



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

Décembre 2017

Rapport sur les résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020

Contenu

1	Introduction.....	4
1.1	Contexte et objet de la consultation	4
1.2	Déroulement de la procédure de consultation et vue d'ensemble des prises de position	5
2	Résumé.....	6
2.1	Accord de Paris et objectifs de réduction des émissions	6
2.2	Couplage des SEQE suisse et européen.....	6
2.3	Révision de la loi sur le CO ₂	6
2.3.1	Hausse du montant maximal de la taxe sur le CO ₂ perçue sur les combustibles	6
2.3.2	Exemptions de la taxe sur le CO ₂ perçue sur les combustibles	6
2.3.3	Programme Bâtiments.....	7
2.3.4	Interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles	7
2.3.5	Obligation de compenser pour les importateurs de carburants	7
2.3.6	Prescriptions relatives aux émissions de CO ₂ pour les véhicules.....	7
2.3.7	Fonds de technologie	7
2.3.8	Activités de formation, de formation continue, d'information au public et de conseil aux professionnels	7
2.3.9	Autres mesures proposées par les participants	8
3	Évaluation globale par groupes de participants	9
3.1	Cantons et communes	9
3.2	Conférences, commissions et associations de communes.....	9
3.3	Partis politiques	9
3.4	Associations faïtières de l'économie	10
3.5	Secteur de l'énergie et organisations de politique énergétique	10
3.6	Organisations des transports publics et privés	11
3.7	Organisations de protection de l'environnement.....	11
3.8	Organisations et associations diverses	11
3.9	Entreprises et particuliers	12
4	Ratification de l'Accord de Paris	13
5	Approbation du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission	16
6	Révision totale de la loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2020	20
6.1	Objectif global et objectif moyen de la Suisse.....	20
6.2	Objectif national de la Suisse	23
6.3	Taxe sur le CO ₂ perçue sur les combustibles et exemption de la taxe pour les entreprises à fort taux d'émission.....	26
6.3.1	Maintien de la taxe sur le CO ₂ perçue sur les combustibles	26

6.3.2	Dérogations s'appliquant aux entreprises à fort taux d'émission (exemption de la taxe sur le CO ₂)	29
6.3.3	Critères d'exemption de la taxe sur le CO ₂	32
6.3.4	Variantes pour l'aménagement de l'exemption de la taxe sur le CO ₂ perçue sur les combustibles.....	34
6.4	Mesures de réduction des émissions dans le secteur du bâtiment	38
6.4.1	Abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO ₂ au Programme Bâtiments	38
6.4.2	Interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles	40
6.5	Mesures dans le domaine des transports	44
6.5.1	Maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants fossiles.....	44
6.5.2	Maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO ₂ pour les véhicules.....	47
6.6	Autres mesures de réductions intersectorielles	51
6.6.1	Abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO ₂ au fonds de technologie à partir de 2025	51
6.6.2	Maintien des activités de formation, formation continue, d'information du public et de conseil aux professionnels concernés	54
6.7	Autres mesures de réduction des émissions	57
A1	Liste des abréviations	63
A2	Liste des participants	67

1 Introduction

1.1 Contexte et objet de la consultation

Trois projets dont les sujets sont étroitement liés du point de vue thématique ont été soumis à la discussion dans le cadre de la procédure de consultation relative à la future politique climatique de la Suisse : l'Accord de Paris, l'accord bilatéral avec l'UE concernant le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE) et la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020.

L'Accord de Paris a été adopté fin 2015 par la communauté internationale et a déjà été ratifié par 169 pays¹. Le quorum nécessaire pour qu'il entre en vigueur, soit la ratification par 55 États représentant au total au moins 55 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, a été atteint le 5 octobre 2016. L'accord est donc en vigueur depuis le 4 novembre 2016, et la première Conférence des Parties² a déjà été tenue lors de la dernière Conférence sur le climat fin 2016 à Marrakech. Cet accord juridique contraignant vise à contenir le réchauffement mondial bien en dessous de 2 °C et engage tous les États signataires à contribuer à la réalisation de cet objectif. Avant que la Suisse puisse le ratifier, il doit être approuvé par les Chambres fédérales. En ratifiant l'accord, la Suisse s'engage au plan international à mettre en œuvre des mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une révision totale de la loi sur le CO₂ est prévue à cet effet, notamment pour inscrire les objectifs visés et les mesures prévues après 2020 dans la législation fédérale. En plus de l'objectif global communiqué au plan international, un objectif de réduction pour les émissions de gaz à effet de serre générées en Suisse, sur lequel seront axées les mesures, doit être fixé dans la loi sur le CO₂.

Les négociations techniques concernant le couplage des SEQE de la Suisse et de l'UE ont abouti fin 2015, et l'accord a pu être paraphé en janvier 2016. Il pourra être signé lorsque la question relative à la libre circulation des personnes en vue de la mise en œuvre de l'initiative populaire « Contre l'immigration de masse » sera résolue. Afin que le couplage puisse être mis en œuvre le plus rapidement possible, les modifications légales nécessaires ont été mises en consultation en même temps que la révision totale de la loi sur le CO₂.

La loi sur le CO₂ en vigueur demande au Conseil fédéral de soumettre en temps voulu des propositions d'objectifs visant une réduction supplémentaire des émissions pour la période postérieure à 2020. Par le présent projet, le Conseil fédéral soumet une proposition pour l'aménagement de la politique climatique suisse après 2020. Le champ d'application de la nouvelle loi comprendra, comme jusqu'ici, tous les gaz à effet de serre réglementés au plan international (CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃, HFC et PFC) ainsi que les effets des forêts et du bois utilisé dans la construction, et à l'avenir éventuellement aussi les effets de l'utilisation des sols (modification de la teneur en carbone du sol). Le titre de la loi sera changé en « loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre » afin de mieux refléter cet aspect ; en revanche, le titre abrégé « loi sur le CO₂ » est conservé. L'objectif visé par le Conseil fédéral pour 2030 est une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % par rapport à 1990. Au cours de la même période, les émissions de gaz à effet de serre générées en Suisse devront être réduites d'au moins 30 %, et tout au plus 20 % de la réduction pourra être effectuée à l'étranger, ce qui correspond à un rapport de 60 à 40 entre les réductions effectuées en Suisse et à l'étranger au regard de la prestation de réduction devant être obtenue en 2030.

Le présent rapport est structuré de la manière suivante : il décrit tout d'abord la procédure de consultation et les catégories de participants définies (section 1.2) ; les principaux résultats de la consultation sont ensuite présentés sous forme synthétique (section 2), suivis des commentaires et des principales demandes des différents groupes de participants (section 3). Vient ensuite une synthèse des avis concernant la ratification de l'Accord de Paris (section 4) et l'approbation du couplage des systèmes

¹ État au 9 novembre 2017

² La Conférence des Parties est composée des pays ayant ratifié l'Accord de Paris.

d'échange de quotas d'émission (section 5). Enfin, les prises de position concernant différents aspects et instruments de la loi sur le CO₂ entièrement révisée sont présentées (section 6).

1.2 Déroulement de la procédure de consultation et vue d'ensemble des prises de position

La consultation s'est déroulée du 1^{er} septembre au 30 novembre 2016. Le dossier mis en consultation comprenait l'Accord de Paris, le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ et rapport explicatif y relatif, de même qu'un questionnaire comportant douze questions dont les réponses ont permis d'évaluer séparément et dans leur ensemble les trois projets soumis³.

L'OFEV a reçu au total 256 prises de position de participants à la consultation (ci-après « participants »)⁴. La répartition des participants en différents groupes est présentée dans le Tableau 1 ; une liste complète des participants par catégorie figure à l'annexe A2.

Catégories	Avis recueillis
Cantons et communes	31
Conférences, commissions et associations de communes	5
Partis politiques	10
Associations faïtières de l'économie	16
Secteur de l'énergie et organisations de politique énergétique	35
Organisations des transports publics et privés	13
Organisations de protection de l'environnement	13
Organisations et associations diverses	73
Entreprises et particuliers	60
Total	256

Tableau 1 : Répartition des participants en groupes

³ Tous les documents ainsi que des études complémentaires sont accessibles sous : www.bafu.admin.ch/consultation-co2

⁴ Toutes les prises de position sont publiées sur Internet et sont accessibles (regroupées dans deux documents) sous :
https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-1.pdf
https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-2.pdf

2 Résumé

2.1 Accord de Paris et objectifs de réduction des émissions

La consultation a démontré que la ratification de l'Accord de Paris bénéficie d'un large soutien. Seuls quelques participants y sont explicitement défavorables. Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont par contre plus disputés. Une majorité de participants est toutefois favorable à l'objectif global de réduction des émissions de 50 % tel que proposé. Si la plupart des cantons, la majorité des participants du secteur de l'énergie et la plupart des organisations diverses approuvent cet objectif, un nombre significatif d'autres participants souhaite qu'il soit plus élevé. Ceux qui, au contraire, aimeraient le voir abaissé sont minoritaires. Pour ce qui est des parts de réductions d'émissions à réaliser en Suisse et à l'étranger, seule une très faible majorité est d'avis que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet (organisations de protection de l'environnement, certains participants du secteur de l'énergie ainsi que la plupart des partis politiques). Au contraire, de nombreux participants, principalement les acteurs de l'économie, les entreprises, et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. La plupart des autres participants approuvent quant à eux la part minimale des réductions à réaliser en Suisse. En ce qui concerne la fixation d'un objectif moyen, les avis sont très partagés.

2.2 Couplage des SEQE suisse et européen

Environ trois quarts des participants sont favorables au couplage du SEQE suisse avec celui de l'UE. Toutefois, un nombre important d'entre eux doute de l'efficacité du système européen en raison des bas prix des droits d'émission. Le SEQE de l'UE est alors vu comme un instrument peu incitatif. Par ailleurs, un certain nombre de participants (sauf ceux qui sont directement concernés) est favorable à l'intégration de l'aviation dans le SEQE, estimant que ce secteur doit lui aussi réduire ses émissions.

2.3 Révision de la loi sur le CO₂

2.3.1 Hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles

En ce qui concerne la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles, les participants y étant favorables sont très légèrement minoritaires (la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes ainsi qu'un certain nombre de partis politiques). D'autres participants, principalement les organisations de protection de l'environnement mais aussi quelques partis politiques, souhaitent que le montant maximal de la taxe soit plus élevé que 240 francs, ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé afin de pouvoir adapter la taxe sur le CO₂ au degré d'atteinte des objectifs. Au contraire, une petite majorité des participants, appartenant pour moitié au secteur privé, s'oppose à une hausse, estimant que le montant actuel est déjà assez élevé.

2.3.2 Exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles

Le maintien des possibilités d'exemption de la taxe est accepté par la grande majorité des participants. Par contre, le critère d'exemption proposé est rejeté par la très grande majorité d'entre eux, notamment par la quasi-totalité des entreprises et par la plupart des cantons et des partis politiques. Chez les associations faitières de l'économie et les entreprises, l'avis selon lequel toutes les entreprises devraient pouvoir choisir d'être exemptées ou non revient fréquemment. En ce qui concerne l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle « harmonisation » convainc beaucoup plus de participants que le modèle « dissociation ». La majorité des associations faitières de l'économie, la plupart des entreprises et un grand nombre de cantons sont plutôt favorables au modèle « harmonisation », alors que beaucoup d'autres participants, notamment les organisations de protection de l'environnement et quelques cantons, rejettent les deux systèmes proposés. De nombreuses entreprises et associations faitières de l'économie seraient par ailleurs favorables à un autre modèle combinant certains aspects de l'un et de l'autre.

2.3.3 Programme Bâtiments

Dans le secteur du bâtiment, la proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments est quant à elle refusée par une majorité des participants, notamment constituée des organisations de protection de l'environnement, d'une majorité des cantons et de la plupart des entreprises.

2.3.4 Interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles

Environ deux tiers des participants rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles (notamment la plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques). Les organisations de protection de l'environnement et quelques cantons et partis politiques sont plutôt favorables à cette interdiction subsidiaire.

2.3.5 Obligation de compenser pour les importateurs de carburants

Une bonne majorité des participants est favorable au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants (notamment les organisations de protection de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques). Si la majorité des participants appelle au rehaussement du taux de compensation en Suisse (notamment chez les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie, les organisations de protection de l'environnement et les associations diverses), un certain nombre de participants souhaite rendre ces taux flexibles ou alors abaisser le taux de compensation en Suisse (principalement les entreprises et une majorité des acteurs du domaine des transports). Une minorité de participants est quant à elle favorable à la fixation d'un taux de compensation en Suisse à 10 % au minimum et à 20 % au maximum (la plupart des cantons et les commissions, conférences et association de communes).

2.3.6 Prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules

Une grande majorité des participants est explicitement favorable au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup d'entre eux critiquent par contre l'absence de proposition d'autres mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. Autant chez les associations faitières de l'économie et les entreprises, que chez les cantons, les partis politiques et les organisations de protection de l'environnement, la critique d'un projet se concentrant trop sur le secteur du bâtiment ou de l'industrie revient fréquemment. La possibilité d'introduire une taxe sur toutes les émissions de CO₂ est ainsi fréquemment évoquée. Par ailleurs, beaucoup de participants souhaitent que les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂ (tels que les biocarburants et carburants synthétiques) soient davantage encouragés. Certains participants voudraient aussi que la mise en place d'un système de tarification de la mobilité (« *mobility pricing* »)⁵ soit envisagée.

2.3.7 Fonds de technologie

L'abandon de l'affectation partielle annuelle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie est rejeté par la majorité des participants, notamment par la quasi-totalité des cantons et par les organisations de protection de l'environnement.

2.3.8 Activités de formation, de formation continue, d'information au public et de conseil aux professionnels

Le maintien des activités de formation, de formation continue, d'information au public et de conseil aux professionnels rencontre un large soutien.

⁵ La tarification de la mobilité (« *mobility pricing* ») a pour objectif d'utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et de réduire les pics d'affluence. Elle s'applique à tous les modes de transport et concerne donc aussi bien la route que le rail. Ce concept se distingue du péage routier (*road pricing*) qui concerne exclusivement la route (comme p. ex. à Londres ou à Stockholm).

2.3.9 Autres mesures proposées par les participants

Outre les mesures déjà évoquées dans le domaine des transports, l'introduction de mesures de réduction des émissions dues à l'aviation et l'appel à la mise en place de mesures permettant de diriger les investissements vers une compatibilité avec la protection du climat ressortent à de nombreuses reprises.

3 Évaluation globale par groupes de participants

3.1 Cantons et communes

Une large majorité des cantons se prononce en faveur de la ratification de l'Accord de Paris et du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission. Tous les cantons, excepté *Schwyz*, approuvent la ratification de l'Accord de Paris. Tous les cantons sauf deux (*BE* et *SZ*) approuvent sur le fond le couplage des SEQE.

S'agissant de la loi sur le CO₂, trois cantons (*GE*, *SH* et *VD*) soulignent que les objectifs fixés ne sont pas assez ambitieux pour permettre d'atteindre l'objectif défini dans l'Accord de Paris. La *ville de Zurich* et la *ville de Lausanne* sont du même avis. Dix cantons (*AI*, *GL*, *SG*, *ZH*, *NE*, *VS*, *NW*, *OW*, *BL*, *UR*) se rallient à la prise de position commune de la *Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)* et de la *Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK)* et se prononcent en faveur de la ratification de l'Accord de Paris à condition que l'objectif global de la Suisse soit ramené à 40 %, en arguant que l'objectif fixé pour le domaine du bâtiment est trop ambitieux et impossible à atteindre avec la combinaison de mesures proposée, tandis que celui défini pour le domaine des transports n'est pas assez élevé. Neuf participants (*AR*, *AI*, *GR*, *BE*, *BL*, *GE*, *ville de Zurich*, *ville de Lausanne*, *ville de Soleure*) sont également d'avis qu'il faudrait inscrire dans la loi des objectifs de réduction bien définis et plus sévères pour le secteur des transports.

La plupart des cantons critiquent l'interdiction subsidiaire concernant les chauffages à combustibles fossiles : 15 cantons (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *AG*, *SG*, *GL*, *TG*, *ZG*, *UR*, *OW*, *LU*, *SO*, *TI*, *NW*) la rejettent explicitement. Le Programme Bâtiments est en revanche jugé efficace ; 15 cantons souhaitent que l'affectation partielle soit maintenue au-delà de 2025.

3.2 Conférences, commissions et associations de communes

Les participants sont pour la plupart d'accord sur le fond avec les trois projets présentés et se prononcent en faveur de la ratification de l'Accord de Paris et du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission. L'*EnDK*, la *DTAP* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* s'accordent pour relever que l'objectif global de 50 % ne pourra pas être atteint avec les mesures proposées et que des efforts supplémentaires sont nécessaires, notamment dans le domaine des transports. Ces trois conférences sont en outre d'avis que les objectifs fixés pour le domaine du bâtiment sont trop élevés et qu'ils pourraient ne pas être atteints à l'aide des mesures définies. Elles estiment que, dans ces conditions, l'Accord de Paris devrait être ratifié avec un objectif global fixé à 40 %.

À l'inverse, l'*Association des Communes Suisses* estime que l'objectif global de 50 % est réaliste et souligne l'importance des communes pour mener à bien la politique climatique. L'*Union des villes suisses* estime que les zones urbaines sont particulièrement touchées par les changements climatiques, notamment par les périodes de chaleur persistante en été, et est aussi d'avis que l'objectif national de 30 % n'est pas suffisamment ambitieux.

3.3 Partis politiques

Tous les partis politiques, excepté l'*UDC*, approuvent la ratification de l'Accord de Paris.

Les avis divergent toutefois en ce qui concerne l'approbation du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission. Le *PDC*, le *PCS*, le *PLR*, le *PVL* et le *PBD* approuvent le projet. Le *PLR* lie son accord à l'introduction, pour toutes les entreprises couvertes par le SEQE, d'une possibilité de sortir volontairement du SEQE (*opt-out*). Le *PVL* émet principalement des réserves concernant les prix trop bas des droits d'émission dans l'UE qui n'incitent pas à prendre des mesures de réduction. Le *PS* partage ces réserves, raison pour laquelle il est plutôt opposé au couplage. Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et l'*UDC* rejettent le couplage.

Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* estiment que le projet de loi sur le CO₂ proposé par le Conseil fédéral ne met pas en œuvre les directives de l'Accord de Paris ; ils demandent qu'il soit entièrement

remanié. Le *PVL* est également d'avis que les mesures sont insuffisantes. Le *PDC*, le *PLR*, les *Jeunes libéraux-radicaux* et le *PBD* demandent une plus grande flexibilité dans la loi sur CO₂ pour la mise en œuvre des objectifs, notamment en ce qui concerne la répartition entre la réduction réalisée en Suisse et à l'étranger.

L'*UDC* rejette par principe les trois projets et demande que la loi sur le CO₂ soit abrogée dans les meilleurs délais.

3.4 Associations faïtières de l'économie

Les associations faïtières de l'économie sont dans l'ensemble favorables à la ratification de l'Accord de Paris et au couplage des SEQE, mais critiquent certaines dispositions de la loi sur le CO₂.

S'agissant de l'objectif global, les réponses divergent. *economiesuisse* est, par exemple, d'accord avec un objectif global de moins 50 % pour autant que l'on ne définisse pas d'objectif national ou moyen. L'*USAM* est du même avis. D'autres associations faïtières souhaitent que l'objectif soit adapté à celui de l'UE, qui est le principal partenaire commercial de la Suisse, et demandent qu'il soit ramené à 40 % (p. ex. *Centre Patronal*, *GastroSuisse*, *SSE*). L'*USS* souhaite, au contraire, un objectif global plus élevé et *Travail.Suisse* un objectif national plus élevé.

Huit des 16 associations faïtières participant à la consultation demandent que le montant maximal de la taxe sur le CO₂ ne soit pas relevé à 240 francs par tonne de CO₂ mais maintenu au taux actuel de 120 francs par tonne de CO₂. Seules quatre associations faïtières (*öbu*, *USS*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse*) acceptent l'augmentation. La taxe sur le CO₂ en tant que telle n'est toutefois pas contestée par les participants. La plupart estime cependant que toutes les entreprises intéressées devraient pouvoir bénéficier d'une exemption de la taxe sans restrictions liées à des critères (*economiesuisse*, *Swissmem*, *Centre Patronal*, *hotelleriesuisse*, *GastroSuisse*, *öbu*, *SSE*, *USAM*, *swisscleantech*). Seules l'*USP* et l'*USS* sont explicitement favorables à une limitation étroite des entreprises ayant droit à une exemption de la taxe.

L'*USP* souligne que les mesures ainsi que les objectifs potentiels définis pour l'agriculture⁶ devraient être adaptés au contexte économique difficile et être mentionnés à titre indicatif plutôt que fixés de manière contraignante.

3.5 Secteur de l'énergie et organisations de politique énergétique

Les représentants du secteur de l'énergie et les organisations de politique énergétique ayant pris position sont dans l'ensemble du même avis que les associations faïtières de l'économie et approuvent la ratification de l'Accord de Paris et le couplage des SEQE. En ce qui concerne la loi sur le CO₂, les acteurs du secteur de l'énergie s'opposent au critère d'exemption de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles ainsi qu'à l'abandon de l'affectation partielle de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie et au Programme Bâtiments.

À l'exception de *Swissoil*, aucun des participants n'a refusé la ratification de l'Accord de Paris.

Le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission est également largement accepté ; seule la *SES* rejette le projet en raison des prix trop bas des droits d'émission dans l'UE, arguant qu'un prix plancher pour les droits d'émission devrait être mis en place afin que le SEQE de l'UE devienne un véritable instrument incitant à la réduction des émissions.

S'agissant du projet de loi sur le CO₂, une large majorité du secteur de l'énergie le désapprouve. L'*ASIG* demande notamment une répartition flexible de l'objectif global entre la Suisse et l'étranger, une réduction de l'objectif fixé pour le domaine du bâtiment, l'abandon de l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles et une prolongation de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les biocarburants. D'autres associations (p. ex. *DSV*) ainsi que des fournisseurs d'énergie régionaux (p. ex.

⁶ Selon l'art. 3, al. 4, let. a, du projet de loi sur le CO₂, le Conseil fédéral aura la compétence de fixer des objectifs et des objectifs intermédiaires au niveau de l'ordonnance.

Energie Thun AG, EWL, Regio Energie Solothurn, Gasverbund Mittelland AG) partagent cet avis, de même que l'*UP*. Cette dernière souligne en outre l'importance de permettre une répartition flexible entre les réductions d'émission réalisées en Suisse et à l'étranger dans le cadre de l'obligation de compenser à laquelle sont soumis les importateurs de carburants.

Certains acteurs du secteur de l'énergie se déclarent favorables à l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles (*AEE, InfraWatt, SES, ASCAD*).

3.6 Organisations des transports publics et privés

Tous les représentants des transports publics et privés approuvent la ratification de l'Accord de Paris.

Le couplage des SEQE suscite plus de controverses que dans le groupe des associations faitières de l'économie et celui des représentants du secteur de l'énergie. Quatre des treize participants rejettent le couplage (*ATE, PRO VELO Suisse, CESAR, Mobilité piétonne Suisse*), arguant que le SEQE de l'UE n'est pas (encore) un instrument de politique climatique efficace. *Aerosuisse* est du même avis et souligne en outre qu'elle n'accepte le couplage qu'à condition que le transport aérien ne soit pas intégré dans le SEQE. En revanche, la *SIAA*, qui représente les installations stationnaires qui participent déjà au SEQE, approuve le couplage avec l'intégration du trafic aérien mais suggère que l'on envisage également un rattachement à d'autres systèmes d'échange de quotas d'émission.

Plusieurs représentants de ce groupe rejettent globalement le projet de loi sur le CO₂ proposé par le Conseil fédéral et demandent qu'il soit entièrement revu en fixant des objectifs plus ambitieux (*ATE, PRO VELO Suisse, CESAR, Mobilité piétonne Suisse*). S'agissant des prescriptions concernant les émissions des voitures de tourisme, *auto-suisse* demande des dispositions transitoires plus larges lors de l'introduction de nouvelles valeurs cibles (*phasing-in*) et la suppression des dispositions s'appliquant aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers. Le *TCS* souhaite également un aménagement plus large du *phasing-in* ; il souligne en outre que la part de la réduction des émissions à réaliser à l'étranger dans le cadre de l'obligation de compenser à laquelle sont soumis les importateurs de carburants devrait être aménagée de manière plus flexible.

3.7 Organisations de protection de l'environnement

Dans le cadre de la consultation, les organisations de protection de l'environnement constituent un groupe très homogène. Tous les participants sont favorables à la ratification de l'Accord de Paris, mais relèvent que les mesures et les objectifs fixés dans la loi sur le CO₂ sont insuffisants. L'*Alliance climatique suisse, Greenpeace Suisse* ou encore le *WWF Suisse* demandent au Conseil fédéral de remanier le projet en profondeur au motif que les objectifs de limitation du réchauffement, respectivement à 2 °C et à 1,5 °C, décidés à Paris n'y figurent pas et qu'il ne mentionne pas non plus le financement international de lutte contre les changements climatiques et l'objectif à long terme de zéro émissions nettes à partir de 2050.

Les organisations de protection de l'environnement critiquent le couplage des SEQE. Elles estiment que le prix des droits d'émission dans l'UE est beaucoup trop bas et que le SEQE de l'UE n'est pas (encore) un instrument de politique climatique efficace. Dès lors, il y a lieu d'attendre de voir la manière dont le SEQE de l'UE évolue, et notamment aussi en ce qui concerne le secteur aérien, avant d'envisager un couplage. Indépendamment d'un couplage des SEQE, ces organisations souhaitent l'introduction d'un prix plancher⁷.

3.8 Organisations et associations diverses

Les diverses autres organisations et associations participant à la consultation se prononcent dans l'ensemble de manière similaire aux associations faitières de l'économie : elles approuvent la ratification de l'Accord de Paris et le couplage des SEQE, mais sont plutôt critiques à l'égard de la loi sur le CO₂.

⁷ Le prix plancher désigne un prix minimum fixé pour les droits d'émission.

La ratification de l'Accord de Paris n'est rejetée catégoriquement que par l'*APF* et par *IKLIS*. Mais au sein de ce groupe aussi, certains participants estiment que la mise en œuvre de l'Accord de Paris dans la loi sur le CO₂ est insuffisante et demandent au Conseil fédéral que le projet soit complètement remanié (p. ex. *Alliance Sud, SKS, SKF*).

Parmi les 72 participants de ce groupe, 23 acceptent l'objectif global de 50 % (p. ex. *cemsuisse, CI CDS, Lignum, scienceindustries, Swiss Textiles*) et 15 s'y opposent pour différentes raisons (p. ex. *ECO SWISS, Alliance Sud, APF, SKS, Asitec*).

Le maintien de la taxe sur le CO₂ n'est pas contesté par les participants mais le relèvement du montant maximal de la taxe à 240 francs par tonne de CO₂ est critiqué ; il est accepté par 32 des 72 participants (p. ex. *Holzbau Schweiz, Lignum, myclimate, Isolsuisse, SIA, UFS*). Trente-deux des 72 participants de ce groupe se prononcent en faveur d'un maintien de l'affectation partielle au Programme Bâtiments ; 18 acceptent la proposition du Conseil de supprimer l'affectation partielle à partir de 2025.

Six des 72 des participants de ce groupe n'approuvent pas le couplage des SEQE, le motif le plus souvent invoqué étant les prix trop bas des droits d'émission dans l'UE (p. ex. *SKS, Ökozentrum, SIA*).

3.9 Entreprises et particuliers

Outre cinq particuliers, de nombreuses entreprises ont pris position, dont bon nombre qui participent au SEQE pour la période d'engagement allant de 2013 à 2020 ou qui ont pris un engagement de réduction afin d'être exemptées de la taxe sans participer au SEQE, voire qui devront à l'avenir être intégrées dans le SEQE.

À l'exception de quelques particuliers, les participants soutiennent la ratification de l'Accord de Paris. Le couplage des SEQE n'est pas non plus contesté. Parmi les entreprises participant à la consultation, seule *Emmi Suisse SA* s'y oppose catégoriquement. *Swiss International Air Lines* accepte le couplage à condition que le trafic aérien ne soit pas intégré dans le SEQE.

De nombreuses entreprises ayant pris position demandent une flexibilisation de la loi sur le CO₂ aussi bien en ce qui concerne la réalisation des objectifs par des réductions d'émissions effectuées en Suisse et à l'étranger que les conditions d'exemption de la taxe sur le CO₂.

Les entreprises participant à la consultation qui font actuellement déjà partie du SEQE ne remettent pas en question ce système. Elles soulignent néanmoins avec force que le couplage avec l'UE est nécessaire. Celles qui bénéficient d'une exemption de la taxe mettent l'accent sur la nécessité d'un système flexible offrant à toutes les entreprises intéressées la possibilité de se faire exempter de la taxe sur le CO₂ en prenant un engagement de réduction (ou en concluant une convention d'objectifs).

4 Ratification de l'Accord de Paris

Après la procédure de consultation conjointe, le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été séparé des projets relatifs à l'approbation du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission et à la loi sur le CO₂ et transmis au Parlement en décembre 2016 avec le message, dans le cadre d'une procédure accélérée. Le Conseil fédéral a donc déjà pris connaissance du rapport sur les résultats de la consultation relative à l'approbation de l'Accord de Paris qui a été publié le 21 décembre 2016⁸, dont les principaux résultats sont résumés ci-après.

La ratification de l'Accord de Paris n'est pas contestée ; elle est approuvée par près de 95 % des participants. Dans ce contexte, l'objectif global à atteindre d'ici 2030, qui sera confirmé par la ratification de l'accord par la Suisse, suscite des réactions diverses. Cet aspect est traité plus loin (cf. 6.1).

La position et le rôle de la Suisse et l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques, ainsi que les effets positifs sur l'économie suisse, sont avancés pour motiver l'acceptation de l'accord. Un grand nombre de participants salue également le caractère mondial de l'Accord de Paris, du fait qu'il représente une stratégie commune d'un grand nombre d'États pour lutter contre les changements climatiques. Plusieurs participants relèvent qu'une transition rapide vers une société sobre en carbone serait bénéfique à l'économie et à la société. Un certain nombre de participants souligne également que la ratification de l'Accord de Paris est importante pour l'image de la Suisse, que ce soit pour sa position dans la diplomatie ou pour le commerce. L'accord est aussi perçu comme une chance d'échapper aux coûts de l'inaction. Certains participants estiment en outre qu'il doit être ratifié au vu de son importance pour les pays en développement et de la responsabilité de la Suisse en raison de ses émissions actuelles et passées.

Les quelques voix opposées avancent comme argument le fait que la Suisse génère peu d'émissions de CO₂ en comparaison internationale et que les objectifs de réduction des émissions sont dès lors trop élevés ; la croissance économique et la compétitivité de la Suisse s'en trouveraient ainsi menacées.

Tous les cantons, excepté Schwyz, se prononcent en faveur de la ratification de l'Accord de Paris. Bon nombre de cantons (*JU, SG, BL, GR, GL, TI, BS, VD, AR, AI, BL, GL, AG, SO*) font valoir qu'il s'agit d'un instrument important pour atténuer les changements climatiques, et sept d'entre eux (*AR, AI, BL, GL, AG, SO, TI*) soulignent, par ailleurs, que c'est dans l'approche mondiale de cet accord que réside la clé du succès d'une politique climatique internationale. Sept cantons (*AR, AI, GR, GL, GE, ZG, SG*) sont d'avis qu'un accord global serait profitable à la Suisse, qui est plus touchée que la moyenne par les changements climatiques. Enfin, six cantons (*AI, GR, GL, SO, ZG, SG*) affirment qu'en tant que pays très développé, la Suisse doit assumer sa responsabilité historique envers la protection du climat. Le canton de Genève relève qu'une ratification rapide est importante pour la sauvegarde des relations commerciales internationales et pour l'image de la Suisse. Plusieurs cantons (*SG, AR, AI et GL*) partagent cet avis et soulignent que la Suisse a tout intérêt à ce que la ratification se fasse rapidement.

Toutes les conférences et commissions participant à la consultation saluent la ratification de l'Accord de Paris ; les objections soulevées concernent plutôt l'objectif global défini. L'*Union des villes suisses*, la *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* soulignent l'importance de cet accord pour la sauvegarde des relations commerciales internationales et pour l'image de la Suisse. Elles demandent, par ailleurs, que la ratification intervienne rapidement afin que la Suisse puisse participer activement, dans les meilleurs délais, à l'élaboration des réglementations.

Tous les partis politiques ayant pris position, excepté l'*UDC*, approuvent la ratification. Le *PDC* lie toutefois la ratification par la Suisse à la condition que le quorum de 55 États représentant au total au moins 55 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre ait été atteint⁹. Plusieurs partis soulignent qu'un tel accord à l'échelle mondiale, rassemblant un grand nombre d'États et portant sur la réduction des gaz à effet de serre, est primordial pour lutter contre les changements climatiques (*PLR, PDC, Jeunes*

⁸ https://www.admin.ch/ch/fr/gg/pc/documents/2801/Politique-climatique-de-la-Suisse-post-2020_Rapport-resultats-V2_fr.pdf

⁹ Ce quorum a été atteint le 5 octobre 2016 avec la ratification de l'accord par l'UE.

Verts, Verts, Vert'libéraux). Dans ce groupe aussi, bon nombre de participants relèvent l'importance d'une ratification rapide de l'accord pour le rôle de la Suisse dans la diplomatie internationale et la sauvegarde des relations commerciales (*PS, Jeunes Vert-e-s, Verts, PDC et PLR*). Les *Vert'libéraux* sont d'avis que l'Accord de Paris constitue un instrument important pour encourager l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables à l'échelle mondiale et pour promouvoir les innovations en vue du passage à une société sobre en carbone. L'*UDC* refuse la ratification au motif qu'il ne faut pas adhérer à un accord aussi idéologique.

Les associations faitières de l'économie se prononcent en bloc en faveur de la ratification de l'Accord de Paris et *Travail.Suisse, constructionsuisse, swisscleantech et Swissmem* en soulignent l'urgence. *Travail.Suisse, Swissmem, economiesuisse et Swiss Cleantech* estiment qu'un tel accord au niveau mondial est une mesure de politique climatique primordiale. *Swissmem* relève en outre qu'il est important de connaître rapidement les conditions-cadres de la politique climatique pour garantir suffisamment tôt une sécurité maximale de la planification. Le *Centre Patronal* et l'*USP* sont d'avis qu'il ne faut pas mettre en danger l'économie suisse en fixant des objectifs trop ambitieux. En outre, *Swisscleantech* relève l'incohérence entre la volonté donnée par l'Accord de Paris d'examiner le degré d'atteinte des objectifs tous les 5 ans, alors que le présent projet prévoit de ne le faire que tous les 10 ans pour la Suisse.

Du côté des acteurs du secteur de l'énergie, à l'exception de *Swissoil*, tous les participants accueillent la ratification de l'Accord de Paris de manière très positive. Ainsi *Groupe E* et *regioGrid* sont d'avis que la Suisse ne peut que soutenir une politique climatique menée par la communauté internationale de manière coordonnée et qui répond également aux préoccupations nationales. *Biomasse Suisse* et *IGEB* estiment eux aussi que la Suisse doit participer à cet engagement mondial important pour la lutte contre les changements climatiques. *Energie 360° AG* et *GSP* saluent la ratification de l'Accord de Paris car ils trouvent important d'agir contre les changements climatiques à l'échelle mondiale. De manière plus réticente, les associations *DSV* et *V3E* ne voudraient pas que la Suisse s'engage trop fortement et mette en danger son économie ou son approvisionnement en énergie. Au contraire, *Swissoil* s'oppose à la ratification de l'Accord de Paris, affirmant que les huiles minérales sont importantes dans beaucoup de domaines tels que le secteur du bâtiment en tant que moyen de chauffage. *Swissoil* refuse également toute entrave (interdictions, subventions, etc.) au libre marché de l'énergie.

Pour ce qui est des acteurs du secteur des transports, tous les participants souhaitent que l'Accord de Paris soit ratifié. L'*ATE, PRO VELO Suisse, Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* estiment que cet accord est un instrument primordial de lutte contre les changements climatiques et que sa ratification est importante pour l'image de la Suisse, pour la diplomatie, pour son statut de membre de la CCNUCC, pour son rôle à l'ONU et pour ses relations commerciales. Ces quatre associations voudraient aussi que l'accord soit ratifié le plus vite possible. *Aerosuisse* est d'avis que la Suisse doit ratifier l'accord afin d'être partie prenante à l'élaboration de sa mise en œuvre.

Les organisations de protection de l'environnement sont toutes favorables à la ratification de l'Accord de Paris (p. ex., *PUSCH, Pro Natura, Greenpeace Suisse, WWF Suisse*). Les *Grands-parents pour le climat* ou encore l'*ACSI* sont d'avis que l'Accord de Paris est une action importante dans la lutte contre les changements climatiques. L'*Initiative des Alpes* ou encore *Oeku* pensent que la ratification de l'Accord de Paris est importante pour l'image de la Suisse, pour son rôle dans la diplomatie et dans l'ONU ou encore en tant que membre de la CCNUCC. Pour *Climat Genève* et les *Grands-parents pour le climat*, la ratification de l'accord est d'autant plus importante que Genève est la ville du siège du GIEC. *BirdLife Suisse, Climat Genève* et d'autres affirment encore qu'il faut ratifier ce texte le plus vite possible.

Chez les organisations diverses, plus de 80 % des participants saluent la ratification de l'Accord de Paris (p. ex., *CI CDS, UMS, Isolsuisse, GSGI, Fromarte*). Quatorze participants sont par exemple d'avis qu'un accord à l'échelle mondiale, avec un grand nombre d'États et portant sur la réduction des gaz à effet de serre est primordial pour lutter contre les changements climatiques (p. ex., *Swissaid, scienceindustries, ASA*). Par ailleurs, onze organisations pensent que la ratification est importante pour l'image de la Suisse, pour son rôle dans la diplomatie et dans l'ONU ou encore en tant que membre de la CCNUCC (p. ex., *Helvetas Swiss Intercooperation, Action de Carême*). Plusieurs participants affirment

que la Suisse ne peut pas se permettre de se mettre à l'écart de ce développement international (p. ex., *SKS, Swiss Engineering, Suissetec, WSL*). Pour *SSF*, il est important de décider rapidement des conditions-cadres afin d'intégrer des réponses pour l'industrie financière, ce qu'une ratification prompte permettrait. Cependant, quelques participants émettent des avis plus nuancés. La *FER* n'est ainsi pas opposée à la ratification mais ne voudrait pas que la Suisse fasse cavalier seul et souligne donc que les autres pays doivent aussi tenir leurs engagements. Le *SAB* ne voudrait ratifier l'accord qu'à la condition que 55 États avec 55 % des émissions mondiales l'aient déjà ratifié. *Swiss Beef* souhaiterait pour sa part que l'accord ne pénalise pas la production alimentaire. Par ailleurs, quelques participants penchent plutôt en défaveur de la ratification. La *CCIG* craint que la Suisse ne se pénalise par excès de zèle (« *Swiss Finish* »), alors que l'Accord de Paris ne l'oblige pas à en faire autant et que les pays voisins pourraient décider d'en faire moins. Seul *IKLIS*, en raison de son scepticisme face aux problématiques climatiques, refuse clairement la ratification.

La ratification de l'accord est également plébiscitée par les entreprises et les particuliers avec près de 60 % d'avis totalement favorables¹⁰. Ce sont donc près de 40 participants qui émettent des commentaires favorables à la ratification (p. ex., *IBB Energie AG, EMS-Chemie AG, EPFZ, Coop*). Plusieurs participants estiment que l'Accord de Paris est une action importante dans la lutte contre les changements climatiques (p. ex., *Werke am Zürichsee AG, Clariant Produkte AG*). D'autres relèvent que les réponses aux changements climatiques doivent être données au niveau mondial à l'instar de ce que propose l'Accord de Paris (p. ex., *Gaznat SA, Emmi Suisse SA*). *Hergiswiler Glas AG* ou encore *Swiss Krono AG* affirment qu'il est important que la Suisse participe au développement de ce système international visant la réduction des émissions de CO₂. *Werke am Zürichsee AG* et *IB Langenthal AG* soutiennent cet accord qui encouragerait l'efficacité énergétique, l'utilisation d'énergies renouvelables, l'innovation technologique, l'abandon progressif du charbon et l'indépendance énergétique de la Suisse. *Hermes Investment Management* souligne qu'il est dans l'intérêt de l'économie et des investisseurs de combattre d'urgence les changements climatiques. De manière plus nuancée, une dizaine de participants, dont notamment *Keller AG Ziegeleien* ou encore *Metoxit AG*, sont d'accord avec la ratification du texte mais craignent que cela ne mette en danger la survie de l'industrie suisse. Trois participants sont plutôt défavorables à la ratification de l'Accord de Paris. *Verband Aargauischer Stromversorger* et *Energie Seeland AG* estiment par exemple que la part des émissions de la Suisse à l'échelle mondiale est très faible. Toutefois, seuls trois participants refusent totalement la ratification. Un particulier estime qu'une politique climatique devrait viser la totalité de l'approvisionnement en énergie à l'aide de sources renouvelables. À l'inverse, deux particuliers s'opposent à toute mesure de politique climatique. *MR-int* écrit ainsi que l'Accord de Paris est futile, inutile, extrêmement coûteux, injuste envers les pays les plus pauvres et qu'il met en danger la souveraineté du pays. Pour ce participant, cet accord ferait également peser de graves risques sur la vie sociale et économique de la Suisse.

¹⁰ Il est à noter que la majorité des 40 % restants sont surtout critiques par rapport aux objectifs suisses proposés dans le présent projet et non pas vis-à-vis de l'Accord de Paris en soi.

5 Approbation du couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission

Le couplage du système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) de la Suisse avec celui de l'UE recueille une large approbation. Près des trois-quarts des participants y sont favorables (p. ex. *GL, LU, PLR, PDC, USP, Cemsuisse, Lignum*). Seuls 26 des participants le rejettent catégoriquement (p. ex. *PS, les Verts, IKLIS, Emmi Suisse SA*). Le principal argument en faveur du couplage avancé par les participants est qu'il permettrait à l'économie suisse de lutter à armes égales avec ses concurrents directs dans l'UE et qu'il donnerait en outre accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Le motif le plus souvent invoqué pour refuser le couplage est le prix bas des droits d'émission ; de ce fait, le SEQE de l'UE ne serait pas (encore) un instrument de politique climatique efficace. De nombreux participants lient leur acceptation à d'autres exigences concernant l'aménagement du SEQE, notamment l'exclusion du transport aérien (p. ex. *Aerosuisse*) ou la possibilité donnée à toutes les entreprises d'en sortir volontairement.

Tous les cantons excepté deux (*SZ* et *BE*) approuvent le couplage des SEQE. Plusieurs cantons (*BL, AR, AI, GR, AG, SO, ZH, SH*) soulignent qu'il améliorerait la sécurité de planification pour les entreprises suisses et qu'il permettrait de garantir l'accès à un marché plus liquide. Cinq cantons (*BL, AR, AI, GR, SH*) ajoutent en outre qu'un couplage aurait pour effet d'augmenter l'efficacité des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le canton de *Berne* refuse le couplage, arguant que le SEQE de l'UE n'est pas (encore) un instrument efficace de politique climatique en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres cantons estiment aussi que les prix bas posent problème (*GL, ZG, SG, BE, OW, LU, VS, NW, ville de Zurich*) ; selon ces participants, une solution possible serait l'introduction d'un prix minimal (prix plancher) pour les droits d'émission. L'intégration du trafic aérien dans le SEQE est saluée par 15 cantons (*FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW*). Parmi ceux-ci, 12 sont par ailleurs d'avis que l'attribution gratuite de droits d'émission à l'industrie aéronautique devrait aussi être diminuée comme c'est le cas pour les installations stationnaires. Dix cantons (*AR, AI, GR, UR, GL, ZG, OW, LU, VS, NW*) soulignent que l'attribution gratuite à des installations stationnaires ne devrait intervenir que lorsqu'elle s'avère nécessaire pour une exploitation efficace en termes de réduction des gaz à effet de serre. Enfin, 14 cantons (*BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR*) saluent l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE.

Toutes les commissions et conférences ayant pris position saluent le couplage des SEQE. L'*Union des villes suisses*, la *DTAP* et l'*EnDK* demandent toutefois l'introduction d'un prix plancher pour les droits d'émission. La *Conférence gouvernementale des cantons alpins*, la *DTAP* et l'*EnDK* se déclarent en faveur de l'intégration du trafic aérien dans le SEQE et relèvent l'importance d'une attribution gratuite dégressive aux exploitants d'aéronefs. Ces trois participants, qui approuvent par ailleurs l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles, voient néanmoins dans les prix bas des droits d'émission un risque d'accroissement de la production et, partant, d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Les avis des partis politiques concernant le couplage des SEQE sont partagés. Le *PBD*, le *PCS*, le *PDC*, les *Vert'libéraux* et le *PLR* y sont favorables et mettent l'accent sur les avantages économiques qu'il procurerait. Le *PLR* souligne notamment qu'il augmenterait la liquidité du marché et améliorerait la sécurité de la planification. Il demande toutefois que toutes les entreprises aient la possibilité de sortir du SEQE (*opt-out*). Plus nuancé, le *PVL*, tout en étant partiellement favorable au couplage, relève que ce n'est pas un instrument de politique climatique des plus efficaces. Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et l'*UDC* refusent le couplage, mais ce pour des raisons différentes. Alors que l'*UDC* rejette d'une manière générale les instruments de politique climatique, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment que le SEQE de l'UE n'est pas un instrument de politique climatique efficace de par les prix bas des droits d'émission. Le *PS* rejoint cette argumentation, sans toutefois refuser l'idée d'un couplage, mais souligne néanmoins l'importance de l'introduction d'un prix plancher pour les droits d'émission. Les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* formulent la même exigence, et les *Vert'libéraux* critiquent également les prix bas des droits d'émission. Ces derniers relèvent en outre qu'il serait plus efficace de mettre l'accent sur la taxe sur le CO₂

plutôt que sur le SEQE. Le *PS*, les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s*, le *PDC* et le *PLR* sont favorables à l'intégration du trafic aérien dans le SEQE. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* demandent que l'attribution gratuite aux exploitants d'aéronefs soit diminuée et le *PLR* souhaite qu'à partir de 2020, la mesure basée sur le marché de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) soit prise en compte dans la protection du climat¹¹.

Les associations faitières de l'économie accueillent favorablement le couplage des SEQE ; aucun des participants ne rejette le projet. Toutefois, seule l'*USP* est totalement favorable au couplage, les autres ayant quelques réticences. Certaines associations faitières émettent des réserves quant à son aménagement. Le *Centre Patronal*, l'*USAM*, *Swissmem*, l'*USP* et *economiesuisse* souhaitent que toutes les entreprises aient la possibilité de demander de sortir du SEQE (*opt-out*) ou à y être intégrées (*opt-in*). *swisscleantech* et l'*USS* relèvent que le couplage doit être salué dans une optique plutôt économique que de politique climatique. *Travail.Suisse*, *öbu* et *constructionsuisse* avancent le même argument en soulignant le manque d'efficacité du SEQE. *Swissmem* estime que le couplage est très important pour l'industrie suisse et qu'il devrait être réalisé le plus rapidement possible. Le *Centre Patronal*, l'*USAM* et *economiesuisse* rejettent l'intégration du trafic aérien dans le SEQE en arguant que l'OACI a déjà proposé des mesures dans ce domaine.

Les représentants du secteur de l'énergie accueillent favorablement le couplage des SEQE qui améliorerait la compétitivité de l'industrie suisse ; seule la *SES* rejette le projet en raison des prix trop bas des droits d'émission dans l'UE. *Energie Wasser Bern* et *Regio Energie Solothurn* soulignent que le couplage pourrait conduire à une harmonisation de la politique climatique en Europe. Le *Gasverbund Mittelland AG* espère que le couplage permettra un ajustement des prix à ceux de l'UE et la *DSV* qu'il résoudra le problème de l'effet lié aux fuites de carbone¹². *IWB*, *Swissolar*, *Energie 360° AG*, l'*Association suisse pour le couplage chaleur-force*, *SIG*, et *Ökostrom Schweiz* critiquent le couplage, sans toutefois le rejeter, en mentionnant les prix bas des droits d'émission dans l'UE. Pour *IWB*, le couplage des SEQE de l'UE et de la Suisse, de part les prix avantageux des droits d'émission en vigueur dans le SEQE de l'UE, pourrait préjudicier la production d'énergies renouvelables en Suisse, notamment l'énergie hydroélectrique. L'*UP*, *Forum suisse de l'énergie*, l'*AES*, la *SES* et *Swisslectric* approuvent l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE. Seules la *SES* et l'*UP* se prononcent sur l'intégration du trafic aérien : la première salue l'intégration, la seconde la rejette.

Les organisations des transports publics et privés ayant participé à la consultation sont plutôt critiques à l'égard du couplage des SEQE. L'*ATE*, *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELOSuisse* le rejettent en raison des prix bas des droits d'émission, *Aerosuisse* et la *SIAA* y sont favorables à condition que le trafic aérien en soit exclu. Ces deux organisations soulignent qu'avec CORSIA, le transport aérien a conclu un accord global et qu'il s'agit là d'une mesure suffisante. L'*UPSA*, les *CFF* et la *FRS* saluent le couplage.

Les organisations de protection de l'environnement critiquent le couplage des SEQE. L'*Alliance climatique Suisse*, *Greenpeace Suisse*, le *WWF Suisse*, l'*Initiative des Alpes*, *Pro Natura*, *PUSCH*, *BirdLife Suisse*, *Grands-parents pour le climat* et *Climat Genève* soulignent que le SEQE de l'UE n'est pas (encore) un instrument efficace de politique climatique et qu'il peut dès lors encore être différé. Ces neuf participants ainsi que les *Aînés pour la protection du climat Suisse* demandent l'introduction d'un prix plancher pour les droits d'émission, indépendamment de la réalisation ou non du couplage. L'intégration du trafic aérien et des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE est en revanche saluée.

Dans le groupe des organisations diverses, une majorité des participants est favorable au couplage des SEQE (p. ex., *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung*, *CNCl*, *Eco Swiss*, *Swiss Engineering*). Ainsi

¹¹ Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, CORSIA)

¹² On entend par fuites de carbone (*carbon leakage*) le transfert des sources d'émissions de CO₂, en d'autres termes la délocalisation de la production de pays dont les prescriptions en matière de CO₂ sont sévères vers des pays où elles sont moins exigeantes, voire inexistantes.

le SAB juge qu'un marché d'échange de quotas d'émission aussi petit que celui de la Suisse n'a pas de raison d'être. *Cemsuisse* relève que les entreprises suisses auraient accès à un plus grand volume de droits d'émissions. *Fromarte* et *Aqua Nostra Suisse* voit dans le couplage une étape vers la création d'une base commune en matière de politique climatique internationale. Plus nuancés, l'*industrie du bois suisse*, *Bio Suisse*, *Suissetec* et *SSF* émettent des réticences quant aux bas prix des droits d'émission en vigueur dans le SEQE de l'UE. *Alliance Sud*, *Suissetec* et la *FRC* proposent la mise en place d'un prix plancher, tandis que l'*académie suisse des sciences* conseille plutôt l'abaissement du plafond d'émission (cap¹³) du SEQE de l'UE couplé à une absence de montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles afin de pouvoir l'ajuster en fonction du degré d'atteinte des objectifs. *South Pole Group* relève aussi que le SEQE de l'UE demande beaucoup de travail administratif pour peu d'effet en tant qu'instrument de politique climatique. *Ökozentrum Schweiz* refuse le couplage à moins que les prix des droits d'émission deviennent plus élevés et/ou qu'il soit possible de prendre en compte les droits d'émission en tant que compensation à réaliser à l'étranger. Trois participants souhaitent que les entreprises participant au SEQE puissent pouvoir être exemptées du SEQE (système « opt out ») par la conclusion d'une convention d'objectifs (*Klik*, *Swiss Textiles*, *Asitec*). l'*ACSI*, l'*Action de Carême*, *Helvetas Swiss Intercooperation* ou encore l'*IKLIS* s'opposent par contre au couplage en raison des bas prix des droits d'émission du SEQE de l'UE. Pour ce qui est de l'intégration du trafic aérien dans le SEQE, *myclimate* ou encore la *SKS* y seraient favorables, tandis que la *CCIG* s'y opposerait.

Du côté des entreprises et particuliers, une bonne majorité des participants est favorable au couplage des SEQE (p. ex., *Swiss Steel AG*, *Espace Real Estate AG*, *Technische Betriebe Uzwil*). Ainsi, plusieurs participants estiment que cela rendrait les entreprises suisses plus compétitives (p., ex., *IBB energie AG*, *SFPI*, *Wynagas AG*). D'autres ajoutent que le couplage diminuerait les risques de fuite de carbone¹⁴ ainsi que les problèmes de double comptage (p. ex., *Erdgas Innerschwyz AG*, *StWZ Energie AG*). La *HKBB* estime qu'il faudrait harmoniser les prix des droits d'émission. Les entreprises concernées et qui participent déjà au SEQE sont favorables au couplage et en font souvent même une condition pour la poursuite du système en Suisse (p. ex. *BASF Schweiz AG*, *Clariant Produkte AG*, *Dottikon Exclusive Synthesis AG*, *Kimberly-Clark GmbH*, *Lonza AG*). D'autres entreprises couvertes par le SEQE demandent que la possibilité d'être intégrées ou de sortir du SEQE (*opt-in* et *opt-out*) soit donnée à toutes les entreprises et que les particularités de la Suisse (faible production d'électricité par des agents énergétiques fossiles, haute dépendance à l'exportation, coût élevé des prestations de réduction, etc.) soient prises en compte lors de la détermination du droit à l'attribution gratuite (p. ex. *ZZ Wancor AG*, *KFM*). *Swiss International Air Lines* n'est favorable au couplage qu'à condition que le trafic aérien en soit exclu. *Flughafen Zürich AG* en tant qu'opérateur d'une installation stationnaire salue le couplage mais estime qu'il est important de viser également un couplage avec d'autres SEQE en dehors de l'UE. Plusieurs participants sont d'avis que l'intégration des centrales de couplage chaleur-force (installations CCF) dans le SEQE les désavantagerait face au courant étranger issu de sources fossiles (p. ex., *Verband Aargauischer Stromversorger*, *IB Langenthal AG*). Par ailleurs, d'autres participants voudraient que les droits d'émission gratuits soient attribués uniquement s'ils sont nécessaires pour l'efficacité en émission et la compétitivité et que les droits restants soient vendus aux enchères (p. ex., *Saphirwerk AG*, *Keller AG Ziegelein*). Du côté des participants un peu plus réticents, l'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut* critiquent les bas prix des droits d'émission du SEQE de l'UE. Ces deux participants sont d'avis que la Suisse ne devrait coupler son SEQE qu'à la condition où le plafond d'émission (cap) du SEQE de l'UE était abaissé. Pour *KFM* et la *FRC*, les différences de structure des secteurs de l'UE et de la Suisse doivent être prises en compte (rapport entre quantité et qualité de production, rapport entre importation et exportation d'énergie, etc.). Quelques participants s'opposent au couplage des SEQE. Ainsi, un particulier et *Emmi Suisse SA* affirment que les prix des droits d'émission du SEQE de l'UE sont trop bas et qu'un

¹³ Le cap est le plafond d'émissions du SEQE, c'est-à-dire la quantité maximale de droits d'émission disponibles chaque année pour les entreprises couvertes par le SEQE.

¹⁴ Fuite de carbone, ou « carbon leakage » en anglais, se réfère au risque de délocalisation des émissions à l'étranger en raison des coûts du CO₂.

prix plancher doit être défini. *Swiss Krono AG* juge que le SEQE de l'UE n'est pas un instrument efficace de politique climatique.

6 Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

Les prises de position concernant les divers aspects et instruments du projet de révision totale de la loi sur le CO₂ sont présentées ci-après. Les avis des différents groupes de participants sont résumés après une brève analyse quantitative des réponses.

6.1 Objectif global et objectif moyen de la Suisse

La Suisse a déjà annoncé ses objectifs de réduction au plan international dans le cadre des préparatifs en vue de l'Accord de Paris :

- objectif global : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à 1990 d'ici à 2030, et
- objectif moyen : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35 % en moyenne par rapport à 1990 au cours de la période de 2021 à 2030.

S'agissant de l'objectif global, 47 % des participants¹⁵ y sont favorables, 32 % voudraient le voir plus élevé et 21 % souhaiteraient qu'il soit abaissé. En ce qui concerne l'objectif moyen, les positions sont très serrées : 43 participants y sont opposés (p. ex., *FR, ZG, EnDK, PLR, Asitec, Swissoil*), tandis que 37 y sont favorables (p. ex., *GL, BE, UR, CI CDS, Alliance climatique Suisse*).

Les cantons et les communes sont majoritairement favorables à l'objectif global annoncé par la Suisse. Plusieurs cantons (*AG, GR, SO, BL, ZG, GL, UR* et *SG*) relèvent que l'objectif global de 50 % proposé est tout à fait en ligne avec les connaissances scientifiques. D'autres cantons (*BE, BS* et *AG*) soulignent que cet objectif est ambitieux mais néanmoins réalisable. Le canton de *Lucerne* approuve l'objectif global de 50 %. Deux cantons (*AG* et *GR*) sont d'avis qu'un objectif global ambitieux pourrait constituer une grande chance pour l'économie suisse. Deux autres cantons (*GE* et *SH*) ainsi que la *ville de Zurich* réclament un objectif global plus ambitieux. Les cantons émettent néanmoins aussi des réserves. Bon nombre d'entre eux se rallient à la prise de position de l'*EnDK* et de la *DTAP* et sont au fond favorables à l'objectif global de 50 % mais estiment que les mesures proposées pour atteindre cet objectif ne sont pas appropriées (*AI, GL, SG, ZH, NE, VS, NW, OW, BL, UR*). Ces cantons demandent que l'objectif global soit ramené à 40 % aussi longtemps que des objectifs très ambitieux seront uniquement fixés pour les domaines du bâtiment et de l'industrie mais pas pour le domaine des transports. Six participants du groupe des cantons et des communes émettent certaines critiques vis-à-vis de l'introduction d'un objectif moyen (*FR, ZG, AG, GL, VS, ville de Soleure*) : trois d'entre eux (*FR, ZG* et *ville de Soleure*) estiment qu'un objectif moyen n'est pas nécessaire, et un canton (*AG*) est d'avis qu'il n'est pas réaliste. Le *canton du Valais* voudrait par ailleurs voir abaisser cet objectif moyen à 28 %. *JU, UR* et *VD* mettent notamment en évidence que le domaine des transports possède encore de grands potentiels de réduction.

Au sein du groupe des conférences, commissions et associations de communes, les avis concernant l'objectif global divergent. L'argumentation avancée par la *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* est que cet objectif ne pourrait être atteint que si le domaine des transports y contribuait de manière plus importante. Toutefois, comme les mesures proposées dans la loi sur le CO₂ ne le prévoient pas, cet objectif devrait être abaissé à 40 %. Ces trois participants sont toutefois d'avis qu'il en va de la responsabilité de la Suisse de fixer des objectifs ambitieux. Pour les autres participants, l'*Association des communes suisses* soutient l'objectif global tandis que l'*Union des villes suisses* estime que les objectifs manquent d'ambition. Cette dernière propose un taux de réduction d'au moins 4 % par année (au lieu de 2 % par année). La *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* critiquent l'objectif moyen et pensent qu'il n'est pas vraiment utile. L'*Association des*

¹⁵ Ces pourcentages ne prennent en compte que les participants ayant clairement explicité leur position par rapport aux objectifs de réduction des émissions. Les 100 % ne correspondent donc pas à la totalité des participants à la consultation, mais à 150 participants.

Communes Suisses souhaite une certaine flexibilité pour l'objectif moyen, par exemple dans une fourchette de 30 à 50 %.

S'agissant des partis politiques, le *PDC*, le *PBD* et les *Vert'libéraux* approuvent sur le principe l'objectif global. Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* le rejettent au motif qu'il est trop bas. Le *PLR* est quant à lui d'accord avec l'objectif global de réduction sous certaines conditions, notamment que les parts de réductions en Suisse et à l'étranger puissent être flexibles. L'*UDC* rejette par principe la définition d'objectifs de réduction. Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* estiment que les objectifs de l'actuel projet ne suffiront pas pour atteindre les objectifs internationaux et qu'il en va de la responsabilité de la Suisse de proposer des objectifs ambitieux. Ils sont aussi d'avis que le manque d'ambition du projet mène la société et l'économie suisse vers des coûts probablement insupportables après 2030. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* voudraient encore que la planification des mesures à prendre pour parvenir à zéro émission nette soit intégrée au projet. Le *PVL* pense aussi que les objectifs du projet sont insuffisants, mais reconnaît que la situation actuelle (notamment le manque de technologies innovantes), ne permet pas d'en faire plus. Le *PCS* est quant à lui plus nuancé. Il trouve l'objectif ambitieux et affirme qu'il n'est pas réalisable avec des mesures en Suisse seulement. Le *PCS* craint que la poursuite d'objectifs si ambitieux n'oblige à terme la Suisse à mettre en place une mesure qui induise une hausse des prix des carburants. Les *Jeunes libéraux-radicaux* estiment que l'objectif global est trop ambitieux. Dans les autres commentaires, plusieurs partis politiques relèvent qu'il reste encore beaucoup à faire dans le domaine des transports. Ainsi, le *PVL* et le *PBD* souhaiteraient qu'un système de tarification de la mobilité soit envisagé¹⁶. Le *PBD* souligne que tous les secteurs devraient participer à l'effort de réduction des émissions. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* se prononcent en faveur d'un objectif moyen. Le *PLR* demande des objectifs moyens plus flexibles ; le *PDC* souhaite qu'ils figurent à titre indicatif dans la loi mais qu'ils ne soient pas contraignants.

Parmi les associations faïtières, les avis concernant l'objectif global sont partagés. *Travail.Suisse*, *öbu* et *Swisscleantech* sont d'accord avec l'objectif de réduction des émissions de 50 % à condition que la part minimale des réductions à réaliser en Suisse soit rehaussée à 40 %. *Swissmem* et *economiesuisse* approuvent l'objectif global mais demandent une répartition plus flexible entre les parts à réaliser en Suisse et à l'étranger. L'*USP* exige des objectifs indicatifs et non pas des objectifs contraignants et *constructionsuisse* est d'avis que l'objectif global devrait être davantage axé sur le potentiel de réduction effectif. L'*USS* demande que l'objectif global soit augmenté. Au contraire, *GastroSuisse*, la *SSE* et le *Centre Patronal* proposent d'abaisser l'objectif global de réduction à 40 %. *GastroSuisse* et la *SSE* soulignent que cet objectif est trop élevé, notamment en comparaison de celui fixé dans l'UE, principal partenaire commercial de la Suisse. Le *Centre Patronal* considère quant à lui que les réductions des émissions de la Suisse n'auront pas beaucoup d'impact à l'échelle mondiale et rappelle aussi qu'au contraire de l'UE, la Suisse ne peut pas répartir une moyenne de réduction entre différentes entités. Plus nuancées, la *SSE* et l'*USAM* émettent des doutes quant à la possibilité d'atteindre ces objectifs dans le temps prévu, et *constructionsuisse* rappelle que la capacité concurrentielle de la Suisse doit être soignée. En ce qui concerne l'objectif moyen, l'*USS*, *Swissmem*, *öbu* et *economiesuisse* s'y disent favorables. *Swissmem* se dit favorable à la fixation d'un objectif moyen pour autant qu'il reste possible pour la Suisse d'atteindre l'objectif global de réduction même en cas de dépassement de cette moyenne pendant une ou plusieurs années. *Öbu* souhaite que l'objectif moyen soit élevé à 40 %.

Dans le groupe des acteurs du secteur de l'énergie, la majorité des participants est d'accord avec l'objectif global proposé (p. ex., *Energie Wasser Bern*, *GSP*, *association suisse pour le couplage chaleur-force*). *Groupe E* et *regioGrid* disent notamment soutenir la substitution d'agents énergétiques fossiles par des agents renouvelables. La *SES*, *Swissolar* et l'*AEE* plèdent par contre en faveur d'un objectif global de 60 %. La *SES*, *Swissolar* et la *SVG* sont d'avis que les objectifs du projet ne suffiront pas à atteindre les objectifs internationaux. L'*AEE* est aussi d'avis que l'ambition de contenir la hausse des températures en dessous de 2°C doit être inscrite dans la loi. Trois participants, dont *Swissoil*, rejettent

¹⁶ Le système de tarification de la mobilité vise à éviter les pics de trafic et à mieux répartir ce dernier sur les infrastructures tant routière que ferroviaire, contrairement au système de tarification routière, qui, quant à lui, ne concerne que les routes (introduit p. ex. à Londres et à Stockholm).

en revanche l'objectif global au motif qu'il est trop ambitieux. *Regio Energie Solothurn* et *V3E* souhaitent par exemple abaisser l'objectif global à 40 % (ce qu'ils croient être l'objectif de l'UE¹⁷). Pour *Swissoil*, l'objectif global prévu est irréalisable, car même l'objectif actuel de 20 % ne serait a priori pas atteint. Plus nuancée, la *DSV* estime que les objectifs sont trop ambitieux car les mesures reposent principalement sur quelques secteurs spécifiques. *Swiss Electricity* relève que les objectifs proposés sont ambitieux et nécessaires, mais qu'ils ne doivent pas nuire à la compétitivité des entreprises suisses. Pour l'*IGEB*, l'objectif de 50 % ne pourrait être accepté que si les entreprises sont libres de réduire comme elles veulent et où elles le souhaitent. Par ailleurs, *Regio Energie Solothurn*, *Swissoil*, l'*ASIG*, *EWL* et *Energie Thun AG* s'opposent à la fixation d'un objectif moyen, tandis que *Cité de l'énergie* et la *SES* la soutiennent. Pour *Cité de l'énergie*, l'objectif moyen est spécialement important à l'échelle communale en tant que condition-cadre. Par ailleurs, *Regio Energie Solothurn*, l'*IGEB*, l'*ASIG* ou encore *EWL* sont d'avis que les objectifs sectoriels doivent être abandonnés au profit d'un objectif unique.

S'agissant des organisations des transports publics et privés, l'*ATE*, *PRO VELO Suisse*, *Mobilité piétonne Suisse* et *CESAR* refusent l'objectif global en arguant qu'il n'est pas assez ambitieux. Ces quatre organisations expliquent que le projet ne permettra pas d'atteindre les objectifs internationaux, et qu'il mènera la Suisse vers de probables coûts insupportables après 2030. *SIAA* approuve l'objectif proposé. La *FRS* et l'*UPSA* rejettent l'objectif global à moins qu'un aménagement plus flexible entre la part à réaliser en Suisse et à l'étranger soit défini. Les autres participants renoncent à prendre position (p. ex. *auto-suisse*) ou sont en principe d'accord. L'*ATE*, *PRO VELO Suisse* et la *CESAR* soutiennent l'objectif moyen, tandis que l'*UPSA* et la *FRS* s'y opposent.

Les organisations de protection de l'environnement, dont *PUSCH*, l'*Initiative des Alpes* et *Oeku*, souhaitent un objectif global d'au moins 60 %, qui devrait être entièrement réalisé en Suisse. Selon *Pro Natura* ou encore le *WWF Suisse*, le projet et ses objectifs actuels ne permettront pas d'atteindre les objectifs internationaux. Les organisations de protection de l'environnement craignent également que le manque d'ambition du projet induira pour la Suisse des coûts insupportables après 2030. *Climat Genève* ou encore l'*Alliance climatique Suisse* affirment que la responsabilité de la Suisse en termes d'émissions exige des objectifs plus ambitieux, précisant que la Suisse a les moyens de faire plus. Par ailleurs, ces participants estiment que l'objectif de zéro émission nette doit être atteint d'ici à 2050-2075. Toutes les organisations de protection de l'environnement soutiennent l'objectif moyen.

Les réponses des organisations et associations diverses concernant l'objectif global sont hétérogènes. Toutefois, une majorité des participants approuve l'objectif proposé (p. ex., *FER*, *Cemssuisse*, *ASA*). *Suissetec* ou encore la *FSBC* estiment par exemple que l'objectif de réduction de 50 % est d'ailleurs le minimum absolu. Quinze participants rejettent l'objectif global, généralement au motif qu'il est trop faible (p. ex. *Alliance Sud*, *SKS*). Ainsi, *Helvetas Swiss Intercooperation* ou encore l'*ACSI* jugent les objectifs proposés insuffisants par rapport aux objectifs internationaux, tandis que l'*académie suisse des sciences* rappelle qu'il faut viser zéro émission nette à long terme. Au contraire, certains participants trouvent l'objectif trop ambitieux (p. ex., l'*APF*, l'*IKLIS*, *Fromarte*). La *CCIG* et *Développement Suisse* voudraient par exemple le fixer à 40 %, afin d'éviter un « Swiss Finish »¹⁸. Les associations de l'économie, notamment, avancent souvent l'argument qu'on ne peut soutenir l'objectif global que si la répartition entre les parts réalisées en Suisse et à l'étranger est flexible (p. ex. *Eco Swiss*, *UMS*). Par ailleurs, l'*Empa* craint que les objectifs fixés ne puissent être atteints par le projet et ses mesures, tandis que l'*Asitec* et *Isolsuisse* seraient favorables à la formulation d'un objectif unique en lieu et place d'objectifs sectoriels. *NIPCC Suisse* rejette clairement l'entier de la révision de la loi sur le CO₂, jugeant que l'homme n'est pas responsable des changements climatiques. Finalement, l'*ACSI*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Alliance Sud* et d'autres participants saluent la formulation d'un objectif moyen, tandis que la *FER* et l'*Asitec* y sont opposés.

¹⁷ L'objectif de réduction des émissions de moins 40 % que s'est fixé l'EU correspond en fait à son objectif de réduction des émissions à réaliser sur son territoire, et n'est dès lors pas comparable à l'objectif global proposé par le présent projet, car cet objectif de moins 50 % comprend les parts des réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger.

¹⁸ Cette expression exprime la tendance qu'aurait la Suisse, selon certains, à se fixer des règles plus élevées et plus exigeantes que les règles internationales.

Pour ce qui est des entreprises et particuliers, onze participants se disent explicitement favorables à l'objectif proposé (p. ex., *Bell AG, Migros, Flughafen Zürich AG, Business Campaigning GmbH*). L'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut* sont même d'avis qu'une réduction de 50 % est un minimum absolu. Par ailleurs, deux particuliers souhaiteraient le voir passer à moins 60 %. Au contraire, *HKBB* estime que l'objectif devrait être abaissé à 40 %, tandis que deux participants s'opposent à toute mesure de politique climatique. De manière plus nuancée, *SFPI, Erdgas Innerschwyz AG* et d'autres estiment que les objectifs sont réalisables, mais que le potentiel des réseaux de gaz, de chaleur résiduel et d'énergies renouvelables doivent être pris en compte. En outre, *Clariant Produkte* ou encore *Swiss Steel AG* ne s'opposent pas à l'objectif global, mais refusent l'objectif moyen et la fixation de parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger. L'*EPFL* est d'avis que l'objectif global de moins 50 % ne serait raisonnable qu'à condition que d'autres mesures soient prises (p. ex., réviser le droit du bail qui constitue souvent une barrière à la rénovation ; augmenter les subsides du Programme Bâtiments ; mettre en place une stratégie claire quant aux solutions de cogénération en remplacement prioritaire des chauffages à mazout ; encourager les véhicules électriques et hybrides). En ce qui concerne l'objectif moyen, 23 participants le refusent (p. ex., *Dottikon Exclusive Synthesis AG, Syngenta Crop Protection AG, Kimberly-Clark GmbH*). *Technische Betriebe Uzwil* ou encore *ZZ Wancor AG* trouvent la formulation d'un objectif moyen inutile, tandis que *Verband Aargauischer Stromversorger* ou encore *SWL Energie AG* trouvent cet objectif moyen trop élevé par rapport au temps imparti. Au contraire, huit participants saluent la formulation d'un objectif moyen (p. ex., *Erdgas Innerschwyz AG*). De plus, *SFPI* et d'autres estiment que l'objectif moyen devrait être constamment amélioré.

6.2 Objectif national et objectif moyen de la Suisse

Le Conseil fédéral propose, dans son projet, un objectif de réduction national contraignant de 30 % par rapport à 1990 d'ici à 2030. La majorité des participants (40 %¹⁹) est favorable à une hausse de la part de réduction à réaliser en Suisse (p. ex., *GE, SH, ville de Zurich, PS, les Verts, USS, Alliance climatique Suisse, Suissetec*), alors que 36 % d'entre eux souhaitent que les parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger soient flexibles (p. ex., *SO, GR, EnDK, DTAP, economiesuisse, Swissmem, scienceindustries, Swissoil*). Par ailleurs, 20 % des participants sont en accord avec la part minimale de réductions à réaliser en Suisse (p. ex., *AG, ZG, TI, Groupe E, CFF, Swiss Engineering, CI CDS*). Les 4 % restants souhaitent que la part minimale des réductions à réaliser en Suisse soit abaissée.

Quatorze cantons se rallient à la prise de position de l'*EnDK* et de la *DTAP* et demandent une flexibilisation des parts à réaliser en Suisse et à l'étranger, les objectifs nationaux étant, de leur avis, difficiles à atteindre avec les mesures prévues (*SO, BL, GL, AR, AI, GR, LU, NE, OW, NW, SG, UR, ZH, SG*). La commune de *Flühli Sörenberg* est du même avis. Pour la plupart d'entre eux, il n'est pas judicieux de fixer des parts étant donné que les coûts de réduction des émissions et les changements de potentiels de réduction pourraient fluctuer. Le canton de *Soleure* estime que l'endroit de la réduction importe peu. Trois cantons (*TI, AG* et *ZG*) acceptent les objectifs nationaux proposés. À l'inverse, huit participants estiment que la part minimale de réduction des émissions en Suisse proposée est trop basse (*GE, SH, VD, BE, BS, TG, ville de Lausanne, ville de Zurich*). Plusieurs cantons demandent que l'objectif national soit relevé (à 40 % pour *BE* et *SH*, à 35 % pour *VD* et à 60 % pour *GE*).

S'agissant des conférences, des commissions et des associations de communes, la *DTAP*, l'*EnDK* et l'*Association des Communes Suisses* s'accordent en principe sur la nécessité de fixer des objectifs nationaux mais demandent une flexibilisation des parts réalisées en Suisse et à l'étranger, arguant que, mis à part les domaines du bâtiment et de l'industrie, l'effet des mesures est insuffisant et que les objectifs nationaux prévus pourraient dès lors s'avérer difficiles à atteindre. L'*Union des villes suisses* demande une augmentation de l'objectif national.

¹⁹ Les pourcentages de ce paragraphe ne prennent en compte que les participants qui se sont explicitement positionnés par rapport à la fixation de l'objectif global de réduction des émissions. Ces résultats se basent ainsi sur 185 participants, les 71 restants n'ayant pas de réponses assez explicites pour en déduire une position précise.

Parmi les partis politiques, six se déclarent en faveur de la définition d'un objectif national (*Verts, Jeunes Vert-e-s, PS, Vert'libéraux, PDC, PBD*). Les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* réclament toutefois qu'il soit considérablement augmenté. Ces trois partis voudraient en effet élever la part minimale des réductions à réaliser en Suisse à 60 %. Ils estiment qu'il est préférable de réduire davantage en Suisse en raison de la probable future augmentation des coûts de réduction à l'étranger ainsi que des exigences de transparences et de contrôle de qualité des réductions. Le *PDC*, le *PBD* et le *PLV* sont d'accord avec l'objectif national proposé. Le *PDC* et le *PVL* supposent également que les réductions à l'étranger deviendront plus coûteuses, tandis que les réductions en Suisse favorisent l'innovation et amènent des places de travail. Le *PDC* ajoute qu'étant donné l'objectif de zéro émission nette, les émissions réduites à l'étranger devraient aussi l'être en Suisse, d'où un doublement des coûts. Les *Jeunes libéraux-radicaux*, le *PLR* et le *PCS* s'opposent à la définition d'un objectif national et l'*UDC* est par principe opposée à la définition d'objectifs de réduction. Dans leurs commentaires concernant l'objectif national, le *PS*, les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PBD* exigent des objectifs plus élevés dans le domaine des transports. Le *PBD* suggère l'introduction de mesures supplémentaires, telles que la tarification de la mobilité.

Les associations faïtières de l'économie ont une position critique vis-à-vis de l'objectif national, mais ce pour des raisons diverses. *GastroSuisse, economiesuisse, la SSE et Swissmem* souhaitent une répartition flexible entre les réductions réalisées en Suisse et à l'étranger. *Swissmem* relève que la fixation de proportions des réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger n'est pas nécessaire à la prise de mesures de réduction en Suisse. Le *Centre Patronal* n'est pas opposé à la définition d'un objectif national mais estime que 30 % est un objectif trop sévère. L'*USAM* propose quant à elle de fixer la part des réductions à réaliser en Suisse à 25 % et celle à réaliser à l'étranger à 25 % également. L'*USS, Travail.Suisse, swisscleantech et öbu* sont d'avis qu'il est nécessaire de définir un objectif national mais que celui fixé dans le projet est trop faible. *Travail.Suisse, swisscleantech et öbu* proposent de fixer le minimum de la part de réductions à réaliser en Suisse à 40 %. *Swisscleantech* ajoute que les réductions en Suisse favorisent l'innovation, évite des coûts d'inaction et permettent aussi de prendre le bon tournant avant que les coûts de réduction à l'étranger n'augmentent. Dans la même idée, *Travail.Suisse* affirme que plus on tarde à réduire les émissions en Suisse, plus les coûts dus à l'inaction pèseront sur la société, l'économie, et les générations futures.

Pour ce qui est des acteurs du secteur de l'énergie, douze participants souhaitent flexibiliser les parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger (p. ex., *Regio Energie Solothurn, Swissoil, ASIG, EWL, IGEB*). *Gasverbund Mittelland AG* et la *DSV* préconisent l'abaissement de la part minimale des réductions à réaliser en Suisse. *Swissoil* rappelle que les réductions en Suisse coûtent très chères. À l'inverse, dix participants estiment que la part minimale des réductions à réaliser en Suisse doit être relevée (p. ex., *SIG, GSP, ASCAD*). Plusieurs participants voudraient ainsi fixer la part minimale des réductions à réaliser en Suisse à 40 %. L'*AEE* estime que les réductions en Suisse sont bénéfiques pour la force d'innovation et les places de travail dans le pays. Le *GSP* trouve que la possibilité de réduire des émissions à l'étranger est une erreur de système étant donné que tous les pays doivent réduire leurs émissions. *InfraWatt* et l'*association suisse pour le couplage chaleur-force* sont d'avis que la part minimale des réductions à réaliser en Suisse devrait être réhaussée, mais qu'il faudrait pour ce faire mettre en place des mesures de réduction dans le domaine des transports. Par ailleurs, la *SVG, regioGrid, Groupe E* ou encore *Swisspower AG*, souhaitent que la part minimale des réductions à réaliser en Suisse soit fixée à 30 %. Pour le reste, *Swisspower AG, l'ASIG, EWL* et *Energie Thun AG* critiquent le flou autour des moyens de financement des mesures de réduction à l'étranger. La *DSV, Energie 360° AG* et *Regio Energie Solothurn* souhaitent par ailleurs que le potentiel de réduction des émissions offert par l'utilisation du gaz naturel soit reconnu. Pour *IWB*, la notion de « part minimale des réductions à réaliser en Suisse » doit être mieux définie. *Swisspower AG* souligne enfin qu'il est important que les degrés d'atteinte des objectifs soit rendus accessibles et transparents (p. ex. par l'Office fédérale de la statistique).

S'agissant des organisations des transports publics et privés, les *CFF* approuvent pleinement la proposition du Conseil fédéral. Cinq participants rejettent l'objectif national, là aussi pour des raisons différentes. L'*ATE, Mobilité piétonne Suisse, CESAR* et *PRO VELO Suisse* souhaitent notamment un ob-

jectif national plus élevé. Ces quatre organisations voudraient que la totalité des réductions des émissions (elles proposent un objectif de réduction de 60 %) soit réalisée en Suisse. Selon ces participants, il est problématique de permettre qu'une partie des émissions soient réduites à l'étranger, notamment en raison des incertitudes liées au nombre de certificats de réduction des émissions sur le long terme et de l'interdiction de concurrence qui exige de la transparence. Le fait que les réductions à l'étranger coûteront vraisemblablement de plus en plus cher est également souligné. À l'inverse, le TCS et les RMS seraient favorables à l'abaissement de la part minimale des réductions à réaliser en Suisse. L'UPSA et la FRS demandent une répartition flexible entre les parts réalisées en Suisse et à l'étranger. L'UPSA et la FRS sont d'avis que les réductions à l'étranger sont plus efficaces. Le TCS rappelle qu'avec 1 franc investi à l'étranger, dix fois plus de quantité de CO₂ est réduite par rapport à ce qui serait réduit avec le même montant en Suisse. Plus nuancé, la SIAA souligne que l'objectif national ne doit pas conduire à une augmentation des émissions à l'étranger. Par ailleurs, les CFF, l'ATE, PRO VELO Suisse, Mobilité piétonne Suisse et la CESAR souhaitent que le secteur des transports soit soumis à davantage de mesures de réduction.

Les réponses faites par le groupe des organisations et associations diverses concernant l'objectif national sont également hétérogènes. La plupart des participants ne sont pas d'accord avec la proposition, certains parce qu'ils estiment qu'il est trop bas (p. ex. Alliance Sud, SKS), d'autres parce qu'ils souhaitent une répartition flexible entre les parts à réaliser en Suisse et à l'étranger (p. ex. APF, Asitec). Huit participants acceptent l'objectif national proposé (p. ex. Lignum, Forêt Suisse, UFS, CI CDS). Dans le détail, 22 participants sont favorables à un réhaussement de la part minimale des réductions à réaliser en Suisse. Helvetas Swiss Intercooperation ou encore Swissaid proposent notamment d'élever cette part à 60 %, tandis que pour Energie-bois Suisse, elle doit correspondre aux deux tiers de l'objectif global de réduction. À l'inverse, 19 participants souhaitent que les parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger ne soient pas définies (p. ex., SAB, FER, Cemsuisse). Scienceindustries est d'avis que la flexibilisation de ces parts rend le processus plus efficace. Aqua Nostra Suisse souligne que le prix de la tonne d'éq.-CO₂ en 2030 devrait être d'environ 50 francs dans l'UE contre 270 francs en Suisse. Par ailleurs, douze participants sont d'accord avec la part minimale de réductions à réaliser en Suisse de 30 % (p. ex., ASA, Swiss Sustainable Finance, Forêt Suisse). L'académie suisse des sciences défend par exemple la fixation d'une part minimale de réductions à réaliser en Suisse ambitieuse, avec les arguments suivants : forts potentiels dans les secteurs des transports et du bâtiment ; hausse de l'innovation ; ce qui n'est pas réduit en Suisse maintenant devra l'être plus tard ; ne pas encourager le financement de sources d'émissions à l'étranger. Finalement, plusieurs participants critiquent le manque d'égalité de traitement entre secteurs (p. ex., ACSI, Asitec, CI CDS, SKF). La SIAA souligne qu'en cas de ratification de l'Accord de Paris, une répartition des réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger n'aura plus aucun sens sur la durée car tous les pays ayant pris un engagement devront prendre des mesures à l'échelon national.

En ce qui concerne les entreprises et particuliers, une majorité de participants estime qu'il ne faudrait pas fixer de parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger (p. ex., SWL Energie AG, Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG, Valorec Services AG). Lonza AG ou encore Swiss Steel AG sont d'avis que la flexibilisation des possibilités de réduction rendrait le processus plus efficace. General Electric GmbH est d'avis que l'absence de part minimale de réductions à réaliser en Suisse n'aurait que peu d'influence, car les certificats de réduction des émissions devraient vraisemblablement coûter de plus en plus cher. BASF Schweiz AG et les autres entreprises de l'industrie pharmaceutiques affirment n'accepter l'objectif global de réduction de 50 % qu'à la condition que les parts de réductions à réaliser en Suisse et à l'étranger restent flexibles. Toutefois, un nombre assez important de participants se dit favorable à la fixation d'une part minimale des réductions à réaliser en Suisse (p. ex., Migros, Coop, EPFZ, Thomas Eiche AG). StWZ Energie AG et d'autres, trouvent la part minimale des réductions à réaliser en Suisse ambitieuse, mais relèvent qu'elle représente une chance pour l'innovation. Faktor-Plus KI GmbH ou encore Hergiswiler Glas AG sont d'avis que cette part doit être la plus élevée possible (tout en restant réalisable) pour permettre les investissements dans le pays. Coop et Migros souhaitent que la part minimale de réduction à réaliser en Suisse soit fixée à 40 % (sur un objectif global de 60 %). Parmi les avis plus nuancés, Flughafen Zürich AG craint que la fixation d'une part minimale des réductions à

réaliser en Suisse entraîne un transfert de la pollution à l'étranger (fuite de carbone). *Rudolf Schmid AG* est par ailleurs d'avis que cette part devrait prendre en compte l'importation d'énergie (notamment l'électricité en provenance d'Allemagne et issue du charbon).

6.3 Taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles et exemption de la taxe pour les entreprises à fort taux d'émission

Tous les participants sont plus ou moins d'accord avec la poursuite de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Environ 57 % des participants souhaitent que le montant maximal soit fixé à au moins 240 francs. Par ailleurs, la quasi-totalité des participants est favorable aux dérogations s'appliquant à l'exemption de la taxe pour les entreprises à fort taux d'émission ne participant pas au SEQE. Environ 90 % des participants rejette le critère d'exemption basé sur le rapport entre la charge nette due à la taxe et la masse salariale. S'agissant du choix de variantes proposé, une tendance claire en faveur du modèle « harmonisation » se dessine ; toutefois, les représentants de l'économie relèvent que les deux modèles présentent des avantages et des inconvénients et qu'une combinaison des deux, à l'instar de ce qui est pratiqué dans la période d'engagement actuelle, s'avérerait être la meilleure solution²⁰.

6.3.1 Maintien de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles

Dans son projet de révision de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral propose de maintenir la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles et de fixer le montant maximal de la taxe sur le CO₂ à 240 francs (au lieu de 120 francs à l'heure actuelle). Si tous les participants sont d'accord avec le maintien de la taxe sur le CO₂, à part quelques participants tels que l'*UDC*, Le montant maximal fait débat. Environ 43 %²¹ des participants souhaitent que ce montant soit maintenu à 120 francs, tandis que 41 % acceptent sa hausse à 240 francs. Par ailleurs, 16 % des participants souhaitent que le montant maximal soit plus élevé que 240 francs, ou qu'aucun montant maximal ne soit fixé. Par conséquent, 57 % des participants appellent à la fixation d'un montant maximal d'au moins 240 francs.

En ce qui concerne plus spécifiquement les cantons et communes, la grande majorité des participants (à l'exception de *VD*, *GE*, *SH* et de la *ville de Soleure*) est favorable à la hausse du montant maximal de la taxe à 240 francs. Plusieurs participants estiment qu'une telle hausse encourage une utilisation parcimonieuse de l'énergie et favorise la transition vers des sources d'énergie pauvres en CO₂ (p. ex., *AG*, *AR*, *BE*, *BS*, *GL*, *GR*, *ville de Lausanne*, *TI*, *UR*). Trois cantons (*SO*, *TG* et *BE*) jugent quant à eux que la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles est une mesure efficace. Trois autres cantons (*AR*, *AI* et *GR*) voient positivement le fait que les entreprises et ménages économes en énergie sont récompensés. Le *canton d'Argovie* rappelle que la taxe sur le CO₂ est un très bon moyen pour prendre en compte les coûts externes liées aux émissions de CO₂. Trois cantons (*VD*, *GE* et *SH*) proposent de planifier l'augmentation graduelle du montant de la taxe. Le *canton de Genève* ajoute que la prévisibilité de la hausse de la taxe permettrait aux entreprises de pouvoir anticiper les coûts qui lui sont liés. Le *canton de Schaffouse* indique que la taxe renforce la compétitivité à long terme, mais affirme que le montant maximal doit être soit doublé, soit mis de côté. À l'inverse de tous les autres participants, la *ville de Soleure* refuse la proposition car elle estime que les carburants devraient également être soumis à une taxe. Tout en acceptant la proposition, le *canton de Berne* et la *ville de Zurich* rejoignent cette position, et trouvent dommageable que la taxe sur le CO₂ ne soit pas étendue aux carburants.

²⁰ Deux variantes ont été proposées à la discussion en vue de la simplification du système d'exemption de la taxe souhaitée par le Conseil fédéral : la *dissociation* ou l'*harmonisation*. Dans la variante « *dissociation* » l'exemption de la taxe sur le CO₂ est découplée du modèle cantonal pour grands consommateurs et du remboursement du supplément réseau (RSR). Les entreprises s'engagent à respecter un objectif de limitation descendant (top-down) défini en tonnes d'éq.-CO₂. Dans la variante « *harmonisation* », l'engagement de réduction comporte un objectif relatif (intensité en gaz à effet de serre) en %, spécifique à l'entreprise. Cet objectif est déterminé individuellement, pour chaque entreprise, sur la base d'une analyse de son potentiel et de l'objectif sectoriel de l'industrie concernée, ainsi qu'en fonction des émissions de gaz à effet de serre attendues, qui sont corrélées à l'évolution de la production. Cette analyse du potentiel peut également être utilisée pour les conventions d'objectifs de la législation sur l'énergie (RSR, modèle cantonal pour gros consommateurs).

²¹ Ces pourcentages ne prennent en compte que les participants qui se sont explicitement positionnés par rapport à la fixation du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Ces résultats se basent ainsi sur 185 participants, les 71 participants restants n'ayant pas de réponses assez explicites pour en déduire une position précise.

Pour ce qui est des conférences, commissions et associations de communes, le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* saluent une hausse du montant maximal de la taxe, qui encourage une utilisation parcimonieuse de l'énergie et une transition vers l'utilisation de sources d'énergie émettant peu ou pas de CO₂. L'*Union des villes suisses* est aussi d'avis que la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles est une mesure efficace. Elle émet toutefois quelques réserves quant à la hausse du montant maximal, et craint pour la compétitivité des entreprises suisses des branches à fortes émissions. Elle estime aussi que le montant maximal actuel est déjà bien élevé, d'ailleurs le deuxième plus élevé au monde. Cette association affirme en outre que tous les secteurs devraient être concernés par une taxe sur le CO₂. Moins nuancée, l'*Association des communes suisses* s'oppose à la hausse du montant actuel de la taxe, qui est déjà selon elle très élevée en comparaison des autres pays. Elle estime qu'une nouvelle augmentation affaiblirait la compétitivité de la Suisse.

Chez les partis politiques, une majorité des participants est favorable à la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles (*PS*, *Verts*, *Jeunes Vert-e-s*, *PVL*, *PDC*, *PCS*). Ces six partis politiques estiment que cette taxe est une mesure efficace. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* précisent que la taxe sur le CO₂ est efficace pour protéger le climat et que c'est un instrument efficient en termes de coûts. Ils ajoutent que le montant maximal de la taxe doit être assez élevé et prendre en compte les coûts externes. Ils estiment que la taxe renforce la compétitivité de la Suisse sur le long terme. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* voudraient d'ailleurs en faire plus que ce qui est proposé dans le projet. Ainsi les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* voudraient que la possibilité d'augmenter régulièrement le montant de la taxe soit examinée. Dans la même idée, le *PS* est d'avis que le montant maximal de la taxe devrait être rehaussé (p. ex à 360 francs/t de CO₂). Au contraire, le *PLR* et les *Jeunes Libéraux-Radicaux* estiment que le montant maximal actuel de 120 francs, déjà bien élevé, ne doit pas être dépassé car toutes les entreprises n'ont pas accès à l'exemption. Plus nuancé, le *PBD*, bien que très favorable à la taxe sur le CO₂ en tant que principal instrument de la politique climatique, est d'avis qu'un montant maximal fixé à 240 francs serait bien trop élevé. L'*UDC*, s'opposant à tout instrument de politique climatique, est quant à elle contre la taxe sur le CO₂. Par ailleurs, le *PVL* est d'avis qu'il faut aussi agir sur les carburants.

Du côté des associations faïtières de l'économie, une minorité des participants est favorable à la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ (*Travail.Suisse*, *USS*, *Swisscleantech* et *öbu*). *Swisscleantech* et *öbu* sont d'avis que cette taxe est une mesure efficace. Ces deux organisations ajoutent qu'une hausse du montant maximal ne contredit pas les critères économiques, puisqu'elle encourage les entreprises à être plus efficaces en termes d'utilisation d'énergie, ce qui est bénéfique sur le long terme. *Travail.Suisse* est également d'avis que la taxe renforce la compétitivité des entreprises. Pour *öbu*, la taxe sur le CO₂ est efficace pour protéger le climat et efficiente en termes de coûts. *Travail.Suisse* estime qu'une hausse du montant maximal de la taxe renforce la direction souhaitée vers une utilisation parcimonieuse de l'énergie et une transition vers des sources d'énergie avec peu ou pas d'émissions de CO₂. L'*USS* est également d'avis qu'un montant plus élevé est plus à même d'induire les effets escomptés. *Travail.Suisse* relève que, même si la taxe est une bonne chose, un système d'encouragement basé sur les subventions serait plus efficient. Au contraire, une majorité rejette la hausse du montant maximal de la taxe (*USP*, *Gastrosuisse*, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *SSE*, *Swissmem*, *USPI*). L'*USP*, *Gastrosuisse* et *Hotelleriesuisse* estiment qu'un montant maximal de 120 francs est suffisant, et que la compétitivité des entreprises doit être protégée. Le *Centre Patronal* et la *SSE* soulignent quant à eux qu'en Suisse, le montant maximal de la taxe est déjà très élevé en comparaison internationale.

En ce qui concerne les acteurs du secteur de l'énergie, les avis sont très polarisés. *Biomasse Suisse*, *act*, *Energie 360° AG*, *GSP* ou encore *Ökostrom Schweiz* approuvent l'idée proposée. *Groupe E* et *regioGrid* sont par exemple d'avis que la taxe incite à une utilisation efficace des combustibles et favorise les énergies exemptes de CO₂. *Swissolar* et la *SVG* estiment que la taxe sur le CO₂ est un instrument efficient. Pour *Biomasse Suisse* et *SES*, une hausse du montant maximal de la taxe ne contredit pas les critères économiques puisqu'elle encourage les entreprises à être plus efficaces en termes d'utilisation d'énergie, ce qui est bénéfique sur le long terme. Par ailleurs, près de la moitié des participants de ce groupe estiment que des réductions d'émissions doivent être réalisées dans d'autres sec-

teurs. Ainsi, *Biofuels Suisse*, *Regio Energie Solothurn*, la *DSV*, *Energie 360° AG*, *IWB* ou encore *Swissolar* estiment qu'il faut aussi agir sur les carburants. En outre, l'*ASIG*, *EWL* et *Energie Thun AG* soulignent la forte augmentation des émissions dues aux carburants en comparaison à la diminution des émissions dues aux combustibles. L'*AEE* est d'avis qu'une taxe générale sur le CO₂ devrait être instaurée. L'*Association suisse pour le couplage chaleur-force* estime que pour éviter de désavantager l'énergie produite par des installations CFF en Suisse face aux énergies fossiles importées, la taxe pour les installations CCF doit massivement diminuer. Parmi les opposants, se trouvent notamment *Swissoil*, la *DSV*, l'*AES*, l'*ASIG*, *EWL* ou encore *Regio Energie Solothurn*. Pour *Swissoil*, une hausse du montant maximal aurait pour conséquence de grandement déformer le marché. Pour l'*UP*, elle affaiblirait la compétitivité des entreprises suisses. La *V3E* refuse la hausse du montant maximal et voudrait même l'abaisser à 84 francs, soulignant que les secteurs du bâtiment et de l'industrie réduisent déjà fortement leurs émissions et qu'une hausse du montant maximal de la taxe n'est donc pas nécessaire.

Chez les acteurs du secteur des transports, tous les participants sont favorables au maintien de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles et à la hausse du montant maximal de la taxe (*ATE*, *CESAR*, *PRO VELO Suisse*, *CFF*, *SIAA*, *Mobilité piétonne Suisse*). L'*ATE*, *Mobilité piétonne Suisse*, la *CESAR* et *PRO VELO Suisse* affirment que la taxe sur le CO₂ est efficace pour protéger le climat et efficiente en termes de coûts. L'*ATE* et la *CESAR* insistent sur le fait que cette taxe renforce la compétitivité sur le long terme. Cependant, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* voudraient en faire plus. Pour ces quatre associations, le montant de la taxe doit en effet être assez élevé afin de prendre en compte les coûts externes des émissions de CO₂ et il faudrait examiner la mise en place d'une augmentation régulière du montant de la taxe sur le CO₂, ainsi que la fixation d'un prix minimal pour le mazout.

Pour ce qui est des organisations de protection de l'environnement, tous les participants sont favorables à la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂, et souhaiteraient même en faire plus. L'*Alliance climatique Suisse*, l'*Initiative des Alpes* ou encore *BirdLife Suisse* sont d'avis que la taxe est efficace pour protéger le climat et efficiente en termes de coûts. En outre, *Oeku* ou encore *Greenpeace Suisse* pensent que la taxe renforce la compétitivité sur le long terme. Toutefois, tous les participants estiment que le montant maximal de la taxe doit être assez élevé et prendre en compte les coûts externes des émissions de CO₂ (p. ex., *PUSCH*, *Climat Genève*, *Aînés pour le climat Suisse*). C'est pourquoi ils proposent que soit examinée la possibilité d'augmenter régulièrement le montant de la taxe. Les *Grands-parents pour le climat* estiment quant à eux que le montant maximal de la taxe devrait être rehaussé (p. ex. à 360 francs). Les organisations de protection de l'environnement voudraient par ailleurs aussi fixer un prix minimal pour le mazout.

Du côté des organisations diverses, une petite majorité des participants est en faveur de la hausse du montant maximal de la taxe à 240 francs (p. ex., *Lignum*, *EPFL*, *First Climate Group*, *Swiss Engineering*, *FSBC*). *Isolsuisse*, *South Pole Group* et l'*Empa* soulignent également l'efficacité de la taxe. Selon *South Pole Group*, une hausse du montant maximal ne contredit pas les critères économiques, puisqu'elle encourage les entreprises à être plus efficaces en termes d'utilisation d'énergie, ce qui est bénéfique sur le long terme. *Swiss Engineering* affirme que l'atteinte des objectifs ainsi que la ratification de l'Accord de Paris seraient impossible sans la taxe sur le CO₂. *Suissetec* salue également le fait que les affectations partielles du produit de la taxe ciblent les entreprises et particuliers dont le comportement est positif pour le climat, renforçant ainsi l'effet incitatif. Environ un tiers des participants favorables à la hausse du montant maximal de la taxe voudraient aller plus loin que le projet. *Swissaid*, la *SKF* ou encore la *SKS* proposent que la possibilité d'augmenter régulièrement le montant de la taxe soit examinée. La *SIA*, *Stiftung Trigon* et l'*Académie suisse des sciences* sont d'avis qu'il serait peut-être mieux de ne pas fixer de montant maximal afin de pouvoir adapter la taxe selon le degré d'atteinte des objectifs. À l'inverse, plusieurs participants sont défavorables à la hausse du montant de la taxe (p. ex., *VMI*, *FRI*, *CCIG*, *Cemssuisse*, *Eco Swiss*, *FER*, *Fromarte*, *Prométerre*, *SSIGE*). Six participants estiment qu'une hausse du montant de la taxe affaiblirait la compétitivité des entreprises suisses (*scienceindustries*, *Développement Suisse*, *AsitecVSPG*, *Parahotellerie Schweiz*, *Swiss Beef*). La *FRI* ajoute que cette hausse serait loin d'être neutre en termes de coûts de l'énergie pour tous les ménages et toutes les entreprises. Plusieurs participants sont d'avis que le montant de la taxe est déjà bien assez élevé en

comparaison avec l'étranger et qu'elle internalise déjà les coûts des émissions (p. ex., *Hotelleriesuisse Grisons, Parahotellerie Schweiz, Forum PME*). L'ASLOCA souligne que les locataires ne sont pas toujours maîtres de leur utilisation de combustibles, et que les frais liés au chauffage ne sont pas toujours individuel. La CCIG craint une délocalisation des branches les plus à risques au détriment de l'économie suisse. La CI CDS accepterait quant à elle que le montant maximum de la la taxe dépasse les 84 CHF / t CO₂ à condition que toutes les entreprises puissent avoir le choix entre une convention d'objectif et le paiement de la taxe. Dans les autres commentaires, la CI CDS souhaite que des mesures sur les émissions des carburants soient prises.

En ce qui concerne le groupe des entreprises et des particuliers, moins de 20 % des participants (dont plus la moitié seulement sous certaines conditions) sont favorables à la hausse du montant de la taxe. *Flughafen Zürich AG, Thomas Eiche GmbH* ou encore l'EPFZ y sont explicitement favorables. *Business Campaigning GmbH* explique notamment qu'une telle hausse ne contredit pas les critères économiques, puisqu'elle encourage les entreprises à être plus efficaces en termes d'utilisation d'énergie. L'EPFZ et *Paul Scherrer Institut* voudraient d'ailleurs aller plus loin, estimant qu'il serait encore mieux de ne pas fixer de montant maximal afin de pouvoir relever la taxe plus librement selon les besoins. Un particulier dit même s'opposer au maintien de la taxe sur les combustibles tant que le système n'est pas plus fortement incitatif. Dans les autres commentaires, quinze entreprises rappellent qu'il faudrait aussi agir sur les carburants (p. ex., *Migros, Metall Service Menziken, Flumroc AG*). Le camp des opposants est quant à lui entre autres constitué de *AGZ Ziegeleien AG, Erdgaz Innerschwyz AG, General Electric GmbH* ou encore *ZZ Wancor AG*, 17 d'entre eux estimant qu'une hausse du montant de la taxe affaiblirait la compétitivité des entreprises suisses (p. ex., *Energie Seeland AG, Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG*). Par ailleurs, plusieurs participants refusent que le montant maximal de la taxe soit réhaussé tant que les carburants ne sont pas taxés de manière identique (p. ex., *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG*). *Kimberly-Clark GmbH* est d'avis que l'actuelle taxe prend déjà en compte les coûts externes. La *HKBB* serait quant à elle favorable à un abaissement du montant maximal par rapport à celui en vigueur actuellement, tandis que deux particuliers souhaitent la suppression pure et simple de la taxe sur le CO₂. Plus nuancés, une dizaine de participants sont favorables à la hausse du montant maximum de la taxe sur le CO₂ sous certaines conditions (p. ex., *Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Migros*). Plusieurs participants n'accepteraient que la taxe dépasse 84 francs qu'à la condition que toutes les entreprises puissent avoir le choix entre la convention d'objectif et le paiement de la taxe (p. ex., *Coop, Lonza AG, Emmi Suisse SA*).

6.3.2 Dérogations s'appliquant aux entreprises à fort taux d'émission (exemption de la taxe sur le CO₂)

Le maintien de l'exemption de la taxe sur le CO₂ est dans l'ensemble salué. Les organisations de protection de l'environnement acceptent également cette mesure, mais elles relèvent explicitement que la taxe d'incitation est au fond plus efficace et souhaitent que l'accès à l'exemption de la taxe soit limité. La plupart des représentants de l'économie sont d'avis qu'il faut laisser aux entreprises le libre choix entre le versement de la taxe sur le CO₂ et une exemption de la taxe.

En ce qui concerne les cantons et communes, presque tous les participants (sauf *BE, JU, VD* et *FR*) sont totalement favorables au maintien des possibilités d'exemption. Plusieurs participants estiment par exemple qu'elles sont tout à fait convenables (p. ex., *ZG, SZ, TG, TI, SO*). Les *villes de Soleure* et de *Zurich* sont par ailleurs d'avis que les possibilités d'exemption sont plus utiles à la protection du climat que l'augmentation des recettes de la taxe sur le CO₂. Deux cantons plus nuancés (*VD* et *JU*), soulignent que le nombre d'entreprises exemptées doit être le plus petit possible tout en reconnaissant que les exemptions permettent de ne pas prêter les entreprises suisses sur les marchés internationaux. Le canton de *Berne* est par ailleurs opposé à l'exemption des installations CCF, qui serait pour ce canton un encouragement indirect au courant électrique fossile. Pour le canton de *Genève*, les exemptions doivent rester rares car elles ne sont efficaces ni pour l'environnement ni pour l'économie et qu'elles créent des distorsions sur le marché.

Du côté des conférences, commissions et associations de communes, tous les participants se disent favorables au maintien des possibilités d'exemption. La *Conférence gouvernementale des cantons alpins*, l'*EnDK* et le *DTAP* affirment qu'elles sont convenables. L'*Association des communes suisses* ajoute que les conventions d'objectif en cas d'exemption de la taxe induisent des réductions des émissions et évitent de trop préjudicier la compétitivité de la Suisse. L'*Union des villes suisses* nuance quelque peu en relevant que les exemptions doivent rester exceptionnelles et ne pas concerner les entreprises à basses émissions.

Tous les partis politiques sont plutôt favorables au maintien des possibilités d'exemption. Le *PVL*, le *PDC* et le *PBD* estiment ainsi que les exemptions évitent de diminuer la compétitivité des entreprises suisses. Le *PVL* et le *PBD* ajoutent que les conventions d'objectifs induisent aussi des réductions d'émissions. Pour le *PDC*, les possibilités d'exemption débouchant sur une convention d'objectifs sont le meilleur compromis entre réduction des émissions et système préservant l'économie. Cependant, le *CVP*, le *PLR* et le *PBD* sont d'avis que toutes les entreprises devraient pouvoir être exemptées si elles le désirent. Le *PDC* précise que la diminution des contraintes étatiques rendrait les réductions des émissions plus efficaces. Au contraire, le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* sont d'avis que la possibilité d'exemption fait sens dans le système actuel, mais que les conditions d'exemption de la taxe doivent être strictes et en relation simultanée avec une taxe sur le CO₂ suffisamment élevée pour avoir l'effet incitatif nécessaire. Dans les autres commentaires, le *PCS* est d'avis que les entreprises exemptées ne devraient pas toucher de remboursements, tandis qu'à l'inverse le *PLR* refuse les limitations des possibilités de remboursement. Finalement, le *PVL* estime que les installations CCF ne devraient pas pouvoir être exemptées.

Les associations faitières de l'économie sont toutes plus ou moins favorables au maintien des possibilités d'exemption. Ainsi pour *Swissmem*, en permettant des investissements dans la réduction des émissions, les exemptions contribueraient à l'efficacité de la taxe sur le CO₂. Pour *Swisscleantech*, elles permettent le maintien de la compétitivité de certaines entreprises. Par ailleurs, *economiesuisse*, *GastroSuisse*, *Travail.Suisse*, *Hotelleriesuisse* et *UIGEM* souhaiteraient qu'elles soient élargies à toutes les entreprises. *Hotelleriesuisse* estime que toutes les entreprises des branches actuellement concernées par ces possibilités devraient pouvoir être exemptées. À l'opposé, l'*USP* et l'*USS* appellent à ce que le cercle des entreprises exemptées ne soit pas élargi. *Swisscleantech* va également dans ce sens en soulignant que les possibilités d'exemption ne doivent pas affaiblir l'efficacité de la taxe. *Travail.Suisse* est d'avis que les remboursements de la taxe ne devraient être accordés qu'aux entreprises réalisant activement des réductions. L'*USS* est quant à elle d'avis que les entreprises exemptées ne devraient pas être concernées par les remboursements.

Pour ce qui est des acteurs du secteur de l'énergie, presque tous les participants sont plus ou moins favorables au maintien des possibilités d'exemption. Cinq participants relèvent notamment le fait qu'elles permettent des réductions des émissions grâce à la convention d'objectifs, tout en ménageant la compétitivité des entreprises (*ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *act*, *DSV*). Plusieurs participants estiment que les possibilités d'exemption sont plus utiles à la protection du climat que l'est l'augmentation des recettes de la taxe sur le CO₂ (p. ex., *Energie Wasser Bern*, *Regio Energie Solothurn*, *Energie Thun AG*). *Groupe E* et *regioGrid* soulignent que les exemptions sont bénéfiques aux entreprises pour lesquelles la taxe représente une lourde charge nuisant à leur compétitivité. En outre, quatre participants sont d'avis que toutes les entreprises devraient avoir le droit d'être exemptées (*Swiss Electricity*, *IGEB*, *SIG*, *AES*). Pour *IGEB*, plus le cercle des entreprises exemptées est large, plus l'objectif des réductions des émissions peut être atteint facilement. Au contraire, *Biomasse Suisse* et la *SES* ne voudraient pas que le cercle des entreprises exemptées soit élargi. Contrairement à tous les participants ci-dessus, l'*AEE* et *IWB* s'opposent aux possibilités d'exemption. L'*AEE* estime qu'elles désavantagent les entreprises couvertes par le SEQE, tandis qu'*IWB* est d'avis que le système d'exemption peut conduire à désavantager la production d'énergie renouvelable par rapport à la production d'énergie fossile. De manière plus nuancée, pour *Ökostrom Schweiz*, les exemptions sont sensées, mais elles doivent s'accompagner d'une convention d'objectifs suffisamment ambitieuse.

Les acteurs du secteur des transports sont tous partiellement favorables au maintien des possibilités d'exemption. *PRO VELO Suisse*, l'*ATE*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* sont ainsi d'avis qu'elles font sens dans le système actuel, mais que les conditions d'exemption doivent être strictes et en relation simultanée avec une taxe sur le CO₂ suffisamment élevée pour avoir l'effet incitatif escompté. En outre, la *SIA* souhaite la suppression de la possibilité de remboursement partielle de la taxe pour les combustibles utilisés pour produire de l'électricité. Cette pratique désavantagerait selon elle la production d'électricité suisse par installation CCF tout en avantageant l'électricité étrangère provenant du charbon.

Toutes les organisations de protection de l'environnement sont partiellement favorables au maintien des possibilités d'exemption de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Ainsi, l'*Alliance climatique Suisse*, *Pro Natura* ou encore *Greenpeace Suisse* reconnaissent que ces possibilités font sens dans le système actuel, mais souhaitent que les conditions d'exemption restent strictes et en relation simultanée avec un montant de la taxe sur le CO₂ suffisamment élevé pour avoir l'effet incitatif escompté. Par ailleurs, l'association *Aînés pour le climat Suisse* est d'avis qu'une taxe imposée à tous les émetteurs de gaz à effet de serre serait plus efficace, moins coûteuse et moins administrative.

En ce qui concerne les organisations diverses, presque tous les participants sont favorables aux possibilités d'exemption. *Swiss Engineering* et *Swiss Textiles* rappellent par exemple que les exemptions de la taxe sont très efficaces en termes de réduction des émissions grâce aux conventions d'objectifs. *UFS* estime que les possibilités d'exemption évitent des risques de délocalisation d'entreprises, ce qui engendrerait des pertes d'impôts et l'augmentation d'importation d'énergie grise. La *CNCI* affirme quant à elle que les instruments visant à assurer la compétitivité de l'industrie sont indispensables. 18 de ces participants favorables appellent par ailleurs à l'élargissement du cercle des entreprises pouvant être exemptées (p. ex., *Cemuisse*, *FER*). En outre, plus d'une dizaine de participants voudraient même que toutes les entreprises puissent librement choisir à être exemptées ou non (p. ex., *scienceindustries*, *Asitec*, *CI CDS*). Contrairement à ces participants, *Swiss Beef*, *Aqua Nostra Suisse*, *Swissaid* ou encore *SKS* ne souhaitent pas que le cercle des entreprises exemptées soit élargi. La *FRC* estime aussi que le système d'exemption est inéquitable vis-à-vis des petits émetteurs, et particulièrement pour les ménages, qui supportent déjà abusivement la charge financière de ce système. Le *WSL* ajoute qu'il n'existe pas de raison scientifique au traitement différencié pour les entreprises à haute intensité d'émissions. De manière plus nuancée, l'*APF* ne soutient pas les possibilités d'exemption, à moins que les grands complexes immobiliers et les grandes infrastructures puissent être exemptés, tandis que *Suissetec* dénonce les inégalités entre l'industrie et la construction.

Les entreprises et particuliers sont presque tous favorables au maintien des possibilités d'exemption. Ainsi, plusieurs participants affirment que la possibilité d'exemption ménage la compétitivité des entreprises tout en étant favorable au climat (p. ex., *IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*, *Technische Betriebe Uzwil*). *Fenaco Genossenschaft* souligne que les exemptions permettent d'éviter des délocalisations. *General Electric GmbH* estime que les conventions d'objectifs participent au succès de la taxe en encourageant les entreprises à investir dans l'efficacité énergétique. Par ailleurs, 38 participants appellent à l'élargissement du cercle des entreprises exemptées (p. ex., *EPFZ*, *HKBB*, *IB Langenthal AG*). *SFPI*, *Wynagas AG* ou encore *SWL Energie AG* estiment que la limite d'émission à 100 tonnes de CO₂ est trop élevée et qu'elle ne profite qu'aux grandes entreprises, ces dernières étant d'ailleurs aussi concernées par le remboursement partielle en raison de leurs masses salariales souvent importantes. Par ailleurs, plusieurs entreprises appellent à ce que toutes les entreprises puissent librement choisir entre la taxe ou la convention d'objectifs (p. ex., *Migros*, *Swiss Steel AG*, *Clariant Produkte AG*). *Kimberly-Clark GmbH* souligne que le fait de permettre à toutes les entreprises de choisir librement entre l'exemption et la taxe permettrait de réduire les dépenses administratives dues aux contrôles et à la bureaucratie. Contrairement à ce qui précède, l'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut* sont d'accord avec la possibilité d'exemption, mais également favorables à une restriction du cercle des entreprises exemptées. *Business Campaigning GmbH* craint aussi que l'élargissement du cercle des entreprises exemptées affaiblissent l'efficacité de la taxe. Du côté des opposants aux possibilités d'exemption, *Genève aéroport* estime que toutes les sociétés devraient être soumises à un dispositif équivalent. Dans un autre sujet, pour plusieurs entreprises, les redistributions devraient concerner toutes les entreprises soumises à une convention d'objectifs et ayant réduit des émissions (p. ex., *Metall Service Menziken*,

Flumroc AG, Metoxit AG). *Ziegelwerke Roggwil AG* ou encore *Saphirwerk AG* ajoutent que la limitation des remboursements par le Conseil fédéral est inacceptable.

6.3.3 Critères d'exemption de la taxe sur le CO₂

Le projet propose que le droit à l'exemption de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles soit défini sur la base du rapport entre la charge nette découlant de la taxe et la masse salariale déterminante (possibilité d'exemption à partir d'une charge nette de 1 % de la masse salariale). Cette proposition est très largement rejetée par les participants à la consultation. En effet, plus d'une centaine d'entre eux s'y opposent, représentant environ 90 % des participants s'étant explicitement positionnés par rapport au critère proposé. Seuls 17 participants défendent le critère d'exemption proposé. Il est encore à noter que mises à part les organisations de protection de l'environnement et les acteurs du secteur des transports, dans tous les autres groupes, la tendance au refus est assez bien marquée, le groupe des entreprises et particuliers étant le plus fortement opposé au critère proposé.

En ce qui concerne plus spécifiquement les cantons et communes, seuls cinq cantons (*BE, GE, TG, TI, VD*) et la *ville de Lausanne* sont favorables à ce que le droit d'exemption découle du rapport entre la charge nette due à la taxe et la masse salariale. Le *canton de Vaud* qualifie ce critère de clair, transparent et simple. Plus nuancé, le *canton de Schwyz* ne serait d'accord avec le critère qu'à condition que les taxations soient levées au moyen d'un tableau progressif par rapport au total des salaires déterminants ou sur le chiffre d'affaires de l'entreprise. Toutefois, une bonne majorité des participants s'oppose à ce que le droit d'exemption découle de la masse salariale (*FR, BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SH, SG, OW, LU, VS, NW, ville de Soleure, ville de Zurich*). Ainsi huit participants craignent que ce critère amène des distorsions non prévisibles du marché (*BL, AR, AI, GR, ZH, SH, SG, FR*). La *ville de Soleure* estime que davantage d'entreprises devraient pouvoir être exemptées, tandis que dix participants sont d'avis que les entreprises devraient pouvoir être exemptées si elles le désirent (*BL, AR, AI, GR, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, UR, ville de Zurich*). Ils estiment ainsi que le choix de la convention d'objectifs devrait être fait par les entreprises et reposer sur leurs motivations et leurs réflexions économiques.

Du côté du groupe des conférences, commissions et associations de communes, tous les participants rejettent la proposition. En effet, l'*EnDK*, le *DTAP* et l'*Association des communes suisses* ne se disent pas convaincus par la solution proposée. L'*Union des villes suisses* va dans le même sens et craint des distorsions non prévisibles. Si cette solution venait toutefois à être choisie, elle souhaiterait que le seuil d'exemption de 1 % de la masse salariale soit relevé à 5 ou 10 %. En outre, l'*Association des communes suisses*, le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* estiment que le choix de la convention d'objectifs devrait être fait par l'entreprise et reposer ainsi sur sa motivation et ses réflexions économiques.

Du côté des partis politiques le *PCS* est le seul à véritablement soutenir le critère d'exemption proposé. Pour ce qui est des opposants, le *PDC* trouve que la solution proposée est trop compliquée, tandis que le *PBD* la qualifie d'inefficace. Les *Jeunes Libéraux-Radicaux* pensent que le critère d'exemption devrait être défini par rapport à un seuil d'émission, car le potentiel de réduction n'est pas fonction de la somme des salaires. Le *PVL* affirme que les exemptions sont efficaces en termes de réduction des émissions, tandis que l'absence de critères d'exemption réduirait les coûts d'administration. Par ailleurs, le *PVL*, le *PLR* et le *PBD* estiment que toutes les entreprises voulant être exemptées devraient pouvoir l'être. Le *PS*, les *Jeunes Vert-e-s* et les *Verts* estiment qu'il faudrait prendre en compte les prestations anticipées pour que les entreprises particulièrement ambitieuses aient plus de sécurité dans leur planification et ne repoussent pas leurs investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique. Ces trois partis estiment par contre que la définition par un indicateur (ou critère d'exemption) est préférable à une liste positive des entreprises pouvant être exemptées.

En ce qui concerne les associations faïtières de l'économie, seuls l'*USS* et *Travail.Suisse* sont partiellement favorables au critère proposé. Ces deux organisations craignent toutefois que le critère proposé induise un élargissement du cercle des entreprises exemptées. L'*USS* trouve ainsi que le seuil de 1 % du rapport entre la charge liée à la taxe et la somme des salaires bruts est trop bas. *Travail.Suisse* va

dans le même sens et affirme que le seuil de 1 % devrait être réhaussé si ce dernier permettait davantage d'exemptions qu'actuellement. Tous les autres participants de ce groupe rejettent la solution proposée. Huit participants sont d'avis que toutes les entreprises devraient être libres de choisir entre la taxe sur le CO₂ et la convention d'objectifs (*Swisscleantech*, *economiesuisse*, *Centre Patronal*, *Gastrosuisse*, *öbu*, *SSE*, *Swissmem*, *Hotelleriesuisse*). Selon *Swisscleantech* et *öbu*, un critère de restriction est inutile car les entreprises pour lesquelles l'exemption ne serait pas favorable seront « naturellement » filtrées. *Swissmem* et *economiesuisse* rappellent que les exemptions sont bénéfiques pour l'économie et l'environnement. Pour *Swisscleantech*, il est aussi problématique de fixer un seul critère sans tenir compte des différences sectorielles. Pour la *SSE*, même les plus petites entreprises doivent pouvoir être exemptées, car elles ont parfois de grand potentiel de réduction proportionnellement à leur taille.

Du côté des acteurs du secteur énergétique, seule l'*ASCAD* soutient véritablement le critère proposé. Le camp des opposants inclut quant à lui notamment *Biomasse Suisse*, *Energie 360°*, *EWL*, *Swisspower AG* ou encore l'*ASIG*. *Swisspower AG* juge par exemple que le critère proposé induirait de grosses dépenses administratives. *Energie Wasser Bern* est pour sa part d'avis que le critère d'exemption devrait être défini par rapport à un seuil d'émissions car le potentiel de réduction n'est pas fonction de la somme des salaires. *Act* estime que le critère proposé contredit le but de l'exemption qui est de décharger les entreprises compétitives sur le plan international pour prévenir des fuites de carbone. Pour la *DSV*, le critère de la masse salariale est une mauvaise idée car les entreprises intensives en CO₂ mais fortement automatisées seront avantagées. *Energie 360° AG* préfère le critère actuel qui est fixé selon la quantité absolue d'émission. Par ailleurs, sept participants voudraient que le cercle des entreprises pouvant être exemptées soit élargi (*ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *Regio Energie Solothurn*, *act*, *Groupe E*, *regioGrid*). *Biomasse Suisse*, *IGEB* et *V3E* estiment même que toutes les entreprises devraient pouvoir être exemptées.

Parmi les participants du secteur des transports, la plupart ne se sont pas prononcés sur le sujet. Par contre, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* sont partiellement favorables à la solution proposée. Ces quatre associations estiment toutefois qu'il faudrait prendre en compte les prestations anticipées pour que les entreprises particulièrement ambitieuses aient plus de sécurité dans leur planification et ne repoussent pas leurs investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique. Ces quatre participants sont aussi d'avis que la définition par un indicateur (ou critère d'exemption) est préférable à une liste positive des entreprises pouvant être exemptées. Par ailleurs, *HECH* propose que les organisations à but non lucratif sans charge salariale puissent être exemptées de la taxe sur le CO₂ tant que leurs émissions restent en dessous du seuil des 100 tonnes de CO₂.

Toutes les organisations de protection de l'environnement ayant donné leur avis sur ce sujet sont partiellement favorables à la solution proposée. La plupart des participants de ce groupe pensent que les prestations anticipées devraient pouvoir être prises en compte afin que les entreprises particulièrement ambitieuses aient plus de sécurité dans leur planification et ne repoussent pas leurs investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique (p. ex., *Alliance climatique Suisse*, *Initiative des Alpes*, *Pro Natura*, *PUSCH*). En outre, la plupart des organisations de protection de l'environnement sont d'avis qu'une définition par un indicateur est préférable à une liste positive des entreprises pouvant ou non être exemptées (p. ex., *Climat Genève*, *Greenpeace Suisse*, *Aînés pour le climat Suisse*, *oeku*, *WWF Suisse*).

En ce qui concerne les participants regroupés dans la catégorie des organisations diverses, une minorité de participants est plutôt favorable au critère proposé (p. ex., *Aqua Nostra Suisse*, *EPFL*, *First Climate Group*, *Isolsuisse*, *SIA*, *UFS*). *SAB* et *Prométerre* estiment par exemple que le critère proposé simplifie administrativement la question des exemptions. Par ailleurs, quelques organisations sont partiellement favorables à la solution proposée, notamment *Swiss Engineering* qui craint que le critère d'exemption basé sur la masse salariale puisse être une raison justifiant la baisse ou la stagnation des salaires. Toutefois, une bonne majorité des participants s'oppose à l'idée proposée (p. ex., *Cemsuisse*, *FER*, *Energie-bois Suisse*, *CI CDS*, *IGEB*, *scienceindustries*, *Asitec*). *AWV*, *Holzbau Schweiz* et *Forêt Suisse* sont par exemple d'avis qu'en vue de la stabilité des conditions-cadres, la mise en place d'un

tout nouveau critère est à rejeter. *Lignum* et l'ASA pensent par ailleurs que le critère proposé induirait le retrait arbitraire d'entreprises qui ont déjà fourni des efforts de réduction des émissions grâce à une convention d'objectif. L'*académie suisse des sciences* propose plutôt de prendre en compte le chiffre d'affaire, les coûts de production et l'influence de la taxe sur ces derniers (les entreprises dont les coûts de production sont haussés d'au moins 5 % par la taxe sur le CO₂ pourraient par exemple être exemptées). *PCBS* rejette le critère de la masse salariale pour les remboursements, et estime qu'un meilleur critère serait la quantité d'émission effectivement réduite. D'autre part, un certain nombre de participants souhaiterait que toutes les entreprises puissent librement choisir entre la taxe ou son exemption (p. ex., *ASA, scienceindustries, CI CDS, GSGI, Asitec, USVP, FER*). *Eco Swiss* affirme que le cercle des entreprises exemptées doit être élargi car les conventions d'objectifs induisent des réductions des émissions et évitent d'affaiblir la compétitivité des entreprises.

Chez les entreprises et les particuliers, tous les participants rejettent la proposition. Plusieurs entreprises questionnent ainsi la pertinence d'un critère portant sur la masse salariale, et ce d'autant plus dans un contexte d'automatisation croissante (p. ex., *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, IBAarau AG, Wynagas AG*). Selon certaines entreprises, le critère de 1 % de la masse salariale n'a pas de base scientifique et punirait des entreprises qui ont réalisé des mesures de réduction par le passé mais qui tomberaient au-dessous de ce seuil (p. ex., *Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Swiss Krono AG, Flumroc AG*). Selon ces participants, ces entreprises manqueraient alors de précieux remboursements pour maintenir leurs mesures. 3 entreprises craignent que ce système ne soit trop favorable aux entreprises fortement automatisées mais intensive en émissions (*Verband Aargauischer Stromversorger, Energie seeland AG, SWL Energie AG*). Pour l'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut*, le critère d'exemption devrait prendre en compte l'affectation de la taxe sur la compétitivité sur le marché internationale. L'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut* proposent plutôt de prendre en compte le chiffre d'affaire, les coûts de production et l'influence de la taxe sur le CO₂ sur les coûts de production. Pour *Business Campaigning GmbH*, il est aussi problématique de fixer un seul critère sans tenir compte des différences sectorielles. En outre, environ 60 % des opposants appellent à ce que toutes les entreprises puissent choisir entre la taxe ou l'exemption (p. ex., *AG Ziegelwerke Muri, Bell AG, Coop, Metall Service Menziken, Syngenta Crop Protection AG, Technische Betriebe Uzwil*). *Emmi Suisse SA* et *Lonza AG* sont d'avis que l'absence de critère (et donc la possibilité d'accroître le nombre de conventions d'objectif de réduction) serait profitable à l'écologie et à l'économie. De la même manière, *ZZ Wancor AG* affirme que c'est en laissant cette liberté aux entreprises que l'objectif de 50 % de réduction pourra être atteint.

6.3.4 Variantes pour l'aménagement de l'exemption de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles

En ce qui concerne les deux variantes proposées pour l'aménagement de l'exemption de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles, une majorité des participants dit préférer le modèle « harmonisation » au modèle « dissociation ». Le premier modèle comptabilise presque quatre fois plus d'adeptes que l'autre (52 participants contre 14 pour le modèle « dissociation »). Il est aussi à noter que beaucoup de participants disent préférer le modèle « harmonisation », tout en soulignant qu'aucun des deux systèmes n'est véritablement optimal à leurs yeux. Par ailleurs, un nombre un peu plus élevé que le nombre de participants préférant le modèle « harmonisation » affirment qu'aucun des deux modèles proposés n'est convaincant. En outre, un nombre important de participants souhaiterait davantage un système se basant sur le modèle « harmonisation » mais intégrant certains paramètres du modèle « dissociation ». Il est encore important de noter qu'un nombre très important de participants ne se sont pas prononcé sur ce sujet.

Pour ce qui est du choix entre les deux modèles d'exemption proposés, une majorité des cantons et communes préfère le modèle « harmonisation » (*AG, BS, FR, GE, JU, TG, TI, VD, ville de Zurich*). Deux cantons (*TI* et *VD*) et la *ville de Zurich* saluent par exemple les solutions plus individuelles permises par le modèle « harmonisation ». Le canton de *Genève* et la *ville de Zurich* préfèrent ce système en raison de sa prise en compte de l'intégralité du CO₂ et de l'énergie ainsi que des effets de substitutions. Le

canton du Jura préfère ce modèle car il évite aux entreprises de s'engager dans des démarches parallèles conduisant dans les faits à des effets comparables. Le *canton d'Argovie* critique quant à lui le modèle « dissociation », qui ne prendrait pas assez en compte l'hétérogénéité des secteurs et punirait les entreprises qui ont déjà effectué des efforts volontaires importants. Le modèle « dissociation » n'est quant à lui préféré que par le *canton de Schwyz*. Par ailleurs, cinq participants ne se disent convaincus par aucun des deux modèles (*BL, AR, AI, GR, ville de Soleure*). Deux d'entre eux (*GR* et *BL*) mettent en exergue le fait que la peur de devoir rembourser une partie de la taxe peut être un frein à l'investissement dans l'efficacité énergétique. Par ailleurs, onze cantons disent soutenir un instrument basé sur une convention d'objectifs (*BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SZ, OW, LU, VS, NW*). En outre, sept cantons soulignent qu'une solution pour la période de transition doit être trouvée (*AR, AI, GR, GL, ZG, SG, VS*).

Dans le groupe des conférences, commissions et association de communes, seule l'*Union des villes suisses* s'est rangée du côté du modèle « harmonisation », les autres participants n'ayant pas fait de choix. L'*Union des villes suisses* préfère ce système en raison des solutions plus individuelles qu'il permet. Elle souligne aussi qu'il prend en compte l'intégralité du CO₂ et de l'énergie ainsi que les effets de substitutions. Elle estime toutefois que la sanction du remboursement de seulement 30 % de la taxe en cas de manquement des objectifs est un désavantage et peut entraîner une dérive. Pour ce qui est des autres participants, l'*Association des communes suisses*, le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* souhaitent qu'une solution soit trouvée pour la période de transition entre les deux modèles.

Du côté des partis politiques, aucun des deux modèles proposés ne ressort véritablement, la majorité n'ayant soit pas d'avis, soit aucune préférence pour l'un ou l'autre des deux systèmes. Pour ce qui est du modèle « harmonisation », seul le *PVL* le soutient explicitement. D'autres partis lui reconnaissent toutefois des avantages. Ainsi le *PVL*, le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* voient de manière positive le fait que ce modèle propose des solutions plus individuelles. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* ajoutent qu'il est aussi bénéfique que ce système ne permette pas d'utiliser des certificats de réduction des émissions. Cependant, le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment aussi que les règles de sanction ne sont pas convaincantes. Pour ce qui est du modèle « dissociation », le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* s'accordent sur le fait que ce système pourrait être moins coûteux que l'autre. Par contre, du côté de ses désavantages, le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* soulignent que ce système rend la discussion sur le potentiel d'efficacité moins contraignante, alors que le contraire eut été souhaitable. D'autre part, le *PLR* ne se dit convaincu par aucun des deux modèles, et préconise une fusion des deux, permettant l'harmonisation tout en évitant la sélection bureaucratique des entreprises exemptées. Dans cette même idée, le *PBD* voudrait que les entreprises soient libres de choisir entre le système d'objectif relatif²² (modèle « harmonisation ») et l'objectif de limitation descendant (top-down)²³ (modèle « dissociation »). Allant dans la même direction, le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment que les deux systèmes impliquent une grosse bureaucratie pour peu d'économie d'émission. Ces trois mêmes partis pensent qu'il faudrait obliger les entreprises, en cas de manquement de l'objectif de réduction, à rendre la totalité, et non le tiers de la taxe remboursée. Par ailleurs, le *PVL* propose de mettre en place un mécanisme qui puisse prendre en compte les prestations de réduction des émissions déjà effectuées, cela afin d'éviter que des entreprises soient pénalisées alors qu'elles ont déjà optimisé leur consommation d'énergie.

Pour ce qui est des associations faitières de l'économie, la plupart ne sont pas vraiment convaincues par l'une ou l'autre des deux possibilités. Entre les deux systèmes, la majorité des participants penchent toutefois pour le modèle « harmonisation », qui recueille notamment la préférence de l'*USS*, *öbu*, la *SSE*, ou encore *Swisscleantech*. *Swissmem* estime par exemple que ce modèle propose des solutions

²² L'objectif relatif correspond à l'intensité en gaz à effet de serre et est déterminé individuellement, pour chaque entreprise, sur la base d'une analyse de son potentiel et de l'objectif sectoriel de l'industrie concernée, ainsi qu'en fonction des émissions de gaz à effet de serre attendues, qui sont corrélées à l'évolution de la production.

²³ L'objectif de limitation descendant est défini en tonnes d'éq.-CO₂ et correspond à l'ampleur de la réduction que se fixe l'entreprise à partir de l'objectif sectoriel fixé pour l'industrie concernée. Le point de départ correspond aux émissions effectives et, pour les entreprises déjà exemptées, à l'engagement de réduction existant afin de tenir compte des prestations de réduction antérieures.

plus individuelles et qu'il calcule mieux le potentiel de réduction en prenant aussi en compte les réductions des émissions déjà effectuées. Dans la même optique, la SSE salue le fait que les réductions déjà réalisées soient aussi prises en considération, car il est selon elle important que les programmes de réduction privés puissent également être pris en compte. Par contre, des désavantages au modèle « harmonisation » sont aussi relevés. *Öbu* et *Swisscleantech* sont notamment d'avis qu'avec l'objectif relatif (modèle « harmonisation »), plane le risque que l'objectif en question ne devienne que symbolique si toutes les mesures économiques sont épuisées. Pour l'*USS*, les règles de sanction ne sont pas convaincantes du fait qu'il est exigé de ne rembourser que 30 % de la taxe en cas de manquement de l'objectif. *Travail.Suisse* trouve aussi que les sanctions devraient être renforcées. Aucun participant ne préfère véritablement le modèle « dissociation » tel que proposé.

Du côté des acteurs du secteur énergétique, la majorité des participants reste soit sans avis soit en faveur d'une combinaison des deux systèmes proposés. Les deux modèles d'exemption sont par contre plus ou moins à parité en termes de nombre d'adhérents. En effet, *act*, *DSV*, *IGEB* et les *SIG* disent explicitement préférer le modèle « harmonisation », tandis que le modèle « dissociation » reçoit le soutien de l'*AEE*, d'*Energie Wasser Bern*, de *Gasverbund AG* et de *Swisspower AG*. Pour ce qui est des avantages du modèle « harmonisation », sept participants saluent la possibilité de définir des trajectoires de réduction individuelles (*act*, *Groupe E*, *regioGrid*, *SES*, *DSV*, *SIG*, *IGEB*). En ce qui concerne les désavantages du modèle « harmonisation », *Groupe E* et *regioGrid* sont d'avis qu'un système de pénalité par tonne excédentaire serait moins administrativement compliqué que le remboursement d'un pourcentage de la taxe sur le CO₂. En ce qui concerne le modèle « dissociation », *Biomasse Suisse* et *SES* sont d'avis qu'il pourrait être moins coûteux. Pour ce qui est des désavantages du modèle « dissociation », *act* et la *DSV* jugent que le calcul de réduction des émissions de 10 % n'est pas viable en raison de l'impossibilité de prendre en compte les réductions effectuées par le passé. Ces deux participants estiment aussi que la possibilité d'acheter des certificats de réduction des émissions obtenus à l'étranger est contre-productive pour la réduction des émissions. D'autre part, huit participants avouent n'avoir de préférence pour aucun des deux systèmes et se disent favorables à une combinaison des modèles (*Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *Energie 360° AG*, *SES*, *Swissolar*, *IGEB*). À l'instar d'*economiesuisse*, cinq participants souhaitent que le modèle permette la fixation d'objectifs pouvant prendre en compte la croissance, que les objectifs de réduction puissent être fixés individuellement ou par groupe d'entreprises et qu'ils soient calculés sur la base des potentiels de réductions des émissions économiquement possibles (*Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *IGEB*).

Du côté des acteurs du secteur des transports, la plupart des participants ne se sont pas prononcés sur le sujet. Seuls l'*ATE*, *PRO VELO Suisse*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* ont affirmé ne préférer aucun des deux modèles proposés. Ces quatre organisations estiment que les deux systèmes impliquent une grosse bureaucratie pour peu d'économie d'émissions. L'*ATE*, *PRO VELO Suisse*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* estiment qu'il est positif que le modèle « harmonisation » permette aux entreprises de fixer un objectif de manière individuel. Ces organisations saluent également le fait que ce modèle ne prenne pas en compte les certificats de réduction étrangers. Ces associations ne se disent toutefois pas convaincues par les règles de sanction, et préféreraient notamment qu'en cas de manquement de l'objectif, la totalité de la taxe doivent être remboursée par l'entreprise. En ce qui concerne le modèle « dissociation », l'*ATE*, *PRO VELO Suisse*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* jugent qu'il pourrait être moins coûteux.

Presque toutes les organisations de protection de l'environnement rejettent les deux modèles proposés (p. ex., *BirdLife Suisse*, *Greenpeace Suisse*, *Initiative des Alpes*). Ainsi, le *WWF Suisse* ou encore *PUSCH* trouvent que les deux modèles impliquent une grosse bureaucratie pour peu d'économie d'émission. Presque toutes les associations estiment aussi qu'une taxe globale avec compensation de l'imposition marginale serait plus adaptée à l'atteinte des objectifs. Pour ce qui est des avantages du modèle « harmonisation », la plupart des participants saluent le fait que ce système permette aux entreprises de fixer un objectif de manière individuel. Ces organisations trouvent aussi positif que les entreprises ne puissent pas compenser les émissions avec des certificats de réduction étrangers (p. ex., *Alliance climatique Suisse*, *Oeku*). La plupart des associations trouvent toutefois que c'est l'ensemble

de la taxe sur le CO₂ qui devrait être remboursé en cas de manquement de l'objectif de réduction des émissions. En ce qui concerne le modèle « dissociation », la quasi-totalité des participants est d'avis que ce système pourrait être moins coûteux (p. ex., *Grands-parents pour le climat*). La plupart des organisations trouvent toutefois dommage que la discussion autour du potentiel d'efficacité soit évaluée.

Dans le groupe des organisations diverses, la plupart des participants ne se sont pas prononcés. Entre les deux systèmes, une petite majorité penche pour le modèle « harmonisation » (p. ex., *Cemsuisse, Empa, FER, industrie du bois suisse, ASA, Swiss Textiles*). Pour ce qui est des avantages de ce modèle, plusieurs participants saluent le fait qu'il propose des conventions d'objectifs individuelles (p. ex., *Empa, Fromarte, myclimate, Swiss Textiles*). *Cemsuisse* ou encore la *SKS* trouvent aussi positif qu'il ne permette pas de prendre en compte des certificats de réductions réalisées à l'étranger. L'*Industrie du bois suisse* et l'*UMS* trouvent par ailleurs le modèle « harmonisation » moins bureaucratique. De plus, l'*Empa* trouve bénéfique que le calcul du potentiel de réduction puisse aussi prendre en compte les potentiels économiques, et voit aussi d'un bon œil que la convention d'objectifs permette en même temps d'identifier et de mettre en place des mesures de réduction. Pour ce qui est des faiblesses du modèle « harmonisation », la *SKF* ou encore *Helvetas Swiss Intercooperation* préféreraient que la totalité de la taxe doive être remboursée par l'entreprise en cas de manquement de l'objectif. *South Pole Group* est d'avis qu'avec l'objectif relatif (modèle « harmonisation ») plane le risque que l'objectif en question ne devienne que symbolique si toutes les mesures économiques sont épuisées. Pour ce qui est du modèle « dissociation », plusieurs participants trouvent qu'il est moins coûteux en charge administrative (p. ex., *Energie-bois Suisse, Stiftung Trigon, Forum PME*). Pour l'*Académie suisse des sciences*, l'idée du modèle « dissociation » de calculer le potentiel de réduction futur est intéressante car cela fixe un horizon temporel large. L'*Académie* craint toutefois que cela puisse créer des insécurités juridiques.

Du côté des entreprises et particuliers, une majorité des participants soutient le modèle « harmonisation » (p. ex., *Saphirwerk AG, Genève aéroport, Energie Zürichsee Linth AG, HKBB, Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG*). Il est aussi à noter qu'un certain nombre d'autres participants disent préférer le modèle « harmonisation », tout en soulignant qu'aucun des deux systèmes n'est optimal (p. ex., *Migros, Espace Real Estate AG, Swiss Krono AG*). En ce qui concerne les avantages du modèle « harmonisation », neuf entreprises saluent le fait qu'il propose un objectif absolu « top-down » (p. ex., *Wynagas AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). En outre, neuf entreprises trouvent également positifs que les certificats de réductions des émissions réalisées à l'étranger ne puissent pas être pris en compte (p. ex., *IBAarau AG, SWL Energie AG*). *SFPI* et d'autres trouvent bénéfique qu'une seule convention d'objectifs soit nécessaire à ce modèle. *StWZ Energie AG* juge par ailleurs positif que les réductions effectuées par le passé sans la conclusion d'une convention d'objectifs puissent être prises en compte. De plus quatre entreprises préfèrent le modèle « harmonisation » en raison de la coordination qu'il permet entre les politiques climatique et énergétique (*Verband Aargauischer Stromversorger, Energie seeland AG, SWL Energie AG, IBB Energie AG*). Quelques inconvénients au modèle « harmonisation » sont toutefois mis en évidence. *Business Campaigning GmbH* est ainsi d'avis qu'avec l'objectif relatif plane le risque que l'objectif en question ne devienne que symbolique si toutes les mesures économiques sont épuisées. *Genève aéroport* souligne par ailleurs que la mise en place de ce modèle semble demander plus de travail. Bien qu'aucun participant ne soutienne véritablement le modèle « dissociation », certains de ses avantages sont toutefois reconnus. Pour *Business Campaigning GmbH*, ce système pourrait être moins coûteux que l'autre si les objectifs mondiaux sont utilisés en tant que références. La *HKBB* trouve quant à elle positif que ce modèle permette de prendre en compte des certificats de réduction des émissions. En ce qui concerne les inconvénients du modèle « dissociation », *IBB Energie AG* ou encore *Verband Aargauischer Stromversorger* estiment que la définition purement « top-down » de l'objectif péjore les entreprises qui ont déjà effectuées des réductions sans avoir conclu une convention d'objectifs. *Thomas Eiche GmbH* est d'avis que le modèle « dissociation » est incalculable pour les entreprises. Il est aussi à signaler qu'un certain nombre de participants se disent favorables à aucun des deux modèles proposés (p. ex., *BASF Schweiz AG, Clariant Produkte AG, Technische Betriebe Uzwil*). Par ailleurs, 17 participants se disent intéressés par la combinaison de certains aspects de l'un

et l'autre des modèles (p. ex., *EMS-Chemie AG, Migros, IB Langenthal AG*). La plupart de ces participants voudraient que l'objectif fixé prenne en compte la croissance, les réductions des émissions effectuées par le passé ainsi que les certificats de réduction étrangers. Plusieurs entreprises voudraient par ailleurs qu'il soit possible de choisir entre un objectif de réduction individuel ou commun pour un groupe d'entreprises, tout en étant défini à partir du potentiel d'efficacité économique sur une période de 10 ans (p. ex., *ZZ Wancor AG, Werke am Zürichsee AG*).

6.4 Mesures de réduction des émissions dans le secteur du bâtiment

De manière générale, un grand nombre de participants critique la focalisation du projet sur le secteur du bâtiment. Le souhait de traiter les secteurs de manière plus égale en termes de mesure de réduction des émissions se retrouve ainsi chez 63 participants. Pour ce qui est des mesures du projet concernant le secteur du bâtiment, à savoir la suppression de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments et l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles, elles sont plutôt rejetées par la plupart des participants.

6.4.1 Abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments

La proposition d'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments à partir de 2025 est refusée par plus de 60 % des participants ayant donné un avis sur cette question. Le camp des opposants se compose ainsi de 116 participants. Les participants favorables à l'abandon de l'affectation partielle représentent moins de 40 % des participants ayant donné un avis, soit un total de 70 participants.

En ce qui concerne les cantons et communes, une minorité des participants de ce groupe sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments (*AR, AI, GL, ZH, UR, SG, OW, LU, NW, ville de Soleure*), et neuf d'entre eux affirment que cette mesure sera obsolète en raison de la mise en place croissante de technologies appropriées et de l'utilisation croissante de sources d'énergie renouvelable. À l'inverse, 15 participants s'opposent à l'abandon de l'affectation partielle (*TI, GE, JU, TG, VD, NE, BL, BS, BE, FR, SH, SZ, ZG, ville de Zurich, ville de Lausanne*). Plusieurs participants révèlent la nécessité de cette mesure, à l'instar des cantons du *Jura*, de *Vaud* et de *Thurgovie* qui sont d'avis que le nouveau système incitatif ne suffira pas à lui tout seul pour atteindre les objectifs fixés pour le secteur du bâtiment. Les cantons de *Neuchâtel* et du *Tessin* sont par ailleurs d'accord sur l'efficacité du Programme Bâtiments. Le canton de *Bâle-Campagne* soutient que le Programme Bâtiments est bénéfique pour l'environnement et l'économie. Par ailleurs, six participants sont d'avis que le Programme Bâtiments ne doit en tous cas pas être arrêté avant que le SICE soit mis en place (*TI, GE, BS, TG, ville de Lausanne, ville de Zurich*).

Du côté des conférences, commissions et associations de communes, la plupart des participants sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle (*DTAP, EnDK, Conférence gouvernementale des cantons alpins, Association des communes suisses*). Le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* sont d'avis que ce programme sera obsolète en raison de la mise en place croissante de technologies appropriées et de l'utilisation croissante d'énergie renouvelables. Au contraire, l'*Union des villes suisses* soutient que l'affectation partielle ne doit être abandonnée qu'une fois que le SICE aura fait ses preuves.

En ce qui concerne les partis politiques, une minorité de participants est favorable à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments (*PLR, PBD, UDC*). Le *PLR* préconise un arrêt de cette affectation à partir de 2021 déjà, car le parti estime que le Programme Bâtiments induit trop d'effets d'aubaine, tandis que le *PBD* encouragerait davantage un système totalement incitatif. Le *PDC* et le *PVL* ont des avis plus nuancés et ne se disent pas contre l'abandon de l'affectation partielle, mais estiment que des mesures de remplacement doivent être prévues. À l'inverse, une petite majorité des participants s'oppose à la suppression de cette affectation partielle (*PS, Verts, Jeunes Vert-e-s, PCS*). Ces quatre partis estiment que le Programme Bâtiments est un des rares instruments efficaces de la politique climatique.

Chez les associations faïtières de l'économie, une minorité de participants est favorable à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments (*economiesuisse*, *USAM*, *Swissmem*). L'*USAM* et *economiesuisse* soulignent les effets d'aubaine du programme. *economiesuisse* insiste sur le fait que l'affectation travesti la fonction incitative de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. À l'inverse, une petite majorité des participants est opposée à l'abandon de l'affectation partielle (p. ex., *Centre Patronal*, *Travail.Suisse*, *USP*, *USPI*, *constructionsuisse*). L'*USPI* souligne notamment que ce programme encourage concrètement les propriétaires d'immeuble à assainir énergétiquement leurs immeubles. *Constructionsuisse* est quant à elle d'avis que l'encouragement à l'assainissement doit non seulement être maintenu, mais être renforcé. Dans les autres commentaires, la *SSE* et l'*USP* estiment que la coordination avec le SICE doit être planifiée.

Dans le secteur de l'énergie, une minorité composée de onze participants est favorable à l'abandon de l'affectation partielle (p. ex., *Energie 360° AG*, *UP*, *IGEB*, *Regio Energie Solothurn*, *Swisspower AG*, *V3E*). Cinq participants sont par exemple d'avis que cette affectation partielle nuit à la neutralité fiscale (*ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *DSV*, *V3E*). Six participants estiment quant à eux que les affectations sont étrangères aux mesures incitatives (*IGEB*, *ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *DSV*, *Energie 360° AG*). De manière plus nuancée, *Biomasse Suisse*, *Groupe E* et *regioGrid* ne sont pas vraiment contre l'abandon de l'affectation partielle, mais estiment que le délai prévu par le projet est trop court. À l'inverse, une petite majorité composée de treize participants sont défavorables à l'abandon de l'affectation partielle au Programme Bâtiments (p. ex., *AEE*, *Biomasse Suisse*, *SES*, *Groupe E*, *regioGrid*, *SIG*). Cinq participants soulignent par exemple l'insécurité qu'induirait cet arrêt sans la mise en place préalable du SICE (*Swisspower AG*, *AEE*, *IWB*, *Swissolar*, *SVG*). *InfraWatt*, *SES* ainsi que l'*ASCAD* sont quant à eux d'avis que l'important potentiel de réduction des émissions restant dans le secteur du bâtiment parle en faveur du maintien de l'affectation. Pour l'*Association suisse pour le couplage chaleur-force*, *InfraWatt* et l'*ASCAD*, la combinaison entre incitations et encouragements est le meilleur moyen d'obtenir des résultats.

Du côté des organisations des transports publics ou privés, les *CFF* et *SIAA* sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle. À l'opposé, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* ainsi que *PRO VELO Suisse* y sont opposés, estimant que le Programme Bâtiments est un instrument efficace. Ces quatre organisations soulignent aussi que l'efficacité de cette mesure serait encore augmentée par une hausse du montant de la taxe sur le CO₂. Elles estiment qu'en cas de suppression du Programme Bâtiments, un instrument de remplacement devrait être mis en place.

Les onze organisations de protection de l'environnement s'étant positionnées sur ce sujet sont opposées à l'abandon de l'affectation partielle au Programme Bâtiments (p. ex., *Alliance climatique Suisse*, *Initiative des Alpes*, *Pro Natura*, *PUSCH*, *BirdLife Suisse*, *Oeku*, *WWF Suisse*). Ces participants affirment que le Programme Bâtiments est une mesure efficace, et que son financement devrait être assuré, même en cas d'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂. Pour améliorer le Programme Bâtiments, dix organisations proposent d'augmenter la part des coûts d'assainissement énergétique des bâtiments pris en charge par la Confédération (taux de promotion) afin de diminuer les effets d'aubaine (p. ex., *Alliance climatique Suisse*, *Greenpeace Suisse*).

Dans le groupe des organisations et associations diverses, une minorité composée de 24 participants est favorable à l'abandon de l'affectation partielle (p. ex., *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung*, *Aqua Nostra Suisse*, *CCIG*, *FSBC*). Pour *Swiss Textiles* et *Eco Swiss*, il permettrait enfin à la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles de devenir véritablement une taxe incitative. *Scienceindustries* va dans le même sens en se disant opposée aux programmes d'encouragement en général. De manière plus nuancée, *Fromarte*, la *CI CDS* et *Swiss Enegineering* sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe au Programme Bâtiments, mais sont aussi favorables au maintien de ce programme. À l'inverse, une majorité composée de 31 participants est opposée à l'abandon de l'affectation partielle au Programme Bâtiments (p. ex., *AWV*, *académie suisse des sciences*, *SAB*, *Bio Suisse*, *ASLOCA*, *Prométerre*, *Forêt Suisse*). Huit de ces participants estiment que le Programme Bâtiment est une mesure de politique climatique efficace (p. ex., *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Alliance Sud*, *Action de Carême*). L'*Industrie du bois suisse*, *Isolsuisse*, l'*Académie suisse des sciences*, *Bio Suisse* ainsi

que *Développement Suisse* sont d'avis que l'affectation ne doit en tout cas pas être abandonnée si vite (en tout cas pas avant 2025 pour certains) en raison du grand potentiel de réduction des émissions restant dans le secteur du bâtiment. *AWV, Forêt Suisse* et *Holzbau Schweiz* soutiennent que ce programme profite d'un bon soutien politique, tandis que l'*APF* souligne qu'il encourage l'efficacité énergétique et est dès lors bénéfique pour les propriétaires. L'*Académie suisse des sciences* met en évidence le fait que le Programme Bâtiments permet de répondre, à l'inverse d'une taxe incitative, aux déficits de capitaux pouvant décourager certains propriétaires de bâtiment à investir dans l'efficacité de leurs infrastructures.

En ce qui concerne les particuliers et les entreprises, une minorité composée de 24 participants est explicitement favorable à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments (p. ex., *EMS-Chemie AG, Energie Seeland AG, Flughafen Zürich AG, General Electric GmbH, HKBB, KFN, Paul Scherrer Institut*). Huit participants estiment ainsi que de telles affectations sont contraires à l'idée des mesures incitatives (p. ex., *Technische Betriebe Uzwil, Kimberly-Clark GmbH*). Par ailleurs, six entreprises se disent fondamentalement contre les programmes d'encouragement, lesquels peuvent avoir tendance à augmenter les dépenses de l'État (p. ex., *BASF Schweiz AG, Syngenta Crop Protection AG*). Cinq entreprises soulignent les importants effets d'aubaine induits par le Programme Bâtiments (p. ex., *StWZ Energie AG, Energie Seeland AG*). De manière plus nuancée, *Coop, Bell AG, Migros* et *KFN* ne sont pas opposés à l'abandon de l'affectation partielle mais voudraient toutefois voir le Programme Bâtiments perdurer. *Coop, Migros* et *Bell AG* estiment qu'un instrument incitatif tel que la taxe sur le CO₂ ne peut fonctionner que si la redistribution complète du produit de la taxe est assurée. À l'opposé, une petite majorité composée de 27 participants est défavorable à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe au Programme Bâtiments (p. ex., *AG Ziegelwerke Muri, Energie Zürichsee Linth AG, EPFL, IBB Energie AG, ZZ Wancor AG*). Six participants sont ainsi d'avis que des mesures d'encouragement sont nécessaires pour réduire les importantes émissions de CO₂ du secteur du bâtiment (*Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Metall Service Menziken, Swiss Krono AG, l'EPFZ, Flumroc AG*). Sept participants trouvent par ailleurs qu'un instrument motivant les cantons à assainir et améliorer les bâtiments est positif (p. ex., *Keller AG Ziegeleien, Metoxit AG*). L'*EPFL* est d'avis que le Programme Bâtiments est un complément essentiel à la taxe sur le CO₂, sans lequel les propriétaires ne seraient pas en mesure de rénover pour des questions financières, tandis que les cantons n'auraient que peu de moyens pour les contraindre à le faire. Il est aussi à noter que *Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, IB Aarau AG* ou encore *Wynagas AG* refusent l'abandon de l'affectation partielle principalement en raison des incertitudes planant sur le SICE.

6.4.2 Interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles

L'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles est globalement rejetée par une bonne majorité des participants (126 opposants contre 68 défenseurs). Il est important de noter que le groupe des entreprises et particuliers, composé du plus grand nombre de participants, pèse beaucoup dans la balance de ce résultat, les autres groupes n'étant pas autant tranchés dans leur position. Les cantons et communes et les conférences, commissions et associations de communes penchent plutôt en défaveur, tandis qu'à l'inverse, les organisations de protection de l'environnement, les acteurs du secteur des transports et les associations diverses penchent plutôt en faveur de l'interdiction subsidiaire. En ce qui concerne les dérogations prévues par la loi au cas où l'interdiction des chauffages à combustibles fossiles était prononcée, une majorité des participants ayant émis des commentaires y sont favorables.

Pour ce qui est des cantons et communes, une minorité de participants est favorable à l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles (*BS, SH, GE, VD* et *VS*). Les cantons de *Schaffhouse*, de *Genève* et de *Vaud* affirment qu'une telle interdiction subsidiaire doit être mise en place rapidement. Le canton du *Valais* est aussi d'avis que cette possibilité peut donner une impulsion et un message clair. Le canton de *Bâle-Ville* est favorable à cette possibilité d'interdiction, sauf pour les cas d'impossibilité économique ou technique. À l'opposé de cette position, la grande majorité des cantons et communes s'oppose au projet d'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles (*AG, AI, AR, BL, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, commune de Flühli*

Sörenberg, ville de Soleure). Seize cantons ou communes sont par exemple d'avis qu'une telle interdiction empièterait sur l'autorité cantonale (p. ex., *BL, AR, BL, FR, OW, ZH*). Treize participants estiment par ailleurs que l'interdiction subsidiaire est inutile en raison des mesures prises dans le secteur du bâtiment et par la taxe sur le CO₂, qui auront de plus en plus d'effets avec le temps, ainsi qu'en raison de la baisse d'attractivité des chauffages à combustibles fossiles (p. ex., *AI, GR, GL, TI, SG*). D'autre part, onze cantons sont d'avis que d'autres mesures de réduction des émissions doivent être prises avant d'envisager une interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles (p. ex., *LU, NW, OW*). Le canton de *Fribourg* préférerait par exemple des encouragements à la baisse de la consommation d'énergie. Par ailleurs, les cantons de *Soleure* et de *Berne*, la *ville de Soleure* et la *ville de Lausanne* se positionnent contre l'intégration du gaz naturel dans ce projet d'interdiction subsidiaire. Le canton de *Soleure* affirme que l'utilisation du gaz naturel permet de réduire les émissions de CO₂ et possède dès lors un grand potentiel d'innovation. Le canton de *Berne* indique que le gaz naturel pourrait servir de transition ou pour réduire les émissions par mélange avec d'autres sources d'énergie. Les cantons de *Soleure*, de *Fribourg*, de *Berne*, de *Schauffhouse* et les villes de *Lausanne* et de *Zürich* s'expriment explicitement en faveur des dérogations à l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustible fossile. Le canton de *Fribourg* estime par exemple que des dérogations seraient indispensables en cas d'interdiction. Les cantons de *Genève* et de *Vaud* ne sont pas opposés aux dérogations mais souhaitent qu'elles restent exceptionnelles. Le canton de *Genève* souligne d'ailleurs que l'état de la technique permet beaucoup et que des possibilités de dérogation peuvent ouvrir la porte à de nombreux cas.

Du côté des conférences, commissions et associations de communes, l'*Union des villes suisses* estime par contre que cette idée est justifiée, d'autant plus que l'interdiction n'interviendrait qu'en cas de manquement des objectifs de réduction des émissions. À l'inverse, le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* sont défavorables à l'idée. Ils estiment qu'une telle interdiction subsidiaire serait inutile en raison des mesures prises dans le secteur du bâtiment et par la taxe sur le CO₂. Le *DTAP* et l'*EnDK* proposent la suppression de la déduction fiscale des frais d'assainissement d'une installation de chauffage à combustibles fossiles en tant qu'alternative à l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. Pour ce qui est des dérogations, l'*Union des villes suisses* les voit d'un bon œil, tout en soulignant l'importante charge de travail qui en découle. La même association estime aussi que le gaz naturel devrait éventuellement être pris en compte dans ces dérogations en raison du potentiel de réduction des émissions qu'il propose. Le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* s'opposent aussi aux dérogations en cas d'interdiction des chauffages à combustibles fossiles.

Les partis politiques sont très partagés sur la question de l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. Le *PS*, les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s*, le *PBD* et le *PVL* sont favorables à cette idée. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment même que la date proposée par le projet pour l'entrée en vigueur de la mesure est trop tardive, et qu'elle devrait être avancée à 2023. Les *Verts* estiment quant à eux que l'interdiction ne devrait pas être seulement subsidiaire. Le *PVL* trouve l'idée d'interdiction subsidiaire efficace, efficiente et rationnelle, mais est plus modéré et souligne qu'il préférerait une méthode incitative. À l'inverse, le *PCS*, le *PLR*, le *PDC*, l'*UDC* ainsi que les *jeunes Libéraux-Radicaux* sont défavorables au projet d'interdiction subsidiaire. Le *PCS* et le *PLR* estiment qu'en raison des autres mesures prises dans ce secteur, une telle interdiction subsidiaire est inutile. Le *PCS* ajoute que cette interdiction serait une trop forte intervention limitant la liberté de propriété et la liberté économique. Le *PDC* est d'avis qu'il faut laisser du temps pour que de nouvelles technologies de chauffage se développent. Ce parti estime aussi qu'une telle interdiction, avec un grand nombre de dérogations, serait administrativement coûteuse et enverrait un mauvais signal. L'*UDC* refuse et combat cette idée, qui serait selon lui un abus d'autorité étatique. En ce qui concerne les dérogations en cas de mise en œuvre de l'interdiction subsidiaire, à l'exception du *PLR* et de l'*UDC*, tous les partis politiques y sont plus ou moins favorables. Le *PBD* est totalement favorable, à l'instar du *PCS* qui est d'avis que les infrastructures telles que les alimentations de secours des hôpitaux doivent pouvoir déroger à l'interdiction. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment quant à eux que des dérogations doivent être possibles, mais qu'elles doivent concerner le moins de bâtiments possible. Le *PVL* estime que les nouveaux bâtiments ne doivent pas pouvoir échapper à l'interdiction subsidiaire grâce à des dérogations.

Du côté des associations faitières de l'économie, seul l'USS est favorable à l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. Par ailleurs, quelques associations ont des avis nuancés sur la question, à l'instar de l'USP, qui ne serait d'accord avec la proposition qu'à condition que l'interdiction ne concerne que les nouveaux chauffages à combustibles fossiles. Dans la même idée, l'USPI est en accord avec l'interdiction pour les nouveaux bâtiments, dans la mesure où cela est techniquement faisable et à condition que les coûts ne soient pas plus élevés que pour les chauffages à combustibles fossiles. Toutefois, les autres participants sont défavorables à la proposition (*economiesuisse*, *Centre Patronal*, *Swissmem*, *GastroSuisse*, *Travail.Suisse*, *SSE*). Le *Centre Patronal* et *economiesuisse* se disent opposés à toute interdiction de technologie. *Swissmem* et *GastroSuisse* relèvent quant à eux que la mise en place d'un chauffage à combustibles non-fossiles peut être compliqué et coûteux. Pour la *SSE*, cette interdiction subsidiaire serait une ingérence inacceptable dans la liberté de choix des particuliers et des entreprises. *Travail.Suisse* va dans le même sens et estime que d'autres mesures doivent être prises bien avant une telle interdiction, et qu'il est notamment préférable d'agir par incitation pour les nouveaux bâtiments. Le *Centre Patronal* estime aussi que le nombre de chauffages concernés par l'interdiction serait beaucoup trop grand. Selon *economiesuisse*, la Suisse est en bonne voie sur le chemin de l'innovation dans le domaine des chauffages, mais une interdiction pourrait freiner cette dynamique. En ce qui concerne les dérogations par rapport à l'interdiction subsidiaire, une majorité des participants y est favorable (*constructionsuisse*, *GastroSuisse*, *USP*, *USS*, *USAM*, *Travail.Suisse*).

Chez les acteurs du secteur de l'énergie, douze participants sont favorables à l'idée proposée (p. ex., *AEE*, *IWB*, *ASCAD*, *Ökostrom Schweiz*). *GSP* et *SVG* sont d'avis que les alternatives aux chauffages à combustibles fossiles existent, et qu'une telle interdiction pourrait leur donner une impulsion bien nécessaire. Pour *Swissolar* et *SES*, l'interdiction ne doit pas être seulement subsidiaire et doit intervenir rapidement. Cependant, une majorité des participants refusent la proposition (p. ex., *Biofuels Suisse*, *Biomasse Suisse*, *Forum suisse de l'énergie*, *SIG*). *IGEB* et le *Forum suisse de l'énergie* affirment que cette interdiction affaiblirait le potentiel d'innovation technologique et réduirait la palette des possibilités permettant la sécurité de l'approvisionnement en énergie. *Swissoil* est d'avis qu'au vu du nombre très élevé de chauffages à combustibles fossiles en Suisse, une telle interdiction serait exagérée. En ce qui concerne les dérogations à l'interdiction subsidiaire, dix participants sont d'avis que les chauffages à gaz ou combinant du gaz et d'autres sources d'énergie ne devraient pas être concernés par l'interdiction (p. ex., *Swisspower AG*, *Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *regioGrid*). Par ailleurs, six participants appellent à l'élargissement des possibilités de dérogations (*Groupe E*, *regioGrid*, *SES*, *Association suisse pour le couplage chaleur-force*, *InfraWatt*, *Swissoil*). *Groupe E* et *regioGrid* proposent notamment d'ajouter aux dérogations proposées, les bâtiments disposant d'une enveloppe thermique très performante. Au contraire, cinq participants sont favorables à des règles de dérogation strictes (*AEE*, *Ökostrom Schweiz*, *Swissolar*, *SVG*, *ASCAD*).

Du côté des organisations des transports publics et privés, l'ATE, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* ainsi que *PRO VELO Suisse* sont favorables à l'interdiction subsidiaire. Ces quatre organisations soulignent que les raisons économiques parlent en faveur de cette mesure, du reste déjà en vigueur dans certains États. Ces quatre participants estiment d'ailleurs que l'interdiction ne doit pas seulement être subsidiaire, et voudraient avancer la date de la mise en œuvre à 2025. Au contraire, les *RMS* et l'*UPSA* s'opposent à l'interdiction subsidiaire. Les *RMS* sont d'avis que les mesures prises dans le secteur du bâtiment et par la taxe sur le CO₂ auront de plus en plus d'effets avec le temps, à quoi s'ajoute la baisse d'attractivité des chauffages à combustibles fossiles. Plus nuancée, *SIAA* refuserait l'interdiction subsidiaire à moins que les installations CCF ne soient pas concernées.

En ce qui concerne les organisations de protection de l'environnement, tous les participants s'étant exprimés sur ce sujet sont d'avis qu'une telle interdiction serait positive (p. ex., *BirdLife Suisse*, *Greenpeace Suisse*, *WWF Suisse*, *Grands-parents pour le climat*). Ils estiment aussi que l'interdiction ne devrait pas être seulement subsidiaire, et sont aussi d'avis que le délai de mise en œuvre fixé en 2029 devrait être avancé. Ces participants déplorent le nombre trop important de chauffage à mazout en service en Suisse. Les organisations de protection de l'environnement estiment par contre que le texte de loi proposé ne garantit pas encore la possibilité d'identifier le manquement des objectifs de réduction

des émissions. En ce qui concerne les dérogations, les onze organisations de protection de l'environnement s'étant exprimées à ce sujet y sont favorables, tout en exigeant qu'elles soient limitées aux cas de nécessité absolue.

Chez les organisations diverses, 22 participants sont favorables à la proposition (p. ex., *Bio Schweiz*, *First Climate Group*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Energie-bois Suisse*, *ASA*). Quatre participants sont d'avis que les possibilités technologiques actuelles ainsi que les standards permettent cette interdiction subsidiaire (*AWV*, *Forêt Suisse*, *Holzbau Schweiz*, *Stiftung Trigon*). Pour l'*Académie suisse des sciences*, l'interdiction subsidiaire est un moyen efficace d'atteindre les objectifs de réduction fixés. À l'opposé, 25 participants la refusent (p. ex., *Aqua Nostra Suisse*, *FRI*, *CNCI*, *EPFL*, *Forum PME*, *scienceindustries*, *PCBS*). Plusieurs participants expriment l'inutilité d'une telle mesure en raison des mesures prises dans le secteur du bâtiment et par la taxe sur le CO₂, ainsi que de la baisse d'attractivité des chauffages à combustibles fossiles (p. ex., *WBB*, *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung*, *APF*). Le *GSGI* et la *SSIGE* critiquent la notion de « *chauffages à combustibles fossiles* », selon eux erronée et comprenant malheureusement certains types de chauffage pauvres en émissions de CO₂. Pour la *SSIGE*, avant une telle interdiction dans un secteur ayant effectué des réductions des émissions, il conviendrait plutôt de prendre des mesures dans le domaine des transports, dans lequel les émissions ne cessent d'augmenter. La *CCIG* craint quant à elle un renchérissement des biens immobiliers. En ce qui concerne les dérogations à cette interdiction subsidiaire, la majorité des participants y est favorable (p. ex., *IGEB*, *Prométerre*, *ASLOCA*, *UFS*, *FSBC*). 17 participants sont d'accord avec le fait que des dérogations restent possibles, mais estiment toutefois qu'elles doivent se limiter aux cas de rigueur absolue (p. ex., *Stiftung Trigon*, *industrie du bois suisse*, *South Pole Group*). Cinq participants sont notamment d'avis que les nouveaux bâtiments ne doivent pas pouvoir échapper à l'interdiction (*AWV*, *Lignum*, *Forêt Suisse*, *FRC*, *Holzbau Schweiz*). Quatre participants seraient au contraire favorables à la mise en place de règles de dérogation plus larges (*Swiss Engineering*, *SSIGE*, *Ökostrom Schweiz*, *JardinSuisse*). Seule la *SIA* se dit explicitement opposée aux critères de dérogation, permettant selon elle à pratiquement tous les bâtiments d'éviter l'interdiction de chauffages à combustibles fossiles.

L'*EPFZ*, *Paul Scherrer Institut*, *Swiss Steel AG* et *Thomas Eiche GmbH* sont favorables à l'interdiction subsidiaire. Pour l'*EPFZ*, elle est un moyen efficace d'atteindre les objectifs de réduction fixés, et elle ne devrait pas être subsidiaire pour les nouveaux bâtiments. Toutefois, tous les autres participants du groupe des entreprises et particuliers y sont défavorables. 44 participants s'opposent ainsi à cette mesure (p. ex., *IBK Industrielle Betriebe Kloten AG*, *AG Ziegelwerke Muri*, *General Electric GmbH*, *IBAAarau AG*, *Swiss Krono AG*). Treize participants soulignent que d'autres mesures, surtout dans le domaine des transports, à savoir prioritairement une taxe sur les carburants, doivent être mise en place avant de songer à de telles interdictions dans un secteur déjà plus concerné que les autres en termes d'objectif de réduction des émissions (p. ex., *IBB Energie AG*, *SFPI*, *Energie Zürichsee Linth AG*). Onze participants critiquent aussi le flou entourant la notion de « *chauffage à combustibles fossile* » et rappellent que l'utilisation du gaz (biogaz, gaz synthétique, système combinant plusieurs sources d'énergie, etc.) dans certaines installations de chauffages permet la réduction d'émission (p. ex., *SWL*, *Energie AG*, *IB Langenthal AG*). Ces participants trouvent dès lors que de telles installations doivent pouvoir échapper à l'interdiction (p. ex., *Wynagas AG*, *Verband Aargauischer Stromversorger*). Six participants sont d'avis que cette interdiction empièterait sur les droits constitutionnels et ne respecterait pas le cadre de la politique énergétique de l'article 89 de la Constitution fédérale (p. ex., *SWL Energie AG*, *IB Langenthal AG*). L'*EPFL*, *Kimberly-Clark GmbH* et *Rudolf Schmid AG* estiment qu'il ne ferait pas sens de freiner des solutions innovantes utilisant partiellement de l'énergie fossile, telles que les pompes à chaleur ou encore les micro-cogénérations à gaz. En ce qui concerne les dérogations, sept participants y sont explicitement favorables (p. ex., *Kimberly-Clark GmbH*, *Coop*). En outre, seize entreprises voudraient que les critères permettant la dérogation ne soient pas trop strictes (p. ex., *Erdgas Innerschwyz AG*, *StWZ Energie AG*, *Paul Scherrer Institut*). Douze entreprises sont ainsi d'avis que de nombreuses dérogations devraient être permises, notamment pour les installations utilisant du gaz (installations CCF, biogaz, pompes à chaleur à gaz, etc.), lesquelles permettent de réduire les émissions (p. ex., *SFPI*, *IBAAarau AG*, *BB Energie AG*).

6.5 Mesures dans le domaine des transports

Si les moyens proposés pour réduire les émissions dans le domaine des transports sont largement acceptés par les participants, un nombre important d'entre eux déplore toutefois le manque de mesures prises dans ce même domaine. Beaucoup appellent notamment à l'introduction d'une taxe sur le CO₂ sur les carburants, alors que d'autres voudraient mettre en place un système de tarification de la mobilité. Pour revenir au projet, en ce qui concerne l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, le nombre de participants favorables s'élève à plus du double du nombre de participants plutôt défavorables (74 contre 29). Pour ce qui est des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules, l'écart entre les deux « camps » est encore plus important, avec 119 participants favorables contre 13 plutôt opposés.

6.5.1 Maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants fossiles

Dans son projet de révision de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral propose de maintenir l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants fossiles. Il est aussi proposé que le taux de compensation en Suisse soit fixé entre 10 et 20 % et entre 40 et 60 % à l'étranger. De manière générale, la majorité des participants²⁴ est (plus ou moins) favorable au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants. 74 participants se disent explicitement favorables, tandis que seulement 29 y sont défavorables. Chez les participants partiellement favorables, la plupart voudrait que le projet soit plus ambitieux en termes de réduction des émissions. 63 participants appellent notamment à la mise en place d'autres mesures plus efficaces dans le domaine des transports. Pour ce qui est du taux de compensation en Suisse pour les importateurs de carburants, une majorité des participants (66 avis) serait favorable à sa hausse, tandis que 49 participants voudraient abaisser le taux de compensation en Suisse ou flexibiliser les taux de compensation à réaliser en Suisse et à l'étranger. Par ailleurs, 36 participants s'expriment favorablement par rapport au taux de compensation en Suisse dont la fixation était proposée à un minimum de 10 % et à un maximum de 20 %. En ce qui concerne la hausse du montant de la prestation de remplacement exigible par tonne de CO₂ non compensée à 320 francs, 51 participants s'expriment en faveur, tandis que 31 participants s'y opposent.

S'agissant des cantons et communes, aucun des participants ne s'oppose véritablement au maintien de l'obligation de compenser, à l'exception de la *ville de Soleure* qui estime qu'il serait préférable de réduire les émissions du trafic routier en soi. La critique du déficit de mesures proposées pour le domaine des transports se retrouve chez cinq autres participants (*AG, BS, ZG, BE, ville de Zurich*). Le canton de *Zoug* voudrait notamment que des mesures additionnelles (incitations supplémentaires, tarification de la mobilité, etc.) puissent être prises en cas de manquement des objectifs de réduction des émissions. Le canton d'*Argovie* estime qu'il ne faut pas traiter différemment les secteurs. Le canton de *Bâle-Ville* voudrait davantage d'encouragement à l'électromobilité. Par ailleurs, huit cantons appellent à la hausse du taux de compensation en Suisse (*AG, BL, AR, AI, GR, ZH, JU, VD*). Le canton du *Jura* propose de fixer ce taux à un minimum de 30 %, tandis que les cantons de *Vaud* et d'*Argovie* souhaitent le voir passer à au moins 60 %. À l'inverse, le canton de *Neuchâtel* souhaiterait que le taux de compensation global soit fixé à 20 % au maximum au lieu de 80 %, et que le taux de compensation en Suisse soit fixé à 10 % (au lieu de 10 % au minimum). Dans les autres commentaires, six cantons estiment que les compensations réalisées par les importateurs de carburants fossiles dans d'autres secteurs que celui des transports doivent être prises en considération dans les bilans de ces secteurs en question (*AG, FR, AR, AI, GR, BL*). Par ailleurs, les cantons de *Neuchâtel*, de *Lucerne* et de *Vaud* souhaitent que la loi précise que les mesures de réduction des émissions de CO₂ dans les bâtiments ne sont pas considérées comme des mesures de compensation au sens de la loi sur le CO₂.

Pour ce qui est des conférences, commissions et associations de communes, le *DTAP*, l'*EnDK* ainsi que la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* sont favorables au maintien de l'obligation de

²⁴ Là encore ne sont pris en considération que les participants qui se sont explicitement positionnés par rapport à la fixation du montant maximum de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Ces résultats se basent ainsi sur 148 participants, les 108 participants restants n'ayant pas de réponses assez précises pour en déduire une position claire.

compensation pour les importateurs de carburants. L'*Union des villes suisses* est quant à elle partiellement d'accord mais estime qu'un instrument visant la réduction des émissions du trafic routier en tant que telle serait encore plus souhaitable (p. ex. par la mise en place d'une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants).

La majorité des partis politiques est partiellement favorable au maintien de l'obligation de compenser (*PS, Verts, PBD, PVL, PDC*). Le *PS*, le *PBD*, le *PVL* et les *Verts* sont toutefois d'avis que d'autres mesures de réduction des émissions du secteur des transports seraient nécessaires. Le *PS*, les *Verts* ainsi que les *Jeunes Vert-e-s* sont d'avis que le taux de compensation global ne doit pas être inférieur à 80 % (au lieu de 50 %). Seul le *PDC* est favorable à la proposition sans réticence. Le *PCS* et l'*UDC* sont par contre plutôt défavorables. Le *PCS* n'est d'accord qu'à condition que l'imposition sur les carburants ne soit pas augmentée, tandis que l'*UDC* rejette toute idée d'obligation de compenser. Quatre partis politiques estiment que le taux de compensation en Suisse devrait être plus important (au moins 20 %) (*Verts, PVL, PS, Jeunes Vert-e-s*). Au contraire, le *PLR* est contre la fixation d'un taux minimal de compensation en Suisse.

Du côté des acteurs économiques, quatre participants sont favorables à l'idée proposée (*Swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, USP*). La plupart d'entre eux voudraient même en faire plus. Ainsi, *Swisscleantech, öbu* et *Travail.Suisse* appellent à la hausse du taux global minimal de compensation des carburants fossiles importés. *Öbu* et *Swisscleantech* fixeraient ce taux global de compensation entre 50 % au minimum et 80 % au maximum. *Travail.Suisse* estime pour sa part que le taux de compensation ne devrait pas être inférieur à 80 %. À l'inverse, le *Centre Patronal* et *economiesuisse* refusent l'idée de la fixation d'un taux minimal de compensation. Le *Centre Patronal* est d'avis que tout renchérissement, direct ou indirect, des prix des carburants au-delà de la hausse prévue de 4 centimes par litre pour alimenter le fonds FORTA²⁵ aurait pour effet de générer un tourisme à la pompe inversé. En ce qui concerne le taux de compensation en Suisse, quatre participants voudraient le voir plus élevé (*Swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, UPS*). Le taux de compensation en Suisse devrait être d'au moins 20 % pour l'*USP*, et de 50 % au minimum pour *öbu* et *Swisscleantech*. Au contraire, *economiesuisse*, le *Centre Patronal* et *Swissmem* s'opposent à la fixation de ces taux de compensation en Suisse et à l'étranger. Par ailleurs, quatre participants ajoutent que les secteurs sont inégalement traités, et qu'une taxe sur les carburants serait la bienvenue (*Swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, Swissmem*). *Öbu* comprend toutefois qu'en l'état de la situation politique, une telle mesure soit difficile à faire accepter.

Chez les acteurs du secteur de l'énergie, une majorité de participants est favorable au maintien de l'obligation de compenser (p. ex., *Association suisse pour le couplage chaleur-force, GSP, Ökostrom Schweiz, SIG, Swissolar, ASCAD*). Pour le *Groupe E* et *regioGrid*, c'est une mesure efficace. *InfraWatt* est d'avis que les compensations, notamment en finançant des instruments tels que *Klik* ou le Programme Bâtiments, permettent de réduire les émissions. *IWB* souligne que même sans autre mesure dans le domaine des transports, l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants reste nécessaire. Les acteurs partiellement ou totalement défavorables au maintien de l'obligation de compenser sont tous d'avis que trop peu de mesure de réduction des émissions sont proposées pour le domaine des transports (p. ex., *AEE, Energie 360° AG, Energie Thun AG, ASIG*). Sept de ces participants estiment que tous les carburants et les combustibles devraient être taxés (p. ex., *DSV, EWL, Biomasse Suisse*). *DSV* et *Energie 360° AG* écrivent explicitement être plus ou moins en désaccord avec la proposition car ils estiment que cette mesure continue à traiter de manière inégale les carburants et les combustibles. En ce qui concerne le taux de compensation en Suisse, neuf participants voudraient le voir plus élevé (p. ex., *InfraWatt, SIG, Biomasse Suisse*). L'*ASCAD* estime par exemple qu'il ne devrait pas être inférieur à 20 %, tandis qu'*Ökostrom Schweiz* augmenterait le taux minimal de compensation en Suisse à 20 voire à 30 %. L'*AEE* et *Swissolar* estiment que le taux de compensation en Suisse doit être d'au moins 50 %. À l'inverse, l'*UP* et *IGEB* sont d'avis qu'il ne faut pas fixer de taux minimal de compensation en Suisse. Dans les avis plus nuancés, l'*ASIG, EWL* et *Energie Thun AG* estiment que l'obligation de compenser reste une option secondaire après les mesures d'encouragement. Dans les

²⁵ FORTA est l'acronyme du projet « fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ».

autres commentaires cinq participants sont d'avis que les carburants durables ou neutres pour le climat ne doivent pas être concernés par cette mesure (*Swisspower AG, Energie Wasser Bern, l'ASIG, EWL, Energie Thurg AG*).

Une majorité des acteurs du domaine des transports est favorable à l'obligation de compenser (*ATE, CESAR, PRO VELO Suisse, UPSA, SIAA, FRS, Mobilité piétonne Suisse*). L'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* estiment que le taux de compensation global ne doit pas être inférieur à 80 %. Ces quatre mêmes associations sont aussi d'avis qu'un instrument encore plus souhaitable viserait à réduire les émissions du trafic routier en soi (p. ex. une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants). Au contraire, le *TCS*, les *RMS* et *auto-suisse* sont opposés au mécanisme de compensation pour les importateurs de carburant. Le *TCS* estime que cette mesure induirait une hausse des prix du carburant de 20 centimes, ce qui aurait des conséquences économiques et sociales négatives. Le *TCS* et *auto-suisse* jugent qu'un montant maximal fixé à 320 francs est extrêmement élevé et qu'il devrait être maintenu à 160 francs. En ce qui concerne les taux de compensation en Suisse et à l'étranger, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* estiment que le taux minimal de compensation en Suisse doit être plus important, et ne doit pas être inférieure à 20 %. Au contraire, le *TCS*, la *FRS* et *auto-suisse* sont d'avis que l'endroit des compensations doit pouvoir être librement choisi par les importateurs de carburants. Par ailleurs, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* saluent la transparence envers les consommateurs, tandis qu'*auto-suisse* et l'*UPS*A estiment que l'obligation d'informer le public sur les coûts de compensation doit être supprimée en raison des importants coûts administratifs qu'elle induirait.

Du côté des organisations de protection de l'environnement, la plupart des participants sont partiellement favorables à la proposition, mais estiment qu'il serait préférable d'introduire des mesures visant directement la réduction des émissions dues au trafic routier (*Alliance climatique Suisse, BirdLife Suisse, Climat Genève, Grands-parents pour le climat, Greenpeace Suisse, PUSCH, Pro Natura, Initiative des Alpes, WWF Suisse*). Ces mêmes neuf associations réclament que la totalité des émissions soient compensées, et que le taux de compensation ne soit en tout cas pas inférieur à 80 %. Pour ce qui est du taux de compensation en Suisse, elles affirment qu'il ne doit pas être inférieur à 20 %. Ces mêmes associations saluent la transparence envers les consommateurs, paramètre qui leur semble primordial. Les organisations de protection de l'environnement s'opposent par contre à ce que le Conseil fédéral puisse exempter de l'obligation de compenser des quantités mineures de carburant importé. Elles sont aussi d'avis que les carburants utilisés dans l'aviation devraient être pris en compte. Seule l'organisation *Aînés pour la protection du climat Suisse* rejette la proposition. Elle affirme que l'instrument proposé est dangereux car il ne tient pas compte d'une partie très importante des émissions, à savoir celles due au trafic routier. L'organisation *Aînés pour la protection du climat Suisse* demande alors la fixation d'une taxe perçue sur toutes les sources d'émission de CO₂ sans exception.

Chez les organisations et associations diverses, une nette majorité composée de 27 participants est favorable au principe de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants fossiles (p. ex., *Cemsuisse, EPFL, Holzbau Schweiz, KliK, Ökozentrum, SIA*). La *FRC* estime qu'étant donné que les carburants ne peuvent pas faire l'objet d'une taxe car cela péjorerait trop les ménages, cette mesure doit être poursuivie. Plusieurs participants voudraient en faire davantage et estiment notamment que le taux maximal de compensation de 80 % doit être supprimé (p. ex., *CI CDS, Alliance Sud, myclimate, Suissetec*). Au contraire, l'*Académie suisse des sciences*, *Prométerre* ou encore la *CNCI* sont défavorables au maintien de l'obligation de compenser. L'*Académie suisse des sciences* estime qu'il sera de plus en plus difficile pour les importateurs de carburants de trouver des compensations sensées. En ce qui concerne la fixation des taux de compensation en Suisse et à l'étranger, une bonne majorité des participants est favorable à une hausse du taux de compensation en Suisse (p. ex., *Action de Carême, Lignum, Suissetec, Swiss Beef, Swiss Textiles*). Onze participants sont notamment d'avis que le taux minimal de compensation en Suisse ne doit pas être inférieur à 20 % (p. ex., *Forêt Suisse, myclimate, Holzbau Schweiz, Alliance Sud*). L'*Industrie du bois suisse* et *Energie-bois Suisse* disent refuser la proposition tant que le taux minimal de compensation en Suisse n'atteint pas 50 %. *KliK* est d'un autre avis, et estime que le taux de compensation en Suisse ne doit pas dépasser 10 %, taux qui lui semble être optimal. Au contraire, cinq participants s'opposent à la fixation des taux de compensation (*Fromarte,*

Asitec, Académie suisse des sciences, CCIG, FER). D'autre part, quinze participants sont d'avis que davantage de mesures doivent être prises dans le domaine des transports (p. ex., *Alliance Sud, KliK, myclimate, Suisstec, SSIGE, Stiftung Trigon*). *UFS* et l'*Académie suisse des sciences* sont par exemple d'avis que tous les carburants/combustibles devraient être taxés. Au contraire, cinq participants sont d'avis que le prix des carburants ne doit pas être augmenté (*SAB, WBB, Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Prométerre, FRC*). La *FRC* souligne aussi que le secteur du carburant est inélastique, les personnes habitant les zones périphériques et devant se déplacer n'ayant pas les mêmes possibilités que les autres. En outre, *KliK* souligne que les biocarburants constituent environ la moitié du potentiel des mesures de compensations en Suisse. De ce fait, si l'abandon de l'allègement fiscal des biocarburants devait induire l'écroulement du marché des biocarburants, le taux minimal de compensation en Suisse devrait être abaissé à 5 %.

En ce qui concerne les entreprises et les particuliers, une petite majorité constituée de 18 participants est favorable à l'obligation de compenser pour les importateurs de carburant (p. ex., *Genève aéroport, Business Campaigning GmbH, Paul Scherrer Institut*). Cinq de ces participants voudraient d'ailleurs que le taux global minimal de compensation soit augmenté (*Business Campaigning GmbH, Coop, Bell AG, Migros, Emmi Suisse SA*). Au contraire, quatorze participants s'opposent à l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants (p. ex., *Energie Seeland AG, Gaznat SA*). *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG* ou encore *Wynagas AG* refusent cette mesure en raison de l'inégalité de traitement entre les carburants et les combustibles. L'*EPFZ* estime qu'il sera de plus en plus difficile pour les importateurs de trouver des compensations sensées, et que l'évitement de doubles comptages demande trop de travail administratif. En ce qui concerne les taux de compensation en Suisse et à l'étranger, quatorze participants y sont non seulement favorables, mais voudraient également voir le taux minimal de compensation en Suisse être augmenté (p. ex., *USP, Business Campaigning GmbH, KFN*). Plusieurs participants sont d'avis que les compensations effectuées en Suisse permettent de développer des savoir-faire et des places de travail en Suisse et garantissent aussi une certaine qualité des mesures de compensation (p. ex., *Swiss Krono AG, Hergiswiler Glas AG, Flumroc AG*). *Fenaco Genossenschaft* est d'avis que l'ensemble des compensations devrait se faire en Suisse. *Coop, Bell AG* et *Migros* sont d'avis que les taux de compensation en Suisse et à l'étranger doivent être fixés au rapport 60 : 40. Au contraire, douze participants voudraient plus de flexibilité entre les taux de compensation en Suisse et à l'étranger (p. ex., *AG Ziegelwerke Muri, AGZ Ziegeleien AG, EPFZ, General Electric GmbH*). Par ailleurs, 19 organisations appellent à la mise en place davantage de mesures dans le secteur des transports (p. ex., *Business Campaigning GmbH, EPFZ, IB Langenthal AG, Werke am Zürichsee AG, Ziegelwerke Roggwil AG*). Pour plusieurs participants le traitement des carburants et des combustibles doit être le même (p. ex., *IBAarau AG, SWL Energie AG, ZZ Wancor AG*). Pour ce qui est des autres commentaires, *Metall Service Menziken, Swiss Krono AG* ou encore *Flumroc AG* sont d'avis que les véhicules électriques et hybrides ne devraient pas être obligés de compenser. En outre, six participants estiment que les allègements pour les biocarburants doivent être maintenus (*Bell AG, Migros, Energie Seeland AG, Energie Thun AG, EWL, Coop*).

6.5.2 Maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules

En ce qui concerne le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules, une grande majorité composée de 119 participants se dit explicitement favorable. Aucun canton, aucune conférence, aucune organisation environnementale et presque aucun parti politique ne s'oppose à la proposition. Il est toutefois à noter que 35 participants écrivent vouloir renforcer les règles avec le temps.

Du côté des cantons et communes, aucun participant ne s'oppose à la proposition. Onze d'entre eux y sont totalement favorables (*AG, BS, FR, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, les villes de Lausanne et de Zurich*). Les cantons de *Soleure*, de *Schaffhouse* et du *Tessin* estiment qu'il faut suivre les prescriptions de l'UE. Quatorze participants ont par contre des réticences (*AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, SG, VD, ZG, ZH, la ville de Soleure, la ville de Zurich*). Six d'entre eux sont par exemple favorables à la mise en place de mesures plus efficaces pour réduire les émissions du domaine des transports (*BL, AR, AI, GR, GE, ville de Soleure*). Quatre cantons sont d'avis qu'en cas de manquement des objectifs de réduction, la possibilité de taxer les carburants fossiles doit pouvoir être envisagée (*BL, AR, AI, GR*). Ces mêmes quatre

cantons soulignent aussi le problème que constituent les écarts entre les valeurs d'émission enregistrées lors des tests de pollution et les valeurs d'émission en conditions réelles (les premières étant parfois bien plus basses que les secondes). Pour le canton de *Genève*, la Suisse ne doit pas seulement suivre les prescriptions de l'UE, mais aussi oser des mesures volontaires innovantes. Dans la même idée, le canton de *Vaud* doute que le simple alignement sur les prescriptions européennes ait beaucoup d'impact en Suisse, étant donné que la plupart des véhicules présents en Suisse proviennent de constructeurs européens déjà soumis aux prescriptions européennes. La *ville de Soleure* serait quant à elle favorable à la mise en place d'une taxe sur le CO₂ pour tous les secteurs. Le canton de *Genève* voudrait aussi que les prescriptions soient individualisées par véhicule et non qu'elles fassent l'objet d'une moyenne sur le parc des importateurs. Le canton de *Genève* souligne que la poursuite du versement des prestations de remplacement au Fonds FORTA en faveur des routes est en contradiction avec le projet de politique climatique. La *ville de Zurich* serait quant à elle favorable à un renforcement périodique des prescriptions. Par ailleurs, Le canton d'*Uri*, la *ville de Soleure* et la *ville de Zurich* voudraient que les véhicules et carburants innovants soient davantage favorisés, tandis que le canton de *Genève* appelle à davantage d'encouragement aux transports en commun et à la mobilité électrique.

Les conférences, commissions et associations de communes sont toutes partiellement favorables au contenu de la proposition. Seule l'*Union des villes suisses* a explicité sa position, en soulignant que des sanctions claires doivent être établies.

En ce qui concerne les partis politiques, cinq d'entre eux sont favorables aux prescriptions, même s'ils ont tous quelques réticences sur certains points (*PS, Verts, Jeunes Vert-e-s, PBD, PLR*). Cinq partis estiment que la Suisse doit suivre les prescriptions de l'UE (*PLR, PS, Verts, Jeunes Vert-e-s, PBD*). Le *PS*, les *Verts*, et les *Jeunes Vert-e-s* saluent l'abaissement de la moyenne de 130 à 95 g de CO₂/km produits pour les nouveaux véhicules. Ces trois partis proposent par contre que les règles soient encore renforcées avec le temps (p. ex. 60g CO₂/km en 2023 et 20 g CO₂/km en 2030). Ces trois mêmes partis politiques estiment aussi que la Confédération doit vérifier la validité et la conformité des tests anti-pollution. Ils pensent en outre que le maintien des « Supercredits » est critiquable, car une voiture électrique émet aussi du CO₂. Selon eux, l'exemple du règlement européen devrait être suivi. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* souhaitent eux aussi qu'un règlement spécifique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes soit formulé. Le *PVL* est favorable à l'idée et trouve que l'harmonisation est une très bonne chose, mais pense que des instruments d'accompagnement visant directement à abaisser la consommation de carburants, tel qu'une incitation par leur prix, seraient aussi nécessaires. Le *PLR* voudrait que le cadre légal et réglementaire permette aux exploitants, importateurs et constructeurs de véhicules fonctionnant avec des carburants synthétiques neutres du point de vue des émissions de CO₂ puissent obtenir que les réductions des émissions ainsi réalisées soient prises en compte dans le cadre de la réglementation relative aux émissions des voitures de tourisme (motion Böhni 14.3837²⁶). Le *PVL* ajoute que les biocarburants bénéficiant d'allègements fiscaux doivent respecter les critères de durabilité. Le *PDC* met en garde contre un éventuel « *Swiss Finish* » qui consisterait à fixer des prescriptions plus exigeantes que celles des pays voisins. Seul l'*UDC* s'oppose à la proposition en soulignant que ces prescriptions péjorent la Suisse et sa population face à l'UE.

Pour ce qui est des associations faitières de l'économie, *Swissmem* et l'*USS* soutiennent le projet tel qu'il est proposé, tandis que *Travail.Suisse* est d'avis que les règles pourraient encore être renforcées avec le temps (p. ex. 60g CO₂/km en 2023 et 20 g CO₂/km en 2030). *Travail.Suisse* souhaiterait aussi que la possibilité d'interdiction des moteurs à combustion d'ici 2030 soit envisagée. Dans les avis plus nuancés, l'*USP* rappelle que les familles d'agriculteurs dépendent beaucoup de véhicules lourds, et demande alors que leur utilisation reste possible à l'avenir. *Swissmem*, *economiesuisse*, et l'*USP* s'accordent quant à eux sur la nécessité d'aligner les prescriptions suisses à celles de l'UE. Toutefois, le *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *öbu* et *Swisscleantech* trouvent le projet trop ambitieux. Pour ces quatre associations, la prescription proposée est irréalisable pour 2021 compte tenu du parc automobile

²⁶ Lien vers le texte de la motion Böhni 14.3837:
<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20143837>

suisse, ce dernier étant très différent de celui de l'UE. Le *Centre Patronal* propose plutôt de mettre en place une adaptation progressive par tranches successives (75 % en 2020 et 100 % en 2025). *Öbu* envisagerait quant à elle d'abaisser les valeurs d'émissions de 20 à 40 g CO₂/km à moyen terme. *Swisscleantech* propose pour sa part une baisse des valeurs d'émissions à 45 g CO₂/km d'ici 2030. *Economiesuisse* est d'avis que, compte tenu des spécificités suisses (montagnes, hauts revenus, etc.), les voitures de livraison et les tracteurs à sellette ne devraient pas faire partie du projet. Dans les autres commentaires, *economiesuisse* estime que les barrières régulatrices pour les biocarburants doivent être levées. L'*USAM* estime que les bonus pour l'électromobilité ainsi que l'allègement fiscal pour les biocarburants doivent être poursuivis. L'association estime ainsi que les parts de biocarburants dans les émissions des nouvelles flottes doivent être prises en compte et imputées. *Öbu* est aussi d'avis que le marché des biocarburants doit être développé.

En ce qui concerne les acteurs du secteur énergétique, une majorité des participants est favorable à la proposition (p. ex., *Association suisse pour le couplage chaleur-force*, *IGEB*, *InfraWatt*, *IWB*, *Swisspower AG*, *ASCAD*). *Groupe E* et *regioGrid* affirment par exemple que c'est une mesure efficace. *Swisspower AG*, *SES* et *Biofuels Suisse* préconisent en outre de suivre les prescriptions de l'UE. *Regio Energie Solothurn*, *Energie 360° AG* et *IWB* seraient par contre favorables à la mise en place d'une taxe sur le CO₂ pour tous les secteurs. L'*ASIG*, *EWL* et *Energie Thun AG* proposent d'envisager la mise en place de mesures sur les véhicules lourds. Ces trois mêmes participants soulignent que le scandale des diesels à montrer que l'alignement des valeurs limites sur les valeurs réelles est central. Dans le même sens, *SES*, l'*AEE* et *Swissolar* voudraient en faire davantage, et proposent d'abaisser la valeur seuil pour la nouvelle flotte à 20g CO₂/km d'ici 2030. Au contraire, *SVG* et *Biomasse Suisse* sont d'avis que le projet est trop ambitieux. Ils soulignent que les objectifs fixés sont plus difficiles à atteindre pour la Suisse que pour l'UE, cette dernière pouvant équilibrer la plus grande concentration de gros moteurs occidentaux avec leur plus faible concentration en Europe de l'Est. Dans les autres commentaires, *Regio Energie Solothurn* et la *DSV* sont d'avis que les véhicules et carburants alternatifs et innovants doivent être encouragés. L'*AEE* souligne le problème que pose la fixation du seuil limite à 3,5 tonnes en cas d'électrification des camionnettes, en raison de la nécessité d'utiliser du matériel lourd, notamment de grosses batteries. L'association propose dès lors de hausser ce seuil pour les véhicules électriques. *EV* estime que l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales pour les biocarburants doit être maintenue car cela induit des réductions des émissions. Cinq participants sont aussi d'avis que les allègements fiscaux s'appliquant aux biocarburants doivent être maintenus (*Biofuels Suisse*, *Biomasse Suisse*, *DSV*, *Energie 360° AG*, *ASIG*). *InfraWatt* préconise pour sa part que seuls les biocarburants répondant aux normes écologiques et sociales soient exemptés de cette imposition. Dans la même idée, l'*ASCAD* et *InfraWatt* sont d'avis que les biocarburants (p. ex. « power-to-fuel ») ont besoin de règlements d'incitation qui n'existent pas encore.

Pour ce qui est des organisations de transports privés et publics, la majorité des participants estime que la Suisse doit suivre les prescriptions de l'UE (*PRO VELO Suisse*, *ATE*, *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse*, *auto-suisse*, *FRS*, *UPSA*). La *FRS*, l'*UPSA*, le *TCS* et *auto-suisse* s'opposent par contre aux réglementations sur les véhicules de livraisons ainsi que sur les tracteurs à sellette. L'*UPSA* est d'avis que la Suisse ne peut pas mettre en place des prescriptions pour ces types de véhicules en raison de sa topographie, de la durée de transport et des conditions-cadres fiscales. En outre, le *TCS*, tout en étant favorable aux prescriptions applicables aux émissions des nouveaux véhicules, estime toutefois que les règles pour les véhicules de livraison et les tracteurs encourageraient les entreprises à utiliser des véhicules plus grands plutôt que leurs petites camionnettes. L'*UPSA* est aussi d'avis que plane sur ce projet le risque d'encourager l'achat de véhicules sur-motorisés. L'*UPSA* rappelle par ailleurs que la Suisse a plus de mal à atteindre les valeurs prescrites, par rapport à l'UE, qui peut compenser avec la densité moindre de véhicules à haute consommation en Europe de l'Est. À l'inverse, *PRO VELO Suisse*, l'*ATE*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* saluent l'abaissement de la moyenne de 130 à 95 g de CO₂/km produit pour les nouveaux véhicules, mais voudraient toutefois que les règles soient encore renforcