus ambitieux. Le *canton du Jura* complète sa demande par des objectifs concernant les différents gaz à effet de serre, ce qui entraîne une prise en compte plus importante des objectifs climatiques dans d'autres politiques sectorielles. Pour *energie-wende-ja* et les *particuliers* qui ont participé, les objectifs du projet correspondent au minimum. Selon la *SIA*, la Suisse doit être tenue de réduire ses émissions de 60 % d'ici à 2030. L'association *actif-trafiC* demande, à l'horizon 2030, un objectif de réduction de 80 % et, pour les transports (y c. le trafic aérien), de 100 %. Pour *Les Verts et les Jeunes Verts*, la Suisse doit atteindre le zéro net dès 2030 et devenir climatiquement positive au plus tard à partir de 2040. La *Ville de Lausanne* ne parvient pas à comprendre le calcul de l'objectif moyen figurant à l'art. 3, al. 1, et indique que la période attachée à cet objectif ne correspond pas à celle de validité de la loi. De ce fait, il faut reformuler l'objectif moyen ou le supprimer. Un *particulier* relève aussi une erreur dans le calcul des objectifs de réduction.

La *DTAP*, sept cantons (*GL, FR, BL, SG, AG, TI, VD*) de même que *Swiss Krono AG* approuvent la possibilité prévue à l'art. 3, al. 1<sup>bis</sup>, de fixer des objectifs sectoriels. Si l'on recourt à cette option, des objectifs spécifiques doivent être fixés pour tous les secteurs et correspondre aux mêmes délais. La *Ville de Zurich* et un *particulier* souhaitent contraindre le Conseil fédéral à fixer des objectifs sectoriels et des objectifs intermédiaires. Pour garantir que l'objectif global sera atteint, les *Académies des sciences* proposent de ne prendre en compte le potentiel de réduction des secteurs qu'au moment où l'objectif global est réparti entre les secteurs et non pas lors de la fixation des différents objectifs sectoriels. La *CI Commerce de détail* de même que *Coop* et la *Fédération des coopératives Migros (Migros)* attendent par contre que les secteurs ne doivent satisfaire à cette obligation qu'en proportion du total de leurs émissions. Selon les *membres de l'Alliance climatique, le PS, la SSES et l'ASEP*, il faut préserver l'équivalence des objectifs sectoriels aux autres instruments. En revanche, l'APF demande la suppression de l'art. 3, al. 1, 1<sup>bis</sup> et 1<sup>ter</sup>, parce que le domaine du bâtiment serait soumis à des obligations disproportionnées si des objectifs sectoriels étaient appliqués. En outre, la *FMS et l'UDC* jugent inquiétant, du point de vue de la politique démocratique, de confier au Conseil fédéral la compétence législative de fixer des objectifs sectoriels et intermédiaires. La demande de supprimer l'art. 3, al. 1<sup>bis</sup>, transmise par *Arxada AG, le Centre Patronal, economiesuisse, HotellerieSuisse, Lonza AG, scienceindustries, swissmem* et l'*USPI Suisse*, va de pair avec cette position. Si toutefois cette demande n'était pas exaucée, il faudrait impérativement, lors de la fixation des objectifs intermédiaires, tenir compte des prestations réalisées au préalable et du potentiel de réduction économiquement supportable. Simultanément, il convient de veiller à la neutralité technologique, une remarque qui émane également de *Regio Energie Solothurn, de l'UVS et de l'ASIG*. Les *membres de l'USP* accordent aussi beaucoup d'importance à la prise en compte du potentiel de réduction économiquement réalisable. Un *particulier* relève que prendre en compte le potentiel économiquement supportable restreint déjà par trop la réalisation des objectifs. *Transitgas AG* souhaite qu'il soit précisé que les objectifs sectoriels représentent des objectifs plus ambitieux qui ne pénalisent pas les objectifs globaux. L'*Association suisse pour les techniques de l'environnement (ASTE) et Énergie-bois Suisse* proposent d'assurer un suivi annuel de la réalisation des objectifs.

Les avis divergent quant à la proportion des réductions à réaliser par des mesures prises en Suisse. L'*usam* veut supprimer l'al. 1 parce que l'effet sur le climat est indépendant de l'endroit où sont obtenues les réductions, pour autant que les doubles comptages puissent être exclus. À l'opposé, les *membres de l'Alliance climatique, la SIA, le PS, la SSES et l'ASEP* demandent que l'on mise entièrement sur les

mesures prises en Suisse. La *Ville de Zurich* adopte la même position. L'*ae suisse* propose une part à réaliser en Suisse d'au moins 75 %, une proposition que soutiennent cinq cantons (*BE, FR, VD, GE, JU*), le *Berner Bauern Verband*, *Biomasse Suisse*, le *PEV*, *InfraWatt*, *JPEV*, *Ökostrom*, *swisscleantech*, *swissolar* et *Travail.Suisse*. La *Ville de Lausanne et energie-wende-ja* se prononcent en faveur d'une part aussi grande que possible. Pour l'*UVS* également, la part mentionnée dans le rapport explicatif n'est pas assez importante. En revanche, la *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie* et la *FER* l'approuvent. Les *UFS* proposent de fixer la part à 45 % au moins. Le *canton de Lucerne* et *GastroSuisse* demandent, de manière générale, qu'une part à réaliser en Suisse soit fixée dans la loi, tandis que l'*Aargauische Industrie- und Handelskammer* et le *PLR* approuvent que la loi ne définisse pas une telle part. Cet aspect doit être réglé par des valeurs indicatives au niveau de l'ordonnance. *ISOLSUISSE*, *Économie suisse du bois (Lignum)*, *Regio Energie Solothurn*, *Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse*, *Swiss Krono AG* et l'*ASIG* sont favorables à la réglementation prévue dans le projet. Un *particulier* souhaite que le Conseil fédéral soit contraint à fixer une part à réaliser en Suisse qui serait soumise à l'approbation du Parlement.

Les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSES* et l'*ASEP* plaident en outre pour que les réductions d'émissions à l'étranger financées par la Suisse ne soient pas prises en compte dans l'objectif de réduction de la Suisse mais correspondent au moins aux émissions que le pays contribue à générer à l'étranger. La *Ville de Zurich* et l'*UVS* apportent un complément correspondant. La *SIA* chiffre la quantité nécessaire à 54 millions de tonnes d'équivalents-CO<sub>2</sub> (éq.-CO<sub>2</sub>). Les *Verts*, les *Jeunes Verts* et les *membres de l'Alliance climatique* pensent que compte tenu de la responsabilité de la Suisse en matière climatique, la Confédération devrait contribuer au financement climatique en plus de la coopération au développement existante.

*Groupe E*, la *Ville de Lausanne* et l'*AES* tiennent à ce que l'actuel art. 3, al. 5, reste en vigueur. Cette disposition oblige le Conseil fédéral à proposer des solutions postérieures en temps voulu.

#### Art. 4

L'*Association des communes* souhaite que des mesures relevant d'autres législations contribuent aussi à réaliser les objectifs de réduction, raison pour laquelle il faut supprimer l'art. 4, al. 1. Une série de participants proposent que d'autres législations concourent non seulement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi à la hausse des prestations de puits de carbone. Un tel complément de l'art. 4, al. 2, est demandé par les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSES* et *swisscleantech*. Selon les participants précités, *MfE* et *energie-wende-ja*, des mesures prises dans les secteurs des déchets et des finances doivent aussi contribuer à réaliser les objectifs de réduction. Ces participants déplorent, à l'instar de *Coop*, du *pvl*, de la *CI Commerce de détail*, de l'*Association des petits paysans*, de *Migros* ainsi que de trois *cantons (SO, TG, VD)*, le manque de prise en considération de l'agriculture dans le projet. Cet aspect importe aussi au *canton des Grisons*, qui propose d'examiner les incitations pouvant être prévues dans le système des paiements directs.

Les *cantons de Schaffhouse et des Grisons*, tout comme les *Académies des sciences*, relèvent que le projet ne répond pas au principe de causalité eu égard à la probable nécessité d'acheter des attestations internationales en vertu de l'art. 4, al. 5, puisque les coûts devraient être en définitive assumés par les contribuables. De ce fait, le projet recèle un risque financier considérable pour la Confédération et les contribuables (*Académies des sciences* et *IPCCS*). Le *canton de Fribourg* estime que la réalisation des objectifs à l'aide de compensations à l'étranger soulève des questions économiques, juridiques et éthiques. Le *canton de Vaud* est d'avis que l'achat d'attestations internationales ne devrait pas servir de substitution à la réduction des émissions. Pour le *Berner Bauern Verband* et *Ökostrom Schweiz*, le recours aux attestations internationales contredit une politique climatique crédible et autodéterminée. Pour le *PS*, il s'agit d'un trafic d'indulgences. Il faut donc supprimer cet alinéa et maintenir l'art. 5 de la loi actuellement en vigueur. Les *membres de l'Alliance climatique*, la *SSES* et les *UFS* demandent également la suppression de l'art. 4, al. 5. Par contre, *Avenergy* et *economiesuisse* approuvent la possibilité de réaliser l'objectif de réduction par l'achat d'attestations internationales, puisque cette réglementation est la condition à ce que la majoration maximale puisse être maintenue à 5 centimes par litre. *KliK* souscrit également à cette disposition et part du principe que l'achat d'attestations sera nécessaire. Compte

tenu notamment du risque financier, l'*Insight Providers Climate Change Switzerland (IPCCS)* recommande de limiter l'acquisition de certificats à 20 % au maximum de la réduction nécessaire. Le *pvl* accepte cette disposition à titre de solution transitoire. Le *canton d'Uri*, selon lequel il manque des scénarios concernant les effets de ces réglementations sur les ressources financières et personnelles de la Confédération et des cantons, regrette que le projet ne présente pas d'autres sources de financement que le budget général de la Confédération pour l'achat à l'étranger des compensations nécessaires à la réalisation des objectifs. Les *cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne* demandent une autre source de financement que le budget général de la Confédération.

*AEROSUISSE, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport, HotellerieSuisse, SIAA, la Fédération suisse du tourisme (FST), Swiss International Air Lines Ltd. et Edelweiss Air AG (SWISS et Edelweiss)* demandent de prévoir, dans un al. 6 supplémentaire à l'art. 4, que le Conseil fédéral tienne compte autant que possible des normes internationales, en particulier de celles de l'UE.

#### Art. 5

L'art. 5 arrête que les réductions d'émissions et le renforcement des prestations de puits de carbone réalisés ne sont pris en compte qu'une seule fois. *Energie Club Suisse* et *Swiss Krono AG* se félicitent de cette disposition. Pour le *canton du Jura*, le caractère unique de cette prise en compte est nécessaire pour la crédibilité du système de compensation, raison pour laquelle les fournisseurs doivent la démontrer. Certes, le *canton de Vaud* approuve également cette réglementation, mais en se demandant toutefois comment il sera possible de vérifier cette comptabilisation unique au vu des différentes initiatives privées et publiques. *Swiss Krono AG* tient à ce que les projets de compensation actuels aient la priorité dans la mesure où les nouveaux projets de compensation doivent, preuves à l'appui, exclure un double comptage avec les projets existants (et non pas inversement). L'*association constructionsuisse, Construction-bois Suisse, Lignum* et *metal.suisse* souhaitent compléter la disposition par des prestations de substitution. Les deux derniers acteurs cités précisent que le cycle de vie du bois doit être pris en compte dans ce cadre.

#### Art. 6

La *Zürcher Handelskammer* est favorable, sur le principe, à la compensation à l'étranger dans le cadre des attestations internationales. *Arxada AG, Lonza AG* et *scienceindustries* proposent une autre formulation pour qu'aucune exigence spécifique à la Suisse ne soit posée aux attestations internationales. Pour l'*usam* également, il importe que toutes les attestations au sens de l'art. 6 de l'accord sur le climat puissent être prises en compte en Suisse pour autant que les critères de qualité matériels soient remplis. *Travail.Suisse*, pour qui les compensations à l'étranger présentent des problèmes considérables, voit les choses différemment et demande en conséquence de limiter ces compensations à 2030. L'*association cemsuisse, Climeworks* et l'*IGEB* soutiennent de leur côté qu'outre les réductions d'émissions, les prestations de puits de carbone puissent donner lieu à des attestations internationales. *MfE* par contre n'est pas favorable à l'autorisation de la séquestration géologique à titre de projet de compensation. *Climeworks* signale en outre qu'il faudra, tout le moins au niveau de l'ordonnance, définir les exigences posées à la permanence des prestations de puits de carbone, prioriser les solutions à long terme et préciser les normes applicables en matière de mesure. Le *canton de Vaud* et *CCL Suisse* plaident en outre en faveur d'une différenciation plus claire entre les réductions d'émissions et le renforcement des prestations de puits de carbone. L'organisation *economiesuisse, HotellerieSuisse, Stiftung KMU Klima, la FST, l'Association de l'industrie suisse des lubrifiants (VSS)* et l'*Union suisse de l'industrie des vernis et peintures (USVP)* critiquent la disposition parce qu'elle exclut la possibilité de considérer la séquestration biologique à l'étranger comme un projet donnant lieu à des attestations. *Swiss Krono AG* demande que les mêmes exigences s'appliquent aux attestations nationales et aux attestations internationales. Les *membres de l'Alliance climatique, le PS* et la *SSES* tiennent à ce que le Conseil fédéral définisse aussi des exigences pour les attestations délivrées sur le marché des compensations volontaires.

#### Art. 7

*Quatre cantons (GL, FR, SG, AG), la DTAP, ForêtSuisse, l'ASTE, Énergie-bois Suisse* et *asr Recyclage matériaux construction* approuvent les dispositions relatives aux attestations nationales. Pour *Arxada AG, Lonza AG* et *scienceindustries*, il importe de manière générale que les exigences posées aux

attestations nationales soient harmonisées avec les dispositions internationales. Plusieurs participants soutiennent explicitement la prise en compte de la séquestration géologique (*ae suisse, cemsuisse, economiesuisse* et *IGEB*) et de la séquestration biologique (*ae suisse, Biomasse Suisse, Ökostrom, Prométerre, membres de l'USP, Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse* et *FSBC*). Selon le *canton du Jura*, il faut prévoir déjà au niveau de la loi que les projets de puits de carbone géologiques et biologiques nécessitent une inscription au registre foncier. Certains cantons sont prudents quant à la séquestration biologique dans les forêts, raison pour laquelle des dispositions supplémentaires plus sévères doivent être édictées (*BE, LU, TG* et *JU*). *Construction-bois Suisse* et *Lignum* souhaitent ajouter à la disposition la substitution, par le bois, des matériaux fossiles, anorganiques et gourmands en énergie. Par ailleurs, *swisscleantech* ne préciserait pas davantage les prestations de puits de carbone afin de préserver la neutralité technologique, tandis que le *pvl* et la *Ville de Zurich* préfèrent que l'on mentionne la séquestration chimique, physique ou biologique plutôt que les séquestrations géologique et biologique. Les arguments de l'*usam* sont similaires (ne pas préciser « dans les forêts, les sols et les produits en bois »). Quant aux associations *constructionsuisse* et *metal.suisse*, elles considèrent que le niveau de la loi ne convient pas pour clarifier des points de détail concernant les produits. Elles demandent de généraliser la disposition en substituant « produits » à « produits en bois ». Inversement, *asr Recyclage matériaux construction* requiert l'ajout de « produits en béton » à l'énumération.

En ce qui concerne la séquestration biologique, le *canton de Berne* demande en outre de prendre en compte, au niveau de l'ordonnance, le fait que l'application à large échelle n'est pas encore arrivée à maturité dans l'agriculture. Les *membres de l'USP* souhaitent eux aussi que les processus biologiques complexes soient pris en compte. En raison de la concurrence faite au marché de la compensation volontaire, *Prométerre* juge particulièrement important d'accélérer les processus de délivrance d'attestations pour les projets.

Le *canton de Lucerne* se montre critique face à l'abrogation sans justification suffisante de l'art. 7, al. 2.

#### Art. 8

Les *cantons de Zurich, Fribourg et Vaud* demandent, s'agissant de l'adaptation aux changements climatiques, que la Confédération collabore avec les cantons à l'élaboration et à l'obtention des bases nécessaires (al. 2).

#### Art. 8a (nouveau)

Le *canton de Genève* propose un nouvel article par lequel l'étude de l'impact sur l'environnement doit tenir compte de la thématique du climat. Ce nouvel article proposé correspond à l'art. 8 du projet de révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> refusé par le peuple le 13 juin 2021. *Sept autres cantons (ZH, BE, FR, SO, SG, VD et JU)* de même que les *membres de l'Alliance climatique, Les Verts, les Jeunes Verts, la SSES, la Ville de Zurich, l'UVS, l'ASEP* et l'*ATE* soutiennent l'intégration de l'étude de l'impact sur le climat dans l'étude de l'impact sur l'environnement.

## 6.2 Mesures techniques dans les bâtiments

#### Art. 9

En vertu de l'art. 9, al. 1<sup>bis</sup>, les cantons désignent les normes applicables aux nouvelles constructions de remplacement et aux assainissements énergétiques de bâtiments pour lesquels ils garantissent une utilisation supplémentaire du bien-fonds. Cette disposition est approuvée par l'*ae suisse, metal.suisse, swissetec, swissolar, The Branch, l'USPI Suisse* et *Association Green Building Suisse*. Abstraction faite de la question des compétences en droit fédéral, *Regio Energie Solothurn* et l'*ASIG* sont aussi d'accord, pour autant que la mise en œuvre soit technologiquement neutre. Le *Groupe de travail « Protection du patrimoine » (GTP)*, la *Fédération des Architectes Suisses (FAS)*, *Construction-bois Suisse, Lignum, Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse, les membres de Patrimoine suisse, la Ville de Zurich, Swiss Krono AG, les UFS* et l'association *Domus Antiqua Helvetica* proposent que les normes à fixer tiennent compte des émissions de gaz à effet de serre ou du bilan énergétique global sur l'ensemble du cycle de vie. À titre de solution de substitution, les *membres de Patrimoine suisse* et le *GTP* adhèrent à la proposition de n'accorder

l'augmentation de l'indice d'utilisation qu'en cas d'assainissement énergétique (*proposition émanant de : casafair, Les Verts, Jeunes Verts, membres de l'Alliance climatique, Association suisse des châteaux forts, PS, SSES, ASEP et SIA*), car il ne faudrait pas promouvoir les nouvelles constructions de remplacement en raison des émissions grises. L'*aeé suisse*, le *pvl*, l'*ASLOCA*, l'*Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (USIC)* et *swissolar* émettent aussi des doutes quant à cette disposition en raison des émissions grises inhérentes aux nouvelles constructions de remplacement.

Le *canton de Bâle-Campagne* doute également qu'il soit judicieux de garantir une utilisation supplémentaire pour les nouvelles constructions de remplacement, raison pour laquelle il rejette la disposition. *Huit cantons (UR, GL, ZG, FR, SG, GR, AG, TI)* et la *DTAP* rejettent également la disposition, mais en argumentant différemment : il est d'ores et déjà possible d'autoriser des majorations d'indice d'utilisation si certaines exigences sont respectées (également *LU*). L'*APF*, quant à elle, estime que cette disposition représente un mélange inadéquat d'objectifs de politique énergétique et d'aménagement du territoire et il demande de ce fait, à l'instar de l'*usam*, qu'elle soit supprimée. La *FMS* et l'*UDC* s'opposent aussi à cette disposition parce que les prescriptions du droit de la construction relèvent de la compétence des cantons et que les programmes d'encouragement actuels suffisent.

À l'opposé, *constructionsuisse, Développement Suisse, Infra-Suisse, la Société suisse des entrepreneurs (SSE)* et la *VZI* demandent une majoration générale de l'indice d'utilisation d'au moins 25 % pour les nouvelles constructions de remplacement et les assainissements énergétiques. Le *Partito Comunista* qualifie de régression le fait que le projet actuel ne prévoit plus une majoration de 30 % de l'indice d'utilisation.

S'agissant des nouveaux bâtiments et des remplacements d'installations de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude, les informations importantes doivent être enregistrées dans le RegBL, conformément à l'art. 9, al. 3, du projet. Neuf cantons (*UR, GL, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI*), l'*aeé suisse*, la *DTAP*, *InfraWatt*, *ASB*, *swissolar*, *The Branch* et l'*ASCAD* approuvent cette disposition. Les cantons bénéficieraient de données de meilleure qualité, mais l'accès à celles-ci doit encore être simplifié. L'*ASB* propose de faire en sorte que les données soient notamment utilisables aux fins de classification. Tout en reconnaissant l'utilité d'une meilleure qualité des données, l'*APF* estime qu'il est plus pertinent de se concentrer sur la mise en œuvre des prescriptions actuelles et est opposée à ce que le Conseil fédéral reçoive une compétence législative. La *Ville de Zurich* et *ewz* proposent d'introduire un système de numéros d'identification univoques pour les installations de production de chaleur et d'étendre le RegBL en y ajoutant l'emplacement du chauffage et des données sur les bâtiments desservis. Selon *casafair*, les *membres de l'Alliance climatique*, un *particulier*, le *PS* et la *SSES*, les informations sur les bâtiments actuels devraient être complétées dans les deux ans. Pour l'*Association des communes*, il importe que le coût d'actualisation du RegBL reste aussi faible que possible et qu'il soit indemnisé en conséquence. Selon l'*aeé suisse* et *swissolar*, les coûts liés au RegBL doivent être financés par les autorités responsables de l'octroi des permis de construire.

L'obligation de déclarer les remplacements d'installations de production de chaleur prévue à l'art. 9, al. 4, est approuvée par onze cantons (*LU, UR, GL, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI, JU*), l'*aeé suisse*, la *DTAP*, *Energie Club Suisse*, *Energie Wasser Bern (ewb)*, *InfraWatt*, *suissetec*, *swissolar* et l'*ASCAD*. Les *cantons de Vaud et du Jura* proposent de permettre aux cantons d'obtenir des propriétaires fonciers des informations sur l'état des systèmes de chauffage. *GastroSuisse* et la *FST* proposent de ne prévoir l'obligation de déclarer que pour le remplacement d'installations de production de chaleur alimentées aux énergies fossiles. Le *PLR* rejette l'obligation de déclarer.

L'obligation d'être conseillé en cas de remplacement par un chauffage à combustibles fossiles (art. 9, al. 4) est rejetée par une majorité : dix cantons (*UR, GL, FR, SO, BL, SG, GR, AG, TI, VS*), l'*aeé suisse*, la *DTAP*, *Energie Club Suisse*, *ewb*, *swissolar* et l'*USPI Suisse* y sont opposés. Certains cantons connaissent déjà des instruments semblables. Seuls le *canton de Thurgovie*, les *Jeunes du Centre* et *suissetec* approuvent l'obligation d'être conseillé. À titre de solution de substitution, *Satom SA* recommande une obligation de comparer divers types de chauffages. Selon *GastroSuisse* et la *FST*, l'obligation d'être conseillé doit disparaître si un tel conseil a déjà eu lieu au cours des huit années passées. *Biofuels*



*Suisse, economiesuisse* et *HotellerieSuisse* estiment que l'obligation de déclarer aussi bien que celle d'être conseillé empiètent par trop dans le domaine de compétences des cantons, de sorte que cette disposition doit être supprimée. L'*Association des communes* doute également de la nécessité d'une telle disposition au niveau national. *HotellerieSuisse* est d'avis que les obligations de déclarer et d'être conseillé contredisent la garantie de la propriété et la liberté économique. La *FMS*, l'*APF*, *Regio Energie Solothurn*, l'*usam*, l'*UDC* et l'*ASIG* sont opposés aux obligations de déclarer et d'être conseillé.

### 6.3 Dispositions relatives aux émissions des véhicules

Art. 10

Le *pvl* propose de supprimer les actuels al. 1 et 2 de l'art. 10, puisqu'ils ne sont valables que jusqu'en 2020. L'*ACS*, *auto-suisse* et *routesuisse* demandent que les véhicules légers (L7e) soient inclus dans les dispositions relatives aux émissions. Pour le calcul des valeurs cibles en matière d'émissions, un particulier propose de ne plus considérer que les véhicules propulsés aux énergies fossiles, puisque la part des véhicules électriques augmente continuellement.

Les *cantons de Zoug et de Soleure* de même que la *Handelskammer beider Basel*, les *Jeunes du Centre et Travail.Suisse* accueillent favorablement les valeurs cibles prévues à l'art. 10, al. 2<sup>bis</sup>. Le *canton de Vaud*, *IPCCS*, la *Ville de Zurich* et l'*UVS* auraient souhaité des valeurs plus ambitieuses. Le *canton du Jura* note que les émissions des véhicules ne diminuent pas au même rythme que les valeurs cibles. La Confédération doit en tenir compte<sup>19</sup>. Pour le *Conseil des EPF* et *swisscleantech*, l'adaptation des valeurs cibles aux prescriptions de l'UE est particulièrement positive. L'*ACS*, l'*UPSA*, *auto-suisse*, *economiesuisse*, l'*usam*, *routesuisse* et l'*Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS)* tiennent par contre beaucoup à ce que le calcul des valeurs cibles repose sur les valeurs de base suisses. Le *pvl*, *Les Verts*, les *membres de l'Alliance climatique* et le *PS*, notamment, indiquent toutefois qu'il faut tenir compte des discussions actuellement en cours au sein de l'UE concernant de nouvelles valeurs cibles plus sévères. Pour *energie-wende-ja*, la reprise des valeurs cibles de l'UE va de soi. *Les Verts*, les *Jeunes Verts*, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* proposent de réduire les valeurs cibles à 0 % dès 2030 pour les voitures de tourisme neuves. La *Ville de Lausanne*, un *particulier*, la *Ville de Zurich* et *Travail.Suisse* émettent des demandes semblables. Selon *actif-trafiC*, les véhicules neufs ne devraient plus être autorisés à produire des émissions dès 2025, tandis que le *canton de Bâle-Ville* et *Romande Energie SA* fixeraient l'interdiction à partir de 2035. Trois cantons (*ZG*, *BS*, *BL*), les *Académies des sciences*, le *PLR*, *IPCCS*, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *Ville de Zurich*, l'*UVS*, *swisscleantech* et l'*ATE* demandent des valeurs cibles également pour les véhicules utilitaires lourds, contrairement à ce que prévoit le projet mis en consultation.

Comme les valeurs cibles tiennent exclusivement compte des émissions directes à l'échappement, l'égalité de traitement des diverses approches technologiques est faussée. Les *Académies des sciences*, l'*Empa* et *Satom SA* recommandent donc, outre les valeurs cibles, de prendre en compte globalement la pollution climatique causée par les véhicules.

En vertu de l'art. 10, al. 5, du projet, le Conseil fédéral peut prendre des mesures adéquates si l'écart se creuse entre les émissions mesurées selon la méthode applicable et celles constatées en conditions de conduite réelles. Le *canton de Vaud* souscrit à cette disposition, tandis que la *Ville de Lausanne* et l'*UVS* demandent une action plus déterminée. La disposition est qualifiée de superflue par *economiesuisse*, l'*usam* et la *VFAS*, l'actuel art. 10, al. 4, fournissant une marge de manœuvre jugée suffisante.

Selon *economiesuisse*, l'*usam* et la *VFAS*, contrairement à la réglementation actuellement en vigueur au niveau de l'ordonnance, les véhicules homologués depuis au moins trois mois hors de Suisse ne sont plus considérés comme de premières immatriculations. Le *canton de Lucerne* propose de prévoir des mesures contre le contournement des valeurs cibles d'émission par des « immatriculations éclair ».

<sup>19</sup> En outre, le *canton du Jura* propose que le Conseil fédéral participe au processus d'imposition accrue des véhicules les plus polluants, dans lequel certains cantons se sont déjà engagés. L'impôt sur les véhicules à moteur est également thématiquement traité par un *particulier*.

#### Art. 10a

Les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* attendent que le Conseil fédéral fixe des objectifs intermédiaires (en vertu de l'art. 10a, al. 1) également pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires lourds et qu'il veille, s'agissant des voitures de tourisme, à ce que le taux de réduction moyen concorde avec celui des valeurs cibles de l'UE.

L'al. 2 proposé prévoit que le Conseil fédéral doit s'orienter selon les dispositions de l'UE s'il facilite, lors de la transition vers de nouvelles valeurs cibles, l'atteinte de celles-ci. Pour *Energie Club Suisse*, *Les Verts*, les *Jeunes Verts* et la *Ville de Zurich*, des allègements ne sont plus nécessaires, raison pour laquelle on peut supprimer cet alinéa. Si les *membres d'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* préfèrent l'alinéa proposé à la réglementation en vigueur *Alliance climatique*, ils souhaiteraient toutefois que les éventuels allègements soient soumis à l'aval du Parlement. Estimant qu'il faut en particulier éviter une finition suisse (« Swiss finish »), l'*UPSA*, *auto-suisse*, l'*usam* et *routesuisse* veulent charger le Conseil fédéral d'édicter les allègements. La durée de ceux-ci doit être la même que dans l'UE.

Pour *economiesuisse* et la *VFAS*, il importe beaucoup que les réglementations de l'UE soient respectées. De ce fait, ces acteurs veulent s'assurer que l'art. 10a, al. 4, ne soit pas supprimé.

#### Art. 10b

Eu égard aux développements observés dans l'UE, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* demandent que le Conseil fédéral soumette déjà à l'Assemblée fédérale, pour l'après-2025, des propositions de réduction supplémentaire des émissions générées par les véhicules. À l'inverse, l'*Association Mobilité H2 Suisse (Association Mobilité H2)* et *H2 Energy* sont d'avis qu'il n'est pas nécessaire de prévoir de nouvelles mesures avant 2035. C'est alors seulement que les potentiels des mesures prises seront épuisés. Pour *IPCCS*, il faut un compte-rendu annuel comprenant des propositions de mesures au cas où la trajectoire prévue pour la réalisation des objectifs ne serait pas tenue.

#### Art. 11

Certains acteurs tiennent à ce que la prise en compte du poids des véhicules dans le calcul des émissions générées par les véhicules ne crée pas d'incitation favorisant les véhicules lourds. Selon la *Ville de Zurich*, la prise en compte du poids doit être progressivement abolie. Les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* demandent qu'elle soit immédiatement et complètement supprimée.

Les mêmes acteurs souhaitent que les véhicules doivent tout d'abord être exclus des parcs pour qu'il soit possible de les prendre en compte dans les projets de compensation. En outre, les véhicules ne doivent pouvoir être cédés que dans le cadre de groupements d'émission.

Un *particulier* souhaite que le calcul des émissions générées par les véhicules propulsés au méthane ou au gaz naturel renouvelables soit adapté en leur faveur. Selon les *Académies des sciences* et l'*Empa*, les innovations écologiques doivent entrer dans le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> générées par les véhicules et, simultanément, la possibilité de propulser les véhicules au gaz naturel doit être prise en considération. De plus, la mise sur le marché des carburants synthétiques doit pouvoir être imputée à la réalisation des objectifs des parcs de véhicules, une demande également exprimée par l'*ACS*, *auto-suisse*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, le *PLR*, l'*usam*, *routesuisse*, le *Touring Club Suisse (TCS)* et l'*ASIG*.

#### Art. 12

La suppression des « super crédits » pour les véhicules à émissions particulièrement faibles est vivement approuvée par le *canton de Vaud* et le *pvl*. L'organisation *economiesuisse* note que la protection de l'environnement serait efficacement soutenue en augmentant les possibilités pour les importateurs et les constructeurs de négocier les émissions de CO<sub>2</sub>, car les importateurs y trouveraient une incitation à descendre en dessous de leurs valeurs cibles. En conséquence, la possibilité est demandée de reporter sur les années suivantes les écarts négatifs par rapport à la valeur cible (notamment *VFAS*).

La VFAS souhaite que les valeurs de consommation selon la procédure américaine de test soient acceptées, raison pour laquelle il faut reformuler l'art. 12, al. 2. Cette demande est soutenue par *economiesuisse* et par l'*usam*.

#### Art. 13

En ce qui concerne le paiement des sanctions infligées pour chaque gramme de CO<sub>2</sub>/km dépassant la valeur cible spécifique, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, l'*usam* et la VFAS notent que le montant doit être corrigé à la baisse en raison de la situation monétaire. Par contre, la *Ville de Lausanne*, la *Ville de Zurich* et l'*UVS* demandent un relèvement des sanctions. Indépendamment du montant concret de la sanction, *CCL Suisse* est d'avis qu'il faut introduire une méthode qui fixe le prix du CO<sub>2</sub> dans le cadre du versement de la sanction. Cette demande se rapporte aussi à d'autres articles qui fixent les montants des sanctions (p. ex. art. 29 et 32).

#### Art. 13a

Selon *economiesuisse*, l'*usam* et la VFAS, il faut renoncer à publier les données relatives au respect des valeurs cibles parce que cette mesure encourage les fausses informations et qu'elle contribue à biaiser la concurrence.

Le *canton de Genève* souhaite que soit définie, comme dans l'UE, la proportion de véhicules nouvellement immatriculés exclusivement propulsés aux énergies renouvelables. Les *membres d'Alliance climatique* et l'*ATE* souhaitent des incitations financières à l'achat d'une voiture. C'est pourquoi ils proposent un système de bonus-malus semblable à celui de la France, le bonus comme le malus pouvant aussi dépendre du poids du véhicule.

### 6.4 Carburants renouvelables pour les transports terrestres

#### Art. 13b

Les *Académies des sciences*, *Climeworks*, la *FER*, *Groupe E*, *swisscleantech*, *Synhelion* et l'*AES* accueillent favorablement l'obligation de mettre sur le marché des carburants renouvelables (taux de réduction), car elle encourage le développement de carburants renouvelables. Un *particulier* voit lui aussi un potentiel dans le taux de réduction. *Biomasse Suisse* et le *pvl* demandent la suppression de la limite supérieure du taux de réduction. La *Ville de Zurich* et l'*UVS* considèrent qu'un taux d'au moins 10 % serait plus adéquat. Un *particulier* peut s'imaginer que le taux soit progressivement relevé.

Le taux de réduction proposé est jugé de manière critique par nombre de participants. Selon *asr Recyclage matériaux construction*, il empêche une tarification générale des émissions de CO<sub>2</sub> qui soit simple et ouverte sous l'angle technologique. Les *Verts* et les *Jeunes Verts* qualifient le taux de réduction de pure solution de transition dont l'effet est faible, tandis que les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* y voient une mesure de fortune. *Satom SA* doute de l'efficacité d'un taux de réduction et le *canton de Vaud* trouve que l'utilisation de carburants renouvelables prolonge l'utilisation de technologies inefficaces. D'une part, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* exigent la prise en compte, dans le taux, uniquement de la réduction nette des émissions par rapport aux émissions générées par les carburants fossiles. D'autre part, l'*ACS*, l'*UPSA*, l'*Alliance « Logistique sans énergie fossile »*, *auto-suisse*, *Biofuels Suisse*, le *Centre Patronal*, *Coop*, la *CI Commerce de détail*, *Migros*, *routesuisse* et le *TCS* critiquent cet instrument parce qu'il entraînerait une augmentation marquée des prix des carburants. Selon *Biofuels Suisse*, *Coop*, la *CI Commerce de détail* et *Migros*, dans le transport des marchandises, le taux de réduction causerait une régression parce que les transporteurs recourraient de nouveau aux carburants fossiles plus avantageux. *Biofuels Suisse* et l'*usam* proposent comme solution (subsidaire) une exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants renouvelables dans le transport des marchandises.

L'*UPSA* est fondamentalement favorable à l'encouragement des carburants renouvelables. Mais compte tenu de l'augmentation de prix attendue, il faut maintenir le système actuel d'allègement de l'impôt sur les huiles minérales accordé pour les carburants renouvelables. L'*Association des groupements et*

organisations romands de l'agriculture (AgorA), Avenergy, Biomasse Suisse, Carbura, Coop, ECO SWISS, la CI Commerce de détail, Migros, Prométerre, les membres de l'USP, l'usam, SWISS et Edelweiss, le TCS et Varo Energy AG préfèrent également le maintien de l'allègement fiscal. Il faut renoncer à compenser les pertes de recettes fiscales. Selon l'ae suisse, l'Alliance « Logistique sans énergie fossile », l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), Biomasse Suisse, le PLR, la FMS, Lidl Suisse, Ökostrom Schweiz, l'UDC, Synhelion et l'ASIG, il convient de reprendre dans la loi l'initiative parlementaire 22.402, qui a pour but de conserver jusqu'en 2030 les allègements fiscaux accordés pour les véhicules propulsés sans énergies fossiles et de les combiner dès 2025 avec un taux de réduction. L'ACS, auto-suisse et routesuisse se réfèrent aussi à l'initiative 22.402 et proposent des mesures de soutien pour la production et l'importation de carburants générant de faibles émissions de CO<sub>2</sub>. GastroSuisse n'approuve le taux de réduction que si les allègements de l'impôt sur les huiles minérales demeurent pour les carburants renouvelables.

Selon l'ACS, auto-suisse, Avenergy, Carbura, routesuisse et Varo Energy AG, il doit être possible de satisfaire au taux de réduction tant avec des carburants biogènes qu'avec des carburants synthétiques (et de l'hydrogène). Outre l'autorisation de marchandises soumises à un bilan massique, il faut renoncer à une finition suisse (« Swiss finish ») pour les exigences de qualité (une demande qui émane tant d'Avenergy que de la *Handelskammer beider Basel*). Le pvl et Synhelion se félicitent de l'alignement sur les critères de l'UE en général et s'agissant des agrocarburants. L'organisation *swisscleantech* met en exergue les normes de qualité nationales et la prévention des doubles comptages à l'importation de carburants renouvelables. Le *canton d'Argovie*, *Groupe E*, les *membres de l'USP*, la *Ville de Zurich* et l'*AES* approuveraient le système, mentionné dans le rapport explicatif, des garanties d'origine pour les carburants renouvelables.

La *Ville de Lausanne* demande, contrairement à ce que prévoit le projet soumis à la consultation, que les petites quantités mises sur le marché doivent elles aussi satisfaire au taux de réduction.

L'organisation *economiesuisse* rejette la proposition selon laquelle la Confédération doit être informée de la majoration s'appliquant aux carburants en raison des coûts des carburants renouvelables. Le coût inhérent au relevé de cette information et des données relatives aux coûts des carburants renouvelables ne serait pas raisonnablement exigible (*Biofuels Suisse*, *Lidl Suisse*, *usam* et *Varo Energy AG*). *Avenergy* ne voit aucune utilité à cette disposition relative aux flux d'informations destinés à la Confédération.

Pour *Avenergy*, *Carbura*, *l'usam* et *Varo Energy AG*, il importe grandement que le taux de réduction soit levé pour la gestion et la libération des réserves obligatoires par la Confédération. À défaut, en effet, des investissements importants dans les infrastructures de stockage seraient nécessaires. Selon *Carbura*, il faudra éventuellement un délai transitoire, parce que la vidange et le nettoyage complets des réservoirs de stockage prennent du temps.

#### Art. 13c

S'agissant des sanctions en cas de non-utilisation de carburants renouvelables, le montant de la sanction est, d'une part, l'objet de critiques. Les montants avancés sont de 200 francs (*Biomasse Suisse*), 240 francs (*Satom SA*) et 600 francs (*Varo Energy AG*). *IPCCS* propose une sanction uniforme de 600 francs en cas de CO<sub>2</sub> émis en excédent, indépendamment de l'instrument de régulation des émissions (ceci concerne aussi les art. 13e, 21, 28 et 32). À partir de 2035, ce montant doit être doublé. D'autre part, certains déplorent qu'une attestation internationale doive être remise dans chaque cas : soit il faut supprimer l'art. 13c, let. b, soit il faut remplacer ou compléter les attestations internationales demandées par des attestations nationales. Telle est la demande du *canton des Grisons*, de *Biofuels Suisse*, de *Lidl Suisse*, de *l'usam* et de *Varo Energy AG*.

### 6.5 Carburants renouvelables pour les transports aériens

#### Art. 13d

L'art. 13d, al. 1, du projet mis en consultation prévoit que les fournisseurs de carburants d'aviation sont tenus d'incorporer une part donnée de carburants d'aviation renouvelables au pétrole pour avions

vendu en Suisse pour avitaillement (taux de mélange). Les *cantons de Zurich, Lucerne et Fribourg*, l'*Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante (AERIA+)*, l'*Association de l'aviation suisse (Aviationsuisse)*, le *Centre Patronal, economiesuisse, la FER, le PLR, Flughafen Zürich AG, les Jeunes du Centre, la Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic (LITRA), swisscleantech, SIAA, Synhelion, Travail.Suisse* et la *Zürcher Handelskammer*, entre autres, accueillent positivement cet instrument parce qu'il crée un marché pour les carburants d'aviation renouvelables. Le *canton de Vaud* répète que l'utilisation de carburants renouvelables prolonge l'utilisation de technologies inefficaces. La *Ville de Zurich* argumente similairement.

*Climeworks, SWISS et Edelweiss* sont favorables à la fixation d'une part minimale de carburants d'aviation synthétiques renouvelables (art. 13d, al. 1). Les *membres d'Alliance climatique, Les Verts, les Jeunes Verts et les UFS* proposent également de se concentrer sur les carburants d'aviation synthétiques renouvelables. La *Handelskammer beider Basel* propose d'autoriser des produits soumis à un bilan massique. L'association *actif-trafiC* est déçue de l'obligation de mélanger proposée et demande que, à partir de 2030, seuls soient encore autorisés des carburants d'aviation synthétiques renouvelables.

Les *membres de l'Alliance climatique* et le *PS* ne comprennent pas pourquoi, contrairement à la réglementation de l'UE, les fournisseurs de carburants d'aviation et non pas les compagnies aériennes sont tenus de satisfaire au taux de mélange. De fait, *Flughafen Zürich AG* et *SIAA* complèteraient le projet par la possibilité, pour le Conseil fédéral, d'étendre l'obligation de mélanger aux compagnies aériennes, afin de réduire les possibilités de contourner la disposition.

