



Le Temps
1211 Genève 2
022/ 888 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 44'450
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 8
Fläche: 35'693 mm²

D'épais nuages planent sur la révision de la loi sur le CO₂

> Climat Franc fort et sortie du nucléaire menacent l'objectif de réduction des émissions

> Les groupes se prononcent vendredi

Bernard Wuthrich BERNE

La dernière ligne droite s'annonce difficile pour la loi sur le CO₂. Lancée comme contre-projet indirect à deux initiatives populaires, elle semblait bénéficier d'un soutien suffisamment large pour aller avec succès jusqu'au terme de son parcours. Mais la donne a changé.

Il y a d'abord eu la catastrophe de Fukushima et la décision de sortir du nucléaire. Dans les milieux économiques, on s'est alors demandé s'il était raisonnable de vouloir simultanément remplacer le nucléaire par d'autres ressources énergétiques et poursuivre les objectifs climatiques définis dans le cadre du Protocole de Kyoto. Et voilà que la force du franc suisse vient pénaliser certaines branches économiques – exportateurs, fournisseurs, tourisme. Cela rend le sort de cette révision législative encore plus incertain.

Un petit retour en arrière s'impose. La révision de la loi sur le CO₂ a été proposée pour faire barrage à deux initiatives populaires. La première, intitulée «Pour un climat sain», demande une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30% en Suisse d'ici à 2020. La seconde veut bannir des

routes suisses les véhicules les plus polluants et les gros 4x4.

Les Chambres fédérales se sont mises d'accord sur plusieurs points de la nouvelle loi. L'objectif de réduction des émissions nocives a été ramené à 20% d'ici à 2020 et il doit être atteint par des mesures prises en Suisse et non par des achats de certificats de propreté à l'étranger. Et la limite de pollution des véhicules a été fixée à 130 grammes de CO₂ par kilomètre dès 2015, soit le même niveau que l'UE.

Mais la loi n'est pas sous toit, car il y a désaccord entre les deux Chambres sur d'autres points importants. Notamment la question de l'extension de la taxe CO₂ aux carburants. Pour l'instant, celle-ci ne s'applique qu'aux combustibles et elle est plafonnée à 36 francs par tonne de CO₂, ce qui correspond à 9 centimes par litre de mazout.

Or, contre l'avis du Conseil national, le Conseil des Etats a décidé de laisser la possibilité au Conseil fédéral d'appliquer cette taxe aux carburants. Concrètement, cela pourrait signifier une hausse du litre d'essence de 28 centimes au maximum et du litre de diesel jusqu'à 31 centimes. Le dossier revient le 13 septembre au Conseil national.

L'Union suisse des arts et métiers (USAM) et economiesuisse ont déterré la hache de guerre. Pour le directeur d'economiesuisse, Pascal Gentinetta, la décision d'atteindre une réduction de 20% des émissions nocives par des mesures prises uniquement en Suisse est «irréaliste». De même, le relèvement du prix de l'essence

risque de pénaliser l'économie, estime-t-il.

De son côté, l'USAM qualifie d'«irresponsable» le projet de loi tel qu'il se présente actuellement. «Les conséquences économiques pour les PME seraient insupportables à un moment où la force du franc pèse dramatiquement sur les revenus de nombreuses entreprises», estime l'organisation, qui a décidé, de concert avec economiesuisse, de lancer le référendum.

«Réduire de 20% les émissions nocives par des mesures prises uniquement en Suisse est irréaliste»

Pascal Gentinetta attend du parlement qu'il corrige le tir ou abandonne le projet. Il insiste sur le fait que les mesures prises de manière volontaire par l'économie suffisent à atteindre les objectifs fixés dans le cadre de Kyoto. Le centime climatique – 1,5 centime par litre d'essence – pourra d'ailleurs doubler et grimper jusqu'à 3 centimes.

Rapporteur de la commission préparatoire et ardent défenseur de cette loi, Roger Nordmann (PS/VD) estime de son côté que l'on peut renoncer à la taxe sur les carburants, véritable casus belli pour l'économie, sans pour autant vider la loi de sa substance. «On peut atteindre une réduction de 20% des émissions de CO₂ même sans cette mesure, car nous avons

Datum: 02.09.2011

LE TEMPS



EV|UP ERDÖL-VEREINIGUNG
UNION PÉTROLIÈRE

Le Temps
1211 Genève 2
022/ 888 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 44'450
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 8
Fläche: 35'693 mm²

prévu une obligation de compensation dans le secteur des carburants et augmenté le programme d'assainissement des bâtiments, qui recevra 300 millions au lieu de 200», relève-t-il.

L'affirmation du Vaudois est confirmée par les chiffres discutés en commission préparatoire, auxquels *Le Temps* a eu accès. Ces calculs montrent en effet que l'objectif de réduction de 20%, qui correspond à une diminution de 10,5 millions de tonnes de CO₂,

peut être atteint grâce aux autres mesures prévues par la nouvelle loi. Deux exemples. L'augmentation du programme bâtiments à 300 millions de francs permet «d'économiser» 2,9 millions de tonnes de CO₂. L'effet bénéfique du relèvement du centime climatique sur le CO₂ équivaut à 1,2 million de tonnes. «C'est donc une bonne loi», résume Roger Nordmann. Il se dit convaincu que l'économie renoncera à son «combat d'arrière-garde» si la taxe sur les carburants est complètement

retirée de la loi. Ce n'est pas impossible, mais pas certain dans la mesure où le PLR demande désormais l'abandon complet de la taxe CO₂.

Premiers à se pencher sur le dossier, les groupes parlementaires se prononcent vendredi. Une décision définitive du parlement est attendue pour la fin de la session, le 30 septembre, au terme d'un lobbyisme qui s'annonce actif et intense.