Les *membres de l'Alliance climatique*, le *SEV* et le *PS* proposent, contrairement à ce que prévoit le projet mis en consultation (art. 13d, al. 2), de fixer un taux de mélange d'au moins 10 % dans la loi et demandent que les émissions suisses par habitant, le pouvoir d'achat en Suisse et la situation internationale en matière de taxes soient pris en compte. Pour *Les Verts* et les *Jeunes Verts* également, le taux proposé dans le rapport explicatif est trop bas. *GastroSuisse* propose de fixer la limite supérieure dans la loi. Par contre, pour le *canton de Zurich, AERIA+, AEROSUISSE, Aviationsuisse, economiesuisse, le PLR, la Handelskammer beider Basel, CESAR, SWISS et Edelweiss, Synhelion, l'ATE, la VeFeF et la Zürcher Handelskammer*, l'alignement sur l'UE pour fixer le taux et généralement pour concevoir l'obligation de mélanger revêt une grande importance. Selon *swisscleantech* toutefois, la Suisse devrait jouer un rôle de pionnier en adaptant régulièrement le niveau des ambitions lié au taux de mélange dans le cadre fixé par les directives de l'UE.

*AEROSUISSE, economiesuisse, HotellerieSuisse, Flughafen Zürich AG, SIAA et la FST* demandent de flexibiliser le taux de mélange en ce sens qu'il doit être respecté en moyenne pendant une période déterminée et non pas, comme cela est prévu à l'art. 13d, al. 3, en moyenne annuelle. Cet ajustement doit permettre de mieux réagir au marché des carburants d'aviation renouvelables. À titre de solution de substitution, le taux devra être baissé temporairement en cas d'offre lacunaire sur le marché international. En outre, selon *economiesuisse* ainsi que *SWISS et Edelweiss*, il faut renoncer à la possibilité de constituer des groupements pour respecter l'obligation de mélanger, car ceci accroîtrait le risque d'ententes tarifaires.

Une flexibilisation supplémentaire, demandée par *AEROSUISSE, economiesuisse, HotellerieSuisse, Flughafen Zürich AG, SIAA, la FST, swissmem* ainsi que *SWISS et Edelweiss*, doit permettre aux personnes soumises à l'obligation de mélanger de respecter le taux en achetant des certificats internationaux pour les carburants d'aviation renouvelables via un système de réservation et de déclaration (« book and claim »). Selon les participants mentionnés, le commerce de certificats doit être priorisé en particulier par rapport aux sanctions en cas de non-respect du taux. *Flughafen Zürich AG* propose en sus un commerce de certificats intérieur à la Suisse, de manière à ce que le mélange ne doive pas être effectué à chaque aéroport.

La disposition de l'art. 13d, al. 4, selon laquelle le Conseil fédéral peut prévoir des mesures pour empêcher le ravitaillement au-delà des besoins effectifs (« tankering »), est approuvée par *economiesuisse, Flughafen Zürich AG, HotellerieSuisse, SIAA* ainsi que *SWISS et Edelweiss*. Cependant, le Conseil

fédéral doit alors également être tenu de s'aligner sur les réglementations internationales, en particulier sur celles de l'UE (*AEROSUISSE* en plus des participants précités). Pour *Genève Aéroport*, cette disposition doit être précisée. *AEROSUISSE* ainsi que *SWISS et Edelweiss* souhaitent des mesures visant à préserver la compétitivité des compagnies aériennes établies localement par rapport aux compagnies aériennes non européennes.

Alors qu'un compte-rendu annuel sur le respect du taux de mélange apparaît judicieux à *AEROSUISSE, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, SIAA* ainsi que *SWISS et Edelweiss*, ces participants ne voient pas l'utilité d'informer la Confédération sur les coûts correspondants. Pour le *PLR* et le *canton de Zurich* également, il faut supprimer l'art. 13d, al. 6.

*Genève Aéroport* tient à ce que le Conseil fédéral fixe les propriétés chimiques des carburants d'aviation durables. *Carbura* demande également que l'obligation de mélanger les carburants d'aviation ne s'applique pas à la libération des quantités puisées dans les réserves obligatoires.

Art. 13e

Les *membres de l'Alliance climatique, le SEV, le PS, swisscleantech et l'ATE* demandent que les recettes générées par les sanctions en cas de non-respect du taux de mélange soient affectées à l'encouragement de la réduction des gaz à effet de serre au sens de l'art. 103b, al. 2, de la LA.

## 6.6 Prestations de puits de carbone

Le projet prévoit la suppression de l'art. 14 de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le *canton du Jura* et *Swiss Krono AG* acceptent cette suppression. Mais il faut encore développer les réglementations relatives aux prestations de puits de carbone (*VD*), les prestations de réduction étant imputables aussi bien à la forêt qu'au bois (*Lignum*).

## 6.7 Échange de quotas d'émission

Art. 15

Selon le projet mis en consultation, toutes les entreprises à partir d'une certaine puissance calorifique totale de combustion peuvent désormais participer volontairement au SEQE. *ECO SWISS* et *Swisspower AG* souscrivent à cette modification.

Art. 16

La *Ville de Zurich* estime que les catégories d'installations qui impliquent une participation au SEQE devraient être définies au niveau de la loi. L'*Aargauische Industrie- und Handelskammer, Arxada AG, le PLR, la Handelskammer beider Basel, InfraWatt, Lonza AG, scienceindustries* et *Swiss Krono AG* approuvent le fait que les installations de CSC sont désormais désignées comme une telle catégorie d'installation. Pour *Groupe E*, il importe du point de vue de la sécurité de l'approvisionnement que la définition des catégories d'installations au niveau de l'ordonnance permette aux centrales à gaz de participer au SEQE.

Le *canton de Vaud, Arxada AG, constructionsuisse, cemsuisse, economiesuisse, energie-wende-ja, le PLR, l'IGEB, Lonza AG, metal.schweiz, l'usam, scienceindustries* et *The Branch* sont favorables, de manière générale, à l'alignement sur les réglementations de l'UE en matière de SEQE.

Art. 17

Les dispositions de l'art. 17 concernant les centrales thermiques à combustibles fossiles renchériraient artificiellement cette technologie. Selon *Alpiq, Arxada AG, economiesuisse, Groupe E, Lonza AG, l'usam* et *swissmem*, il faut préférer le même traitement que pour les autres participants au SEQE.

Art. 18

Si les UIOM ou les centrales thermiques à combustibles fossiles devaient intégrer le SEQE, la quantité des droits d'émission à disposition devrait être adaptée (*Arxada AG, Lonza AG et scienceindustries*).

#### Art. 19

Le *canton de Genève* souhaite que les critères concernant l'attribution de droits d'émission à titre gratuit soient arrêtés dans la loi. *Arxada AG, Lonza AG et scienceindustries* proposent que des droits d'émission soient également attribués gratuitement pour l'utilisation d'électricité. Cette différence par rapport aux réglementations de l'UE se justifie par la plus faible intensité des émissions du mix électrique suisse. Alors que *Swiss Krono AG* approuve qu'une attribution à titre gratuit ne soit pas possible pour le CSC, *Gaznat* souhaite le contraire. *CCL Suisse* et un *particulier* souhaitent que l'on renonce généralement à l'attribution à titre gratuit.

#### Art. 21

Les *Académies des sciences* demandent que les sanctions soient relevées à 220 francs par tonne d'éq.-CO<sub>2</sub> non couverte par un droit d'émission.

### 6.8 Compensation des carburants

#### Art. 26

Le *canton d'Argovie, les Jeunes du Centre et swisscleantech* sont favorables à l'élargissement de la fourchette prévue pour le taux de compensation à l'art. 26, al. 2. Mais *asr Recyclage matériaux construction* le juge de manière critique parce que l'arbitraire pourrait en résulter. Pour le *canton de Vaud*, la limite inférieure est trop basse ; le *canton du Jura, l'UVS* et la *Ville de Zurich* demandent un relèvement à 20 %.

Le projet mis en consultation prévoit en outre que le Conseil fédéral peut définir une part minimale de mesures de compensation devant être effectuées en Suisse. La *Handelskammer beider Basel* se montre généralement critique envers une part à réaliser en Suisse. Le *TCS* demande que cette part soit maintenue à un niveau aussi bas que possible. Le *PLR et Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse* considèrent que la part de 15 % mentionnée dans le rapport explicatif est adéquate. Pour *energie-wende-ja*, 15 % sont trop peu. L'*ae suisse, Biomasse Suisse, Prométerre, les membres de l'USP, swisscleantech, Swiss Krono AG, swissolar* et *ForêtSuisse* proposent 20 %, le *canton du Jura* proposant 50 %. Le *Centre Patronal*, quant à lui, pense que la part de compensation par des projets à l'étranger devrait atteindre jusqu'à 40 %. Le *canton d'Argovie, l'ae suisse, AgorA, Biomasse Suisse, swissolar, l'ATE* et *ForêtSuisse* souhaitent détermination la part à réaliser en Suisse dans la loi plutôt que d'en déléguer la fixation au Conseil fédéral.

Le *canton des Grisons* est d'avis qu'il faut aussi une part minimale de compensation à couvrir par des mesures intrasectorielles.

L'*UPSA, le PLR, les membres de l'USP* et le *TCS* approuvent le maintien de la majoration maximale de 5 centimes par litre répercutables sur les consommateurs en raison de l'obligation de compenser. Le *canton de Schaffhouse, Biomasse Suisse, le pvl* et la *Ville de Zurich* souhaiteraient la suppression de la limite supérieure ou un plafond de majoration plus élevé. L'*ACS, l'UPSA, auto-suisse et routesuisse* ne soutiennent la suppression de la prise en compte des carburants renouvelables dans l'obligation de compensation que si l'on renonce au taux de réduction visé à l'art. 13b.

Selon *economiesuisse, KliK et l'usam*, il n'est pas nécessaire de préciser au niveau de la loi que la Confédération doit être informée de la majoration. C'est pourquoi l'al. 3<sup>bis</sup> doit être supprimé.

#### Art. 28

Certains acteurs estiment que la sanction infligée lorsque l'obligation de compenser n'est pas remplie est trop basse. L'*ae suisse, Ökostrom Schweiz, les membres de l'USP, swisscleantech et swissolar* proposent un relèvement à 240 francs, tandis que les *Académies des sciences* porteraient la sanction à

320 francs. Selon le *pvl*, le montant de la sanction doit correspondre au double du montant de la taxe CO<sub>2</sub> applicable.

*KliK* et *l'usam* proposent une sanction distincte si la compensation à l'étranger fait défaut, car il n'est pas certain que des attestations internationales soient disponibles en nombre suffisant.

Pour *l'ACS*, *auto-suisse*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *KliK*, *l'usam*, *routesuisse* et *Varo Energy AG*, il n'est pas compréhensible que seules des attestations internationales puissent être remises en plus du versement de la sanction. La disposition doit être complétée et comprendre des attestations nationales.

## 6.9 Taxe sur le CO<sub>2</sub>

### Art. 29

*Les Verts* et *les Jeunes Verts* sont favorables au maintien de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Le projet mis en consultation ne prévoyait pas de relever le montant maximum de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, actuellement de 120 francs par tonne de CO<sub>2</sub>. *La Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie*, le *PLR*, la *FER* et la *Handelskammer beider Basel* se félicitent de la démarche. *Cinq cantons (UR, FR, BL, SG, AG)* et la *DTAP* auraient souhaité un développement de cet instrument et proposent un relèvement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> après 2030. Certains participants voudraient d'ores et déjà relever la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Le *canton de Schaffhouse*, la *Ville de Zurich* et *l'UVS* demandent généralement de la marge de manœuvre pour un relèvement en cas de non-réalisation des objectifs intermédiaires pour les combustibles. *Travail.Suisse* demande que la taxe sur le CO<sub>2</sub> ne puisse pas augmenter au-delà de 165 francs. D'autres participants proposent 180 francs (*PEV*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS* et *SSES*), 200 francs (*aee suisse*, *Ökostrom Schweiz*, *SIA*, *ASEP*, *swissolar* et *ASCAD*), 210 francs (*energie-wende-ja*, *ewz*, *Raiffeisen Suisse*, *swisscleantech*, *UFS*), 240 francs (*pvl*) ou 300 francs (*InfraWatt*).

### Art. 31

Selon le projet mis en consultation, tous les exploitants d'installations qui exercent une activité économique peuvent désormais être exemptés de la taxe sur le CO<sub>2</sub> à condition de prendre un engagement de réduction. Cette disposition est approuvée par le *canton de Zoug*, des représentants de l'économie (notamment *act*, *Centre Patronal*, *FER*, *CI Commerce de détail* et *usam*), la branche de l'électricité (notamment *AES*) ainsi que le *PLR*, *Gruppe Grosser Stromkunden (GGS)*, la *Ville de Lausanne*, *swisscleantech* et *Swisscofel*. Le *Partito Comunista* rejette cette extension et le *PS* remarque que celle-ci allège encore la charge de l'économie au détriment de la population.

*Alpiq*, *Groupe E*, la *Ville de Lausanne* et *l'AES* demandent que les engagements de réduction soient aussi ouverts aux entreprises de la branche immobilière et du secteur de la mobilité. À l'inverse, six cantons (*UR, GL, FR, BL, SG, AG*), la *DTAP* et *The Branch* se félicitent de l'exclusion des bâtiments résidentiels. *L'USS* propose d'étendre les engagements de réduction aux carburants.

Pour conclure un engagement de réduction, les entreprises doivent désormais présenter de manière plausible les mesures qu'ils mettent en œuvre pour ne plus générer d'émissions de gaz à effet de serre issues de l'utilisation énergétique de combustibles fossiles d'ici à fin 2040 au plus tard. Cette disposition est favorablement accueillie par cinq cantons (*ZH, LU, SH, GR, TG*), les *Académies des sciences*, *ewz* et la *Ville de Zurich*. Mais elle est critiquée dans les milieux économiques : *l'Aargauische Industrie- und Handelskammer*, la *Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève*, la *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie*, *economiesuisse*, *l'usam*, *Swiss Krono AG*, *swisscofel* et *swissmem* la rejettent. Outre la condition en elle-même, la formulation « présenter de manière plausible » et l'année cible (2040) suscitent surtout l'opposition. Plusieurs participants ont déposé des propositions de modification dans ce sens ou pour obtenir un délai de trois ans afin d'établir les plans (p. ex. *Arxada AG*, *ECO SWISS*, *AEnEC*, *GGS*, *HotellerieSuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries*, *Swiss Textiles*, *swisscleantech* et *swissmem*). *L'Union des chemins de fer historiques de Suisse (HECH)* donne à penser que le moteur des chemins de fer historiques ne peut pas être transformé. *L'Association suisse des entreprises horticoles (JardinSuisse)* et *l'UMS* tiennent à ce que les mesures non rentables qui visent à la réduction des émissions puissent continuer d'être soutenues par les programmes d'encouragement.



Sept cantons (*ZH, UR, GL, SH, SG, AG, TG*) et la *DTAP* approuvent l'échéance, prévue dans le projet en 2040, de l'instrument d'engagement à la réduction des émissions (al. 2). Aux yeux d'*energie-wende-ja*, les engagements de réduction devraient déjà expirer en 2030 ; pour les *membres de l'Alliance climatique* et pour le *PS*, leur échéance devrait survenir en 2035. Selon ces derniers toutefois, il devrait être possible de verser des bonus financés par la taxe sur le CO<sub>2</sub> aux entreprises qui ont réduit leurs émissions à zéro avant 2030. Les organisations proches de l'économie voient les choses différemment : *economiesuisse*, l'*AEnEC*, la *Handelskammer beider Basel*, *swissmem* et *Swiss Textiles* demandent que l'instrument n'arrive à échéance qu'en 2050. Le *PLR* propose de renoncer à une date d'expiration pour les engagements de réduction.

*Arxada AG, ECO SWISS, economiesuisse, l'AEnEC, HotellerieSuisse, JardinSuisse, Lonza AG, l'usam, scienceindustries* et *swissmem* ont une attente qui contredit la disposition proposée à l'al. 3 : les entreprises qui ont pris un engagement de réduction doivent aussi pouvoir y mettre fin lorsque les systèmes de sauvegarde répondant aux risques sont encore exploités aux énergies fossiles.

L'*USVP* et la *VSS* demandent que les attestations internationales puissent être prises en compte pour s'acquitter de l'engagement de réduction.

#### Art. 32

Diverses propositions ont été soumises concernant les montants des sanctions prévues à l'art. 32. L'agence *act*, les *Académies des sciences, Biomasse Suisse, le pvl* et la *Ville de Zurich* demandent des sanctions plus sévères. À l'opposé, *Arxada AG, economiesuisse, l'AEnEC, Lonza AG, scienceindustries* et *swissmem* souhaitent alléger les sanctions. Selon les *membres de l'Alliance climatique* et le *PS*, il faut supprimer la possibilité de compenser les réductions manquantes en Suisse par des attestations internationales.

#### Art. 32a et 32b

*Flughafen Zürich AG* souscrit aux dispositions relatives aux installations CCF. L'organisation *economiesuisse, Gaznat, Regio Energie Solothurn, l'usam, swissmem, Swisspower AG* et l'*ASIG* souhaitent que le remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> soit indépendant de la puissance pour les installations CCF qui ne participent pas au SEQE ni n'ont pris un engagement de réduction. Pour *Alpiq, Energie Club Suisse, ewz, le pvl, Les Verts, les Jeunes Verts, les membres de l'Alliance climatique, le PS* et la *Ville de Zurich*, les installations CCF doivent recevoir le même traitement que les autres chauffages fossiles ou installations de production d'énergie fossile, raison pour laquelle il faut supprimer les art. 32a et 32b. Selon les *membres d'Alliance climatique* et le *PS*, on peut maintenir l'art. 32b, al. 2, dans l'esprit d'un encouragement à la transformation.

### 6.10 Utilisation de la taxe sur le CO<sub>2</sub>

#### Art. 33a

Le projet prévoit d'augmenter temporairement l'affectation partielle des moyens issus de la taxe sur le CO<sub>2</sub> à concurrence de moins de la moitié d'ici à 2030. De nombreux cantons approuvent cette augmentation (*LU, UR, GL, ZG FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TI* et *JU*). Le *PEV, Le Centre* et le *PS* de même que l'*ae suisse, AgorA, constructionsuisse, casafair, EIT.swiss, la Fédération romande immobilière (FRI), Géothermie-Suisse, InfraWatt, les membres de l'Alliance climatique, metal.suisse, Ökostrom Schweiz, la SSE, l'usam, l'UVS, suissetec* et *swissolar*, entre autres, se prononcent également en faveur de cette augmentation. Pour les *cantons de Schaffhouse et de Thurgovie* ainsi que pour la *Ville de Lausanne* et l'*USPI Suisse*, l'affectation partielle pourrait aussi (provisoirement) dépasser la moitié. *Prométerre*, qui estime que la redistribution est inutile, est du même avis. Le *canton du Jura, EIT.swiss, le PEV, Géothermie-Suisse, InfraWatt, les Jeunes du Centre, l'ASEP, suissetec* et l'*ASCAD* demandent, à l'inverse de ce que prévoit le projet, que l'affectation partielle ne soit pas ramenée à un tiers au maximum à partir de 2030. Le *canton du Jura* propose une affectation partielle accrue jusqu'en 2035. *ISOLSUISSE* propose de fixer une limite inférieure à l'affectation partielle. Pour l'*ASLOCA*, il n'est acceptable de relever l'affectation

partielle que si les fonds d'encouragement entraînent une réduction des majorations de loyers lors des assainissements énergétiques.

L'augmentation proposée de l'affectation partielle est refusée par *Axpo*, *CCL Suisse*, *ECO SWISS*, *economiesuisse*, *energie-wende-ja*, le *PLR*, le *FMS*, le *GGs*, l'*APF*, un *particulier*, l'*UDC*, *swisscleantech*, *swissmem*, *Travail.Suisse* et l'*AES*. Les points critiques invoqués sont notamment la réduction de l'effet incitatif, la charge accrue qui en résulte pour les ménages et des incertitudes relevant du droit constitutionnel. Pour le *GGs*, il serait important que les moyens provenant de la taxe sur le CO<sub>2</sub> ne soient plus soumis à une affectation obligatoire à partir de 2040. La *JS Suisse*, le *SEV* et l'*USS* sont opposés à toute affectation. Le *pvl* préfère lui aussi une taxe purement incitative.

Certains participants préféreraient un relèvement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> à une augmentation de l'affectation partielle (*PEV*, *membres de l'Alliance climatique*, *Ökostrom Schweiz*, *PS*, *SSES* et *UFS* ; cf. 6.9). La position du *canton des Grisons* est à l'opposé.

La *DTAP* et sept cantons (*UR*, *GL*, *ZG*, *FR*, *SG*, *AG* et *TI*) approuvent en outre la disposition permettant d'utiliser les moyens non épuisés au cours des exercices suivants, pour autant que ces moyens n'excèdent pas 150 millions de francs. Alors qu'*Energie Club Suisse* propose de réduire ce montant à 50 millions de francs, *Géothermie-Suisse* souhaite ne pas le plafonner. Quatre cantons (*LU*, *VD*, *GE* et *JU*) voudraient que ces moyens s'ajoutent au montant prévu à l'art. 34, al. 1, pour le Programme Bâtiments. Selon le *pvl*, les moyens non épuisés devraient être versés à un fonds d'assainissement.

#### Art. 34

Pour que les moyens issus de la taxe sur le CO<sub>2</sub> affectés en sus puissent être attribués au Programme Bâtiments, plusieurs participants proposent de supprimer à l'al. 1 le montant maximum à disposition de ce programme (*UR*, *GL*, *SG*, *AG*, *TI*, *VD*, *NE*, *GE*, *JU*, *DTAP*, *FRI* et *Association des communes*). Argumentant dans le même sens, cinq cantons (*FR*, *SH*, *TG*, *VD*, *VS*), l'*aeé suisse*, le *Centre Patronal*, *Les Verts*, les *Jeunes Verts*, l'*UVS* et *swissolar* demandent de relever le montant maximum. Par contre, le *PLR* approuve que des moyens supplémentaires ne soient pas prévus pour le Programme Bâtiments, qu'il souhaite par ailleurs remplacer à long terme par un système privé.

Pour que les programmes Bâtiments des cantons puissent recevoir des contributions globales, ils doivent soutenir le remplacement des chauffages électriques à résistance et des chauffages à mazout, mais aussi (outre la disposition de l'al. 2, let. a, du projet mis en consultation) des chauffages au gaz ou généralement de tous chauffages fossiles (*SH*, *AG*, *TG*, *GSP*, *InfraWatt*, *Satom SA* et *ASCAD*). De nombreux acteurs (*constructionsuisse*, *economiesuisse*, *EIT.swiss*, *Développement Suisse*, *HotellerieSuisse*, *metal.suisse*, *SSE*, *usam*, *Swiss Krono AG*, *The Branch* et *VZI*) demandent par conséquent d'ajouter les nouvelles constructions de remplacement. L'*USPI Suisse* souhaite que seuls les cantons où ne s'appliquent ni interdictions de chauffages fossiles ni obligations d'assainissement puissent bénéficier des contributions globales. *AgorA*, *ISOLSUISSE*, *Prométerre* et les *membres de l'USP* demandent d'étendre le Programme Bâtiments aux bâtiments des exploitations (agricoles), tandis que *Construction-bois Suisse*, *Lignum*, *Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse* et *Swiss Krono AG* proposent d'indemniser la substitution des matériaux de construction par le bois ainsi que l'analyse du cycle de vie des matériaux de construction. Pour *Satom SA* et pour l'*ASEP*, il importe que les nouveaux raccordements à des réseaux de chauffage à distance largement exploités sans énergies fossiles soient en principe assimilés à une substitution de chauffage.

Un *particulier* déplore que la Confédération conditionne les contributions aux mesures des cantons. Les *cantons de Schaffhouse et de Thurgovie* souhaitent que la contribution de base puisse atteindre 60 % des moyens disponibles, contrairement à ce que prévoit le projet (al. 2, let. b). La *DTAP* et quatre cantons (*UR*, *GL*, *FR*, *SG* et *AG*) soulignent que le facteur appliqué à la contribution complémentaire (au maximum deux fois le montant des moyens alloués par les cantons pour les programmes Bâtiments) doit être octroyé sur le long terme. Le *canton de Berne*, le *PEV*, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSES* et l'*ASEP* demandent que les contributions complémentaires puissent atteindre le triple des moyens accordés par les cantons. Pour les *cantons de Zoug et de Fribourg*, il serait au contraire important de prévoir un facteur

minimal, car il empêcherait de trop fortes disparités entre les facteurs appliqués aux contributions complémentaires des cantons.

L'encouragement, par l'intermédiaire des cantons, de programmes d'impulsion visant le remplacement d'installations de production de chaleur, en vertu de l'art. 34, al. 3, est approuvé par de nombreux cantons (*LU, OW, NW, GL, FR, SO, SG, AG et TI*) ainsi que par l'*ae suisse*, la *DTAP*, le *Centre Patronal*, le *Conseil des EPF*, le *PEV*, la *FER*, les *membres d'Alliance climatique*, l'*ASLOCA*, *Raiffeisen Suisse*, l'*USIC*, le *PS*, la *SSES* et *swissolar*. Certains participants, notamment les *cantons de Berne, de Fribourg et de Vaud*, le *PEV*, *Les Verts*, les *Jeunes du Centre*, le *PS* et l'*USS*, considèrent toutefois que le montant consacré à l'encouragement est insuffisant. *ECO SWISS* propose d'utiliser les moyens provenant des diverses sanctions prévues par la loi sur le CO<sub>2</sub> pour encourager lesdits programmes d'impulsion ou la géothermie. Selon l'*USS* et *Travail.Suisse*, il importe toutefois que les moyens supplémentaires ne proviennent pas de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. En outre, au-delà de 2030, les moyens du Programme Bâtiments prévus pour le remplacement des chauffages devraient pouvoir être utilisés à cette fin (*ae suisse* et *swissolar*). Selon *InfraWatt* et l'*ASCAD*, dans les régions prioritaires pour les réseaux thermiques, les chauffages individuels ne doivent être encouragés que dans des cas exceptionnels. À moyen terme, il importe au *Groupe E* et à l'*Association des producteurs de H2* que les chauffages à pile à combustible bénéficient aussi des mesures d'encouragement. Pour le *canton de Vaud*, cette disposition est encore trop peu précise. En outre, les bâtiments agricoles devraient aussi pouvoir en profiter. Le *canton de Thurgovie* fait toutefois remarquer que ce soutien sera superflu dès lors que les moyens seront augmentés pour les programmes Bâtiments des cantons. Les *membres de l'Alliance climatique* et la *SSES* demandent en outre une obligation d'assainir les chauffages de plus de 25 ans et une « prime à la casse » pour le remplacement des chauffages qui n'ont pas encore atteint la fin économique et technique de leur vie.

#### Art. 34a

Huit cantons (*LU, UR, GL, FR, BL, SG, AG, GE*), l'*ae suisse*, la *DTAP*, *ewz*, *ISOLSUISSE*, la *Fondation pour la protection des consommateurs (SKS)*, *suissetec*, *Swisspower AG* et les *UFS* approuvent l'encouragement de la géothermie. *Géothermie-Suisse* et le *canton de Vaud* demandent certes davantage de moyens pour soutenir la géothermie, mais accueillent positivement que l'encouragement soit indéterminé dans le temps. La *FER* tient à ce que la libre concurrence continue de jouer malgré l'encouragement de la géothermie. L'organisation *asr Recyclage matériaux construction* rejette l'encouragement de la géothermie. Le *canton d'Argovie*, certains représentants des énergies renouvelables ainsi que les branches de l'électricité et du gaz (p. ex. *ae suisse*, *ewb*, *Ökostrom Schweiz*, *Gaznat* et *ASIG*), *economiesuisse*, les *membres de l'USP* et l'*UVS* demandent d'étendre le critère d'octroi des encouragements à la production et à l'injection de gaz renouvelables, en complément à ce qui est prévu dans le projet. D'autres demandes d'ajout concernent l'utilisation de l'énergie solaire (*ae suisse*, *IPCCS*, *membres de Patrimoine suisse* et *swissolar*), des projets de réduction et de prévention de la consommation énergétique (*USIC* et *swisscleantech*), des projets de développement et de production de combustibles renouvelables (*Biofuels Suisse* et un *particulier*) ainsi que l'hydrogène vert (*JU*). À cet effet, il faut mettre des moyens supplémentaires à disposition.

L'encouragement des planifications énergétiques reçoit l'assentiment d'une majorité (*BE, UR, NW, GL, FR, SO, BL, SH, SG, AG, TG, TI, GE, JU, ae suisse, DTAP, ewz, InfraWatt, ISOLSUISSE, ASEP, Swisspower AG, UFS, ASCAD* et *AES*). Seuls *asr Recyclage matériaux construction* et l'*USPI Suisse* le rejettent. Pour le *canton du Jura*, l'octroi de moyens jusqu'en 2035 serait adéquat. Selon le *canton du Tessin*, il ne faut pas mélanger la planification énergétique et l'aménagement du territoire, raison pour laquelle il faut supprimer la désignation de planification énergétique « territoriale ». Le *canton de Berne* tient à ce que les planifications énergétiques régionales et l'actualisation de planifications existantes soient aussi encouragées, les obligations subséquentes ne constituant pas une partie intégrante obligatoire des planifications. Les *cantons de Fribourg et du Jura* demandent d'être soutenus dans la mise en œuvre de ces planifications énergétiques. L'*UVS* souhaite que les plans d'affectation spéciaux, outre les planifications énergétiques, bénéficient aussi d'un soutien. De plus, il importe que les données des planifications énergétiques soient accessibles au public (*ASEP* et *ASCAD*). Le *GTP* et les *membres de Patrimoine suisse* proposent de mentionner explicitement l'énergie solaire comme axe d'action stratégique dans les planifications énergétiques.

#### Art. 35

Le maintien du fonds de technologie est accueilli favorablement dans son principe. Les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSES* et l'*ASEP* proposent toutefois de se concentrer davantage à l'avenir sur des projets rapidement évolutifs.

Le projet prévoit de développer le fonds de technologie de manière à pouvoir couvrir les risques liés aux investissements dans la construction ou l'extension de réseaux thermiques. *Quatre cantons (LU, SH, TG, GE)*, l'*aeé suisse*, *ewz*, le *PLR*, *H2 Energy*, *InfraWatt*, *ISOLSUISSE*, l'*ASEP*, *Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse*, l'*UVS*, *suissetec*, *swissolar*, l'*AES*, notamment, soutiennent ce développement. Seule *ECO SWISS* se prononce contre celui-ci. Plusieurs de ces participants notent que le montant prévu à cet effet est trop bas (*aeé suisse*, *InfraWatt*, *ASEP*, *Ville de Zurich*, *UVS*, *suissetec*, *swissolar* et *ASCAD*). Selon *InfraWatt*, il faut reconsidérer la durée déterminée de l'encouragement. L'*Association Mobilité H2* et *H2 Energy* tiennent à une conception technologiquement neutre de l'encouragement. Pour la *Ville de Zurich* et pour l'*UVS*, il importe que les installations frigorifiques soient explicitement intégrées. Par contre, pour les réseaux thermiques, *Swisspower AG* préfère les contributions de soutien aux couvertures de risques.

En outre, *casafair*, les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSES* et le *canton de Lucerne* proposent que le fonds de technologie contribue en sus à la viabilité des investissements lors du remplacement de chauffages fossiles par des solutions de substitution renouvelables. Grâce à des ressources supplémentaires, le fonds de technologie doit aussi soutenir des mesures d'adaptation (*UR*, *GL*, *AI*, *TI*, *Groupe de travail « Région de Montagne »*, *CGCA*, *SAB*). La *Ville de Zurich* ainsi que l'*UVS* voient des besoins supplémentaires d'encouragement de technologies permettant le stockage saisonnier d'énergies renouvelables.

#### Art. 36

Le *GGs*, *Travail.Suisse*, l'*Association suisse des caisses de compensation professionnelles (ACCP)* et la *Conférence des caisses cantonales de compensation (CCCC)* sont favorables à la nouvelle base de calcul pour la redistribution de la part des produits de la taxe sur le CO<sub>2</sub> revenant aux milieux économiques (al. 3). Désormais, on recourt à cet effet à la masse salariale déterminante pour l'assurance-accidents obligatoire. Le *canton de Berne* demande que les modifications n'entraînent pas de désavantage par rapport aux membres de la famille qui travaillent dans l'agriculture. Le *canton de Vaud* fait remarquer que la redistribution par l'intermédiaire de l'assurance-maladie n'atteint pas toutes les personnes. *CCL Suisse*, *energie-wende-ja*, le *PEV*, le *JPEV*, les *membres de l'Alliance climatique*, l'*USS*, le *PS*, la *SSES* et *swisscleantech* proposent d'améliorer la visibilité de la redistribution.

Avec l'art. 36, al. 4, du projet mis en consultation, le Conseil fédéral propose d'exclure de la redistribution des fonds provenant de la taxe sur le CO<sub>2</sub> les entreprises exemptées de cette taxe en raison d'un engagement de réduction. L'*ACCP* et la *CCCC* adhèrent à cette modification. Mais les participants des milieux proches de l'économie, en particulier, la rejettent (*Aargauische Industrie- und Handelskammer, act*, *Coop*, *ECO SWISS*, *economiesuisse*, *AEnEC*, *GGs*, *CI Commerce de détail*, *Migros*, *usam*, *swissmem* et *Swiss Textiles*). Certains participants souhaitent aller au-delà du projet mis en consultation en excluant aussi de la redistribution des entreprises qui participent au SEQE (*PEV*, *ewz*, *Les Verts*, *JPEV*, *Jeunes Verts*, *membres de l'Alliance climatique*, *PS*, *SSES*, *Ville de Zurich*, *UVS* et *swisscleantech*). Ces entreprises, elles non plus, ne paient pas de taxe sur le CO<sub>2</sub>. L'*USS* et *Travail.Suisse* franchissent une étape de plus : ces acteurs préféreraient généralement que seuls les ménages privés bénéficient de la redistribution.

#### Art. 37

Le Conseil fédéral entend encourager l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans les immeubles d'habitation, les entreprises et sur les places de stationnement publiques. *Six cantons (LU, FR, TG, TI, VS, GE)*, les *Académies des sciences*, *auto-suisse*, le *Centre Patronal*, la *FRI*, *Les Verts*, les *Jeunes du Centre*, le *SAB*, l'*USS*, l'*UVS*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse* et l'*AES* approuvent cette nouvelle mesure d'encouragement, qui est rejetée par les *cantons de Zoug*, *d'Argovie* et *du Jura* de même que par, notamment, *Biofuels Suisse*, l'*APF*, *Regio Energie Solothurn*, l'*usam*, l'*UDC*, *The Branch* et

l'ASIG. Plusieurs participants proposent comme solutions de substitution des réglementations qui obligent à installer des stations de recharge en cas d'assainissement ou de nouvelle construction (*Académies des sciences, EIT.swiss, energie-wende-ja, IPCCS et KGTV*) ou un encouragement par incitation fiscale (*FMS, FRI, APF, UDC, Swiss eMobility et Travail.Suisse*). Le *canton de Nidwald* s'oppose à l'examen, annoncé dans le rapport explicatif, de l'opportunité de permettre des déductions fiscales visant à encourager les bornes de recharge.

Des propositions ont été formulées en particulier pour quatre autres points : premièrement concernant l'origine des moyens destinés aux stations de recharge, qui proviennent des sanctions dont doivent s'acquitter les importateurs de véhicules lorsqu'ils dépassent leurs valeurs cibles spécifiques pour les parcs de voitures neuves jusqu'à l'horizon 2030 inclus. Cette source fait l'objet de critiques parce que ces moyens reviendraient autrement au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (plusieurs associations automobiles et aéronautiques, *economiesuisse, le PLR*, notamment). D'autres participants doutent de la fiabilité de ces moyens comme source de financement (*BS, Académies des sciences, pvl, Les Verts, Jeunes Verts, Lidl Suisse, Mobility, Swiss eMobility, swisscleantech et swissolar*).

Deuxièmement, des acteurs déplorent le manque de neutralité technologique de cet encouragement : en particulier le *PLR*, le *pvl*, des associations économiques participantes (notamment *economiesuisse, swissmem*), la branche gazière (notamment *ASIG*), certaines organisations de la branche automobile (notamment *auto-suisse, ASTAG*), des représentants de la branche électrique et des énergies renouvelables (notamment *Alpiq, Biomasse Suisse*) et les *membres de l'USP*. Ces participants ne comprennent pas pourquoi les stations d'hydrogène ne font pas l'objet d'un encouragement.

Troisièmement, certains participants estiment que le choix des sites à encourager doit être complété, par exemple par des sites adéquats pour le transport routier des marchandises ou par des maisons familiales, ou restreint (p. ex. *membres de l'Alliance climatique, USS, PS, UVS, swisscleantech, AES, UTP* et *VD*).

Quatrièmement, la période d'encouragement doit soit être limitée à quatre ans, en raison des développements déjà avancés dans le secteur des transports (*DTAP, UR, GL, FR, SG* et *AG*), soit être prolongée jusqu'en 2035 (*ACS, auto-suisse* et *routesuisse*), soit commencer déjà avant 2025 (*BS, Jeunes du Centre, membres de l'Alliance climatique, Mobility, un particulier, PS, SKS, Swiss eMobility* et *ATE*).

#### Art. 37a

Avec les produits issus des mises aux enchères des droits d'émission pour aéronefs, le Conseil fédéral entend encourager le transport ferroviaire transfrontalier des voyageurs sur de longues distances. Cette disposition est en principe approuvée par huit cantons (*ZH, BE, FR, AG, VD, NE, GE, JU*), l'*aeé suisse*, la *DTAP*, la *FER*, *GastroSuisse*, les *Jeunes du Centre*, la *LITRA*, les *Chemins de fer fédéraux (CFF)*, la *FST*, l'*USS*, le *SEV*, la *Ville de Zurich*, l'*UVS*, *swissolar*, *Travail.Suisse*, *Twiliner* et l'*UTP*. Mais certains participants souhaitent soit supprimer complètement la limitation de la durée de l'encouragement (*BE, TG, aeé suisse, PEV, JPEV, Jeunes du Centre, membres de l'Alliance climatique, LITRA, Pro Bahn Schweiz, CFF, FST, PS, swissolar, ATE, VeFeF* et *UTP*), soit en prolonger la durée (*LU, SH* et *JU*). En outre, plusieurs participants signalent que le montant prévu est insuffisant (*VD, JU, PEV, Les Verts, JPEV, Jeunes Verts, membres de l'Alliance climatique, la Ville de Lausanne, SEV, USS, PS, UVS, actif-trafiC, ATE* et *VeFeF*). *CESAR*, la *VeFeF* et l'*ATE* ne comprennent pas pourquoi seule une partie des moyens provenant des mises aux enchères des droits d'émission pour aéronefs est affectée à la protection du climat.

*Arxada AG, EIT.swiss, le PLR, Flughafen Zürich AG, la FMS, Genève Aéroport, Lonza AG, l'usam, SIAA, l'UDC, Synhelion* et la *Zürcher Handelskammer* rejette cet encouragement. Le *canton de Zurich*, le *PLR*, les *représentants de l'aviation* (notamment *AEROSUISSE, Aviationsuisse*), l'économie (notamment *economiesuisse*) et *Synhelion* critiquent surtout l'utilisation des produits issus des mises aux enchères des droits d'émission pour aéronefs, car il s'agit d'un subventionnement croisé. En conséquence, nombre de ces participants demandent que ces fonds soient utilisés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports aériens (p. ex. au moyen de carburants d'aviation durables). Le *canton de Zurich*

souhaite, en guise de solution de substitution, encourager le transport transfrontalier longue distance des passagers avec des ressources du budget général de la Confédération.

D'autres participants demandent l'extension de l'encouragement aux transports par bus ou par bateau (*TI, ASTAG, swisscleantech, Twiliner* et *UFS*) ou au trafic transfrontalier local et régional (*BS, TI, NE, GE* et *JU*), ou requièrent la limitation de l'encouragement aux offres de transports ferroviaires qui se prêtent particulièrement au remplacement de voyages par avion (*pvl* et *Ville de Zurich*).

## 6.11 Exécution et encouragement

### Art. 40

Conformément au projet, le Conseil fédéral doit évaluer périodiquement l'efficacité et la rentabilité des mesures prévues par la loi sur le CO<sub>2</sub> (et la nécessité de mesures supplémentaires). L'*ASIG* accueille positivement cette disposition. L'organisation *economiesuisse*, *Energie 360° AG*, *swisscleantech*, *swissmem*, *Swisspower AG* et l'*ASIG* font savoir que la prise en compte, dans les relevés statistiques utilisés à cet effet, des agents énergétiques renouvelables importés doit être clarifiée. Ils proposent que les agents énergétiques dont le caractère renouvelable est prouvé soient imputés, dans l'inventaire des gaz à effet de serre, en tant qu'énergies renouvelables aux instruments de politique énergétique et climatique. Selon *Prométerre* et les *membres de l'USP*, il faudrait aussi tenir compte de l'origine biologique des émissions de l'agriculture dans l'inventaire des gaz à effet de serre. Enfin, selon l'*ACS*, *auto-suisse* et *routesuisse*, il faudrait attribuer au secteur des transports les réductions d'émissions réalisées dans le cadre des projets de compensation, ce qui modifierait les réductions par secteur présentées dans le rapport explicatif.

### Art. 40d

En vertu de cette disposition, l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) et la Banque nationale suisse (BNS) doivent évaluer périodiquement les risques financiers liés au climat et publier un rapport à ce sujet. Les *cantons de Lucerne et du Jura*, l'*aeé suisse*, le *Centre Patronal*, *energie-wende-ja*, le *PLR*, *Raiffeisen*, l'*ASB*, la *Ville de Zurich*, *swissolar* et *Travail.Suisse* soutiennent cette disposition sur le principe. La *FMS*, l'*usam* et l'*UDC* indiquent que le risque climatique n'est pas une catégorie de risque relevant de la théorie financière ou couverte économiquement, que cette disposition n'est pas nécessaire et qu'il faut donc la supprimer. Pour le *canton de Zurich*, la *Ville de Lausanne* et le *Partito Comunista*, cette disposition ne suffit pas à respecter l'objectif fixé à l'art. 2, al. 2, let. b. Les *Académies des sciences* déplorent qu'il s'agit de la seule mesure prévue pour atteindre cet objectif. Selon le *canton de Lucerne*, il faut préciser la périodicité de parution des rapports mentionnés. Plusieurs acteurs sont en outre d'avis que la disposition doit être complétée : les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS*, la *SSÉS* et *swisscleantech* demandent que la FINMA et la BNS ne se bornent pas à publier des rapports sur les risques financiers liés au climat, mais qu'elles doivent aussi informer chaque année sur les mesures prises et planifiées. Le *pvl* demande un complément précisant que la FINMA procède au contrôle individuel de la compatibilité climatique des portefeuilles de placements des investisseurs institutionnels dont le siège est en Suisse. Pour le *canton de Vaud*, la *Ville de Lausanne*, le *Partito Comunista* et *Travail.Suisse*, il faut intégrer des dispositions relatives aux placements de la BNS et des autres grandes banques. Le *canton du Jura* requiert en outre l'élaboration de normes contre l'écoblanchiment. Les *Verts*, les *Jeunes Verts* et les *membres de l'Alliance climatique* souhaitent que la loi prévoie des conventions de branche avec les acteurs des marchés financiers.

### Art. 41

Les *cantons de Fribourg et du Jura*, *Lidl Suisse*, la *Fédération suisse des bourgeoisies et corporations (FSBC)* et *Travail.Suisse* approuvent l'art. 41 proposé. Le *canton du Jura* souhaite que les coûts liés à l'encouragement de la formation et de la formation continue figurent dans la loi. Les communes et les villes devraient aussi recevoir des fonds pour les activités de conseil et d'information (*Ville de Lausanne* et *UVS*). Pour plusieurs participants, l'acception de l'expression « protection du climat » n'est pas claire, en particulier en lien avec l'adaptation aux changements climatiques (*BL*, *BS* et *Travail.Suisse*). Dans ce cadre, *IPCCS* demande la création d'un groupe de travail « Climat » à l'instar de celui mis sur pied en

lien avec le coronavirus. *Travail.Suisse* demande l'insertion d'un article thématissant la « transition équitable », qui mentionnerait notamment les possibilités de reconversion et de formation continue.

#### Art. 41a

Fondamentalement, l'encouragement des technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO<sub>2</sub>, dans les transports publics par la route et dans la navigation publique est approuvé par six cantons (*BE, LU, FR, AG, NE* et *GE*). Le *Centre*, les représentants des transports publics et du tourisme (p. ex. *Pro Bahn Schweiz, FST* et *UTP*), la *FER*, la *Ville de Lausanne, Transitgas AG, Travail.Suisse* et l'*AES* y apportent aussi leur soutien. L'*Association des communes* approuve spécifiquement que la disposition ne distingue pas entre les communes d'agglomération et les autres communes. L'*ASTAG, Biofuels Suisse, economiesuisse*, le *PLR, Regio Energie Solothurn, l'usam, swissmem* et l'*ASIG* rejettent un tel encouragement. Pour la *FMS* et l'*UDC*, cet encouragement n'est ni justifiable en matière de politique climatique ni opportun sous l'angle de la politique énergétique.

Nombre de participants déplorent que l'encouragement ne soit pas technologiquement neutre et que les véhicules propulsés par exemple aux carburants renouvelables ne puissent pas en bénéficier (*NW, AG, Biofuels Suisse, economiesuisse, Empa, Ökostrom Schweiz, membres de l'USP, FST, usam, UVS, swisscleantech, Synhelion, AES, ASIG*, notamment). Par contre, le *canton de Berne, IPCCS* et *Pro Bahn Schweiz* souscrivent explicitement au caractère technologiquement neutre de l'encouragement proposé.

Un autre aspect important qui soulève les critiques est le montant prévu, qui est jugé trop bas : outre certains cantons (*ZH, BE, BS, SH, AI, SG, AG, TG, VD, NE, GE* et *JU*), ce point est relevé notamment par le *PS*, certaines organisations des transports publics (p. ex. *UTP*) ou de la branche automobile (p. ex. *auto-suisse*), les *membres d'Alliance climatique* et l'*UVS*. Le renvoi aux recettes supplémentaires de la Confédération en lien avec la modification proposée de la *Limpmin* est fréquent. Pour *energie-wende-ja*, il est important que le montant des encouragements n'excède pas les recettes supplémentaires mentionnées et que l'encouragement soit limité dans le temps. Le *canton de Neuchâtel* et *Swissrail* appellent de leurs vœux une mise en vigueur rétroactive en 2022. Les *membres de l'Alliance climatique*, le *PS* et l'*ATE* sont d'avis que les montants des contributions doivent s'adapter aux coûts d'investissement fluctuants.

Le projet ne précise pas suffisamment de quel type d'aide financière il s'agit (*SG* et *VD*) et ce que comprennent les coûts supplémentaires (*VD*). Selon le *canton de Berne*, la disposition doit être contraignante (supprimer la formulation potestative). *IPCCS* adopte une position plutôt critique à l'encontre de l'encouragement de véhicules qui ne sont pas directement propulsés à l'électricité. Selon *les cantons des Grisons, de Vaud, de Neuchâtel et du Jura*, l'encouragement ne doit valoir que pour l'hydrogène vert. Quelques propositions d'extension de l'encouragement ont été formulées : l'*ASTAG* demande une extension à tous les véhicules utilitaires ; la *LITRA*, les *CFF*, le *SEV* et l'*UTP* veulent inclure les locomotives (de manœuvre) ; pour l'*ACS, auto-suisse* et *routesuisse*, les taxis et les bus privés doivent être compris ; selon trois cantons (*ZH, BS, AG*), la *DTAP*, l'*Association des communes* et la *Ville de Zurich*, les infrastructures de recharge des bus doivent aussi bénéficier des encouragements. Au demeurant, les infrastructures de production, de stockage et de distribution de l'hydrogène doivent aussi être encouragées (*Transitgas AG*).

L'*UTP* (soutenue par la *LITRA*, le *SEV* et *La Poste Suisse SA*) formule des montants concrets pour l'encouragement de catégories de véhicules spécifiques. *Swiss Association for Zero Emission Boat* fait une proposition pour préciser l'encouragement de la navigation. En outre, le *canton de Neuchâtel* souhaite que la technologie de propulsion des véhicules soit prise en compte lors du calcul de la rentabilité minimale selon l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> RS 745.16

## 6.12 Dispositions pénales

### Art. 45a

Le *canton d'Argovie* et la *Ville de Lausanne* demandent que les amendes soient plus élevées en cas d'infractions intentionnelles en vertu de l'art. 45a du projet mis en consultation.

## 6.13 Dispositions finales

### Art. 48c

*Lignum* et *Puits de CO<sub>2</sub> bois suisse* sont d'accord avec toutes les dispositions proposées concernant le report des droits d'émission, des certificats de réduction des émissions et des attestations non utilisées. *Flughafen Zürich AG* approuve la possibilité de reporter les droits d'émission. La *Ville de Zurich*, en revanche, se prononce contre les possibilités de report prévues. L'*UVS* souhaite valoriser les attestations, droits d'émission et certificats d'émission excédentaires comme autant de dépassements des objectifs, mais sans les reporter. L'*ACS*, *Arxada AG*, *auto-suisse*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *KliK*, *Lonza AG*, *l'usam*, *scienceindustries*, *routesuisse*, *swissmem* et *Swiss Textiles* proposent que, par analogie aux attestations nationales non utilisées, il soit aussi possible de reprendre sans restriction, dans la période 2025-2030, les attestations internationales reçues pour des réductions d'émissions réalisées entre 2022 et 2024. Enfin, il importe grandement aux membres d'Alliance climatique, du *PS* et de la *SSES* que seuls puissent être reportés les droits d'émission et les certificats de réduction des émissions obtenus pour des réductions d'émissions réalisées à partir de 2020.

## 6.14 Modification d'autres actes

### 6.14.1 Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales

#### Art. 12

*Biofuels Suisse* demande que le tarif de l'impôt visé à l'art. 12 Limpmin soit corrigé du facteur de conversion pour les carburants renouvelables.

#### Art. 12b

Les propositions relatives aux allègements de l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants biogènes sont traitées à la section 6.4.

#### Art. 18

L'abrogation proposée du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport concessionnaires est approuvée par le *canton de Lucerne*, *Alpiq*, le *PLR*, les *Jeunes du Centre*, les *membres d'Alliance climatique*, la *LITRA*, *La Poste Suisse SA*, un *particulier*, *Romande Energie SA*, l'*UVS*, *swisscleantech*, le *PS* et l'*UTP*. Les *cantons d'Obwald et du Jura*, la *Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)*, la *FST*, le *SAB* et le *Groupe de travail « Région de Montagne »* rejettent cette réglementation.

La proposition de supprimer le remboursement par étapes reçoit un fort soutien (*UR*, *OW*, *GL*, *AI*, *AG*, *TI*, *VS*, *NE*, *aee suisse*, *DTAP*, *Le Centre*, *LITRA*, *CGCA*, *FST*, *SAB*, *Association des communes*, *USS*, *swisscleantech*, *swissolar* et *UTP*). Il faut en outre distinguer le trafic local du trafic régional. Les propositions comprennent aussi bien la reprise de l'article correspondant de la révision totale refusée par le peuple qu'une proposition de l'*UTP*. L'organisation *energie-wende-ja* souhaite la suppression immédiate du remboursement, tandis que les *cantons de Nidwald et de Thurgovie* voudraient repousser l'abrogation à 2030. Selon le *canton de Zurich* et le *SEV*, par contre, la suppression du remboursement ne doit s'appliquer qu'aux véhicules neufs et aux nouvelles motorisations de bateau mis en exploitation après 2025.



#### **6.14.2 Loi du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**

L'ACS, Coop, le PLR, Les Verts, la CI Commerce de détail, les Jeunes Verts, Migros, La Poste Suisse SA, routesuisse, Travail.Suisse et l'AES soutiennent l'exonération de certains véhicules de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). L'art. 4 doit cependant être formulé de manière technologiquement neutre, estiment les cantons de Fribourg et de Vaud, certains représentants de l'économie (p. ex. *economiesuisse* et *swissmem*), des branches automobile et logistique (p. ex. ASTAG, *auto-suisse*, *Biofuels Suisse* et *CI Commerce de détail*), l'*aeé suisse*, l'*Empa*, le PLR, *swisscleantech*, l'AES et l'ASIG. Une telle formulation serait aussi dans l'esprit de la motion 19.4381. Les membres de l'Alliance climatique, le PS et l'ATE sont par contre explicitement favorables à la formulation proposée parce qu'elle est technologiquement neutre. Le canton d'Obwald rejette l'exonération de la RPLP d'une manière générale, car elle contredit les efforts visant à transférer le transport des marchandises de la route au rail. Les cantons d'Uri, de Saint-Gall et du Valais évoquent les pertes de revenus pour les cantons.

En outre, une exonération complète de la RPLP également pour les véhicules électriques et à hydrogène n'est pas adéquate, raison pour laquelle une série de participants estiment qu'une exonération partielle devrait être possible (*aeé suisse*, Alliance « Logistique sans énergie fossile », ASTAG, CFF, *swisscleantech*, ATE et UTP). L'ASTAG approuve la proposition de limiter l'exonération dans le temps, tandis que *Swisscofel* préfère une exonération de durée indéterminée. L'organisation *economiesuisse* demande une sécurité de planification accrue : elle souhaite que la période d'exonération commence à partir de l'immatriculation du véhicule. Pour *Alpiq*, Coop, l'Association Mobilité H2, H2 Energy, la CI Commerce de détail et Migros, l'exonération doit être accordée jusqu'en 2035. Selon l'ACS, *auto-suisse* et *routesuisse*, une exonération jusqu'en 2040 serait même appropriée. Selon *Romande Energie SA*, il faudrait envisager une prolongation en fonction de l'évolution des prix. Pour Les Verts et les Jeunes Verts, la période d'encouragement est trop restreinte. L'organisation *swisscleantech* pourrait s'imaginer une exonération par étapes. L'Initiative des Alpes trouve aussi la durée de l'exonération trop longue (tout comme l'UTP) ; la durée doit être coordonnée avec la révision de la RPLP qui est annoncée pour 2023. Le canton de Lucerne demande également que la RPLP soit rapidement développée.

Par ailleurs, les véhicules propulsés à l'hydrogène fossile ne doivent pas bénéficier d'une exonération (*asr Recyclage matériaux construction*) et il faut abroger l'exonération de la RPLP dont jouissent les transports publics (*Alpiq*).

#### **6.14.3 Loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie**

##### Art. 51

La Ville de Zurich veut que soient intégrées dans la LENE des mesures contre les émissions grises liées à la construction de bâtiments. Les Verts, les Jeunes Verts et l'ASLOCA proposent de lutter plus fermement contre les augmentations et les résiliations abusives de loyer lors des assainissements en complétant l'art. 51, al. 3, LENE. De plus, l'ASLOCA demande d'abaisser, dans l'ordonnance du 9 mai 1990 sur le bail à loyer et le bail à ferme d'habitations et de locaux<sup>21</sup>, la part des frais causés par d'importantes réparations qui sont considérés comme des investissements créant des plus-values.

##### Art. 53

Le canton des Grisons, le Conseil des EPF, Synhelion et Travail.Suisse approuvent la proposition du projet mis en consultation d'intensifier l'encouragement des projets pilotes et de démonstration dans la LENE. Les membres de l'Alliance climatique, le PS, la SSES et l'ASEP proposent, contrairement à ce que prévoit le projet mis en consultation, que les coûts supplémentaires soient intégralement pris en charge, comme le Parlement en a décidé. Selon Groupe E et l'Association des producteurs de H2, le stade de maturité technologique peu avancé et le risque financier élevé ne doivent pas représenter des conditions cumulatives à l'octroi exceptionnel de 70 % des coûts imputables.

---

<sup>21</sup> RS 221.213.11

#### 6.14.4 Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation

Les cantons de Zurich et de Genève, AERIA+, Aviationsuisse, Climeworks, economiesuisse, le PLR, Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport, HotellerieSuisse, la FST, SIAA, SWISS et Edelweiss, Synhelion et Travail.Suisse sont favorables à l'encouragement, proposé à l'art. 103b, des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic aérien. Presque tous ces participants souhaitent charger le Conseil fédéral de cet encouragement (suppression de la formulation potestative). SWISS et Edelweiss notent que les moyens prévus ne sont pas suffisants. Selon Climeworks également, l'encouragement devrait être plus important. Le canton de Zurich propose d'utiliser pour cet encouragement les fonds issus des mises aux enchères de droits d'émission pour aéronefs, alors que les membres de l'Alliance climatique, le SEV, le PS, l'ATE et la VeFeF demandent, d'un côté, un relèvement de la part du financement spécial de l'aviation pour les projets de protection de l'environnement et, de l'autre côté, l'introduction d'une taxe sur les vols privés. Pour le canton de Fribourg, il importe que les sources d'énergie des carburants d'aviation synthétiques renouvelables soient précisées dans la loi, de manière à garantir que les émissions de l'aviation soient effectivement réduites. Seuls un particulier et le canton du Jura se prononcent contre cette disposition.

#### 6.14.5 Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement

AEROSUISSE, Arxada AG, Biofuels Suisse, Biomasse Suisse, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport, Lonza AG, l'usam, scienceindustries, SIAA, SWISS et Edelweiss ainsi que swissmem proposent, dans divers articles du projet de LPE mis en consultation, de prévoir la prise en compte ou la reprise des réglementations de l'UE. Synhelion approuve par contre les formulations proposées à cet égard dans le projet mis en consultation.

##### Art. 7

Le canton de Fribourg, la FSBC et l'AES sont favorables aux définitions des combustibles et carburants renouvelables proposées pour la LPE. En outre, quelques propositions de précision mais aussi de flexibilisation ont été formulées à cet égard. AEROSUISSE, SWISS et Edelweiss demandent notamment que les al. 9 et 10 soient regroupés, alors que l'ACS, l'UPSA et routesuisse veulent que l'on emploie l'expression « carburants à faible émission de CO<sub>2</sub> » plutôt que « carburants renouvelables ». Climeworks souhaite pour sa part que la définition de « renewable fuels of non-biogenic origin » soit fournie à titre de complément. La Ville de Zurich veut que les carburants et les combustibles renouvelables reçoivent le même traitement, tandis que l'ASIG, parmi d'autres, demande que l'on tienne compte, dans les définitions, des preuves fournies quant au caractère renouvelable et aux réductions d'émissions.

##### Art. 30g

L'ASTE et Énergie-bois Suisse demandent que cet article soit modifié de manière à ce que le Conseil fédéral puisse limiter l'exportation de déchets (surtout de bois usagé) lorsque l'élimination en Suisse présente des avantages écologiques. Une modification correspondante de l'art. 17 de l'ordonnance du 22 juin 2005 sur les mouvements de déchets<sup>22</sup> est également proposée. Ces demandes sont soutenues par l'ae suisse.

##### Art. 35d

À l'art. 35d, pour les carburants et combustibles renouvelables, le Conseil fédéral doit fixer les « critères de durabilité et les critères de réduction des gaz à effet de serre » plutôt que les « critères écologiques » (AEROSUISSE, economiesuisse, scienceindustries, SWISS et Edelweiss). À l'al. 2, selon les mêmes participants ainsi qu'Arxada AG et Lonza AG, il faut renoncer aux formulations potestatives. Le canton du Jura et Lidl Suisse approuvent que les agrocarburants restent interdits, tandis que le canton de Vaud souligne qu'il faut distinguer dans ce cadre les cultures principales des couverts végétaux de type engrais vert et des cultures intercalaires. L'interdiction des agrocarburants doit être élargie aux denrées alimentaires qui concurrencent les surfaces de promotion de la biodiversité (ZH). La possibilité d'importer des carburants et des combustibles soumis à des bilans massiques constitue aussi une attente. Les

<sup>22</sup> RS 814.610

dispositions correspondantes sont soutenues et doivent être précisées pour être renforcées (*AEROSUISSE, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, SIAA, SWISS et Edelweiss*). Selon *swisscleantech*, la prévention des doubles comptages devrait figurer à l'art. 35d LPE.

Catégorie	Participants	Abréviation dans le texte
Cantons	Zurich	ZH
	Berne	BE
	Lucerne	LU
	Uri	UR
	Schwytz	SZ
	Obwald	OW
	Nidwald	NW
	Glaris	GL
	Zoug	ZG
	Fribourg	FR
	Soleure	SO
	Bâle-Ville	BS
	Bâle-Campagne	BL
	Schaffhouse	SH
	Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
	Saint-Gall	SG
	Grisons	GR
	Argovie	AG
	Thurgovie	TG
	Tessin	TI
Vaud	VD	
Valais	VS	
Neuchâtel	NE	
Genève	GE	
Jura	JU	
Partis politiques représentés au sein de l'Assemblée fédérale	Le Centre	
	Parti évangélique	PEV
	PLR. Les Libéraux-Radicaux	PLR
	Les Verts	
	Parti vert'libéral	pvl
	Union démocratique du Centre	UDC
	Parti socialiste suisse	PS
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne	Groupement suisse pour les régions de montagne	SAB
	Association des Communes Suisses	Association des communes
	Union des villes suisses	UVS
Associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national	Union Suisse des paysans	USP
	Association suisse des banquiers	ASB
	Union patronale suisse	UPS
	Union suisse des arts et métiers	usam
	Union syndicale suisse	USS
	Travail.Suisse	
	Fédération des entreprises suisses	economiesuisse
Autres participants invités	Académies suisses des sciences	Académies des sciences
	Médecins en faveur de l'Environnement	MfE
	Union professionnelle suisse de l'automobile	UPSA
	Automobile Club de Suisse	ACS
	Averergy Suisse	Avernergy
	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement	DTAP

constructionsuisse	
Biofuels Suisse	
Biomasse Suisse	
Carbura	
HabitatDurable Suisse	HabitatDurable
Agence Cleantech Suisse	act
Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses	AEROSUISSE
Organisation faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique	aeé suisse
ECO SWISS	
Commission fédérale de l'électricité	EiCom
Electrosuisse	
Agence de l'énergie pour l'économie	AEnEC
Association faîtière des biogaz agricoles	Ökostrom Schweiz
Fédération romande des consommateurs	FRC
Géothermie-Suisse	
Greenpeace Suisse	Greenpeace
Association des propriétaires fonciers	APF
Économie suisse du bois	Lignum
HotellerieSuisse	
Communauté d'intérêt du Commerce de détail Suisse	CI Commerce de détail
InfraWatt	
Groupement d'intérêt des industries à consommation intensive en énergie	IGEB
Association suisse des entreprises horticoles	JardinSuisse
Alliance climatique Suisse	Alliance climatique
Conférence des caisses cantonales de compensation	CCCC
Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie	EnDK
Association suisse des locataires	ASLOCA
L'environnement en pratique	PUSCH
Conférence gouvernementale des cantons alpins	CGCA
Fédération suisse du tourisme	FST
Fondation suisse de l'énergie	SES
Société Suisse pour l'Énergie Solaire	SSES
Société suisse des ingénieurs et des architectes	SIA
Association suisse des transports routiers	ASTAG
Fédération suisse des bourgeoisies et corporations	FSBC
Association suisse des professionnels de l'environnement	ASEP
Association suisse pour les techniques de l'environnement	ASTE
scienceindustries	
Fondation pour la protection des consommateurs	SKS
Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO <sub>2</sub>	KliK
Swiss International Airports Association	SIAA

	Swiss Textiles	
	swisscleantech	
	Swissmem	
	Swisspower AG	
	Touring Club Suisse	TCS
	Association suisse de l'industrie du ciment	cemsuisse
	Association Suisse de l'Industrie Gazière	ASIG
	Fédération routière suisse	routesuisse
	Association suisse du chauffage à distance	ASCAD
	Association suisse du commerce automobile indépendant	VFAS
	Association suisse des aérodomes	ASA
	Union maraîchère suisse	UMS
	Association des importateurs suisses d'automobiles	auto-suisse
	Association des entreprises électriques suisses	AES
	Association transports et environnement	ATE
	WWF Suisse	WWF
Autres participants	Aargauer Heimatschutz	
	Aargauische Industrie- und Handelskammer	
	Alliance Sud	
	Alliance « Logistique sans énergie fossile »	
	Initiative des Alpes	
	Alpiq	
	Groupe de travail « Région de Montagne »	
	Groupe de travail « Chrétiens et Énergie »	
	Groupe de travail « Protection du patrimoine »	GTP
	asr Recyclage matériaux construction Suisse	asr Recyclage matériaux construction
	Arxada AG	
	Association Climat Genève	
	Association des groupements et organisations romands de l'agriculture	AgorA
	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante	AERIA+
	Axpo	
	Bauernverband Appenzell Ausserrhoden	
	Bauernverbände Nidwalden, Obwalden und Uri	
	Berner Bauern Verband	
	Patrimoine bernois	
	Fédération des Architectes Suisses	FAS
	Campax	
	Carnot-Cournot-Netzwerk	
	Citizens' Climate Lobby Suisse	CCL Suisse
	Centre Patronal	
	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	
Clean Fuel Now	
Climeworks	
Coop	
Association suisse des arts et métiers	
Edelweiss Air AG	Edelweiss
Commission fédérale de l'hygiène de l'air	CFHA
EIT.swiss	
Elektrizitätswerk der Stadt Zurich	ewz
Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche	Empa
Energie 360° AG	
Club Energie Suisse	
Energie Wasser Bern	ewb
energie-wende-ja	
Développement Suisse	
Conseil des EPF	
Groupement professionnel suisse pour les pompes à chaleur	
Action de Carême	
Fédération des Entreprises Romandes	FER
Fédération romande immobilière	FRI
Aéroport de Bâle-Mulhouse	
Flughafen Zürich AG	
Fédération motocycliste suisse	FMS
Association Mobilité H2 Suisse	Association Mobilité H2
GastroSuisse	
Gaznat	
Enveloppe des édifices Suisse	
Genève aéroport	
Syndicat du personnel des transports	SEV
Grands-parents pour le climat	
Groupe E	
Gruppe Grosser Stromkunden GGS	GGS
H2 Energy AG	
Handelskammer beider Basel	
Heimatschutz Basel	
Heimatschutz Schaffhausen	
EPER	
Helvetas	
Construction-bois Suisse	
Énergie-bois Suisse	
infra Suisse	
Innerschweizer Heimatschutz	
Insight Providers Climate Change Switzerland	IPCCS
Isolsuisse	
Jeune Parti Évangélique	JPEV
Jeunes Verts	
Jeunes du Centre Suisse	Jeunes du Centre
Commission des jeunes agriculteurs	COJA
Jeunesse du Parti socialiste	JS Suisse
Association des petits paysans	

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable	CESAR
Conférence des associations de technique du bâtiment	KGTV
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics	CTP
Ville de Lausanne	
Lidl Suisse	
Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic	LITRA
Lonza AG	
metal.suisse	
Fédération des coopératives Migros	Migros
Coopérative Mobility	Mobility
Amis de la Nature Suisse	
œco Églises pour l'environnement	œco
Partito Comunista	
La Poste Suisse SA	
POWERLOOP	
Particuliers	
Pro Rail Suisse	
Pro Natura	
Pro Vélo Suisse	
Prométerre	
Protect our winters	
Raiffeisen Suisse	
Regio Energie Solothurn	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM
Romande Énergie SA	
Satom SA	
Patrimoine suisse	
Chemins de fer fédéraux	CFF
Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils	USIC
Association suisse des caisses de compensation professionnelles	ACCP
Société suisse des entrepreneurs	SSE
Association suisse Châteaux forts	
Puits de CO <sub>2</sub> bois suisse	
Solarspar	
Solothurner Heimatschutz	
St.Galler Bauernverband	
Ville de Zurich	
Stahl Gerlafingen	
Stiftung KMU Klima	
Suissetec	
Swiss alliance for Collaborative Mobility	
Swiss Association for Zero Emission Boat	
Swiss eMobility	
Swiss International Air Lines Ltd.	SWISS
Swiss Krono AG	
Swissaid	
Swisscofel	
Swissgas	
Swissolar	



Swissrail	
Synhelion	
Terre des hommes	
The Branch	
Thurgauer Heimatschutz	
Transitgas AG	
Twiliner	
actif-trafiC	
Umweltfreisinnige St.Gallen	UFS
Union suisse des professionnels de l'immobilier	USPI Suisse
Varo Energy AG	
Union suisse de l'industrie des vernis et peintures	USVP
Association de l'industrie suisse des lubrifiants	VSS
Association des propriétaires suisses de forêts	ForêtSuisse
Association de l'aviation suisse	Aviationsuisse
Union des chemins de fer historiques de Suisse	HECH
Union des transports publics	UTP
Association des producteurs de H2	
Association Green Building Suisse	
Association « Kettenreaktion »	
Association suisse pour la protection du climat	
Association Domus Antiqua Helvetica	
Vereinigung für erträglichen Fluglärm	VeFeF
Vereinigung Zürcher Immobilienunternehmen	VZI
Commission de la concurrence	COMCO
Zürcher Handelskammer	
Zürcher Heimatschutz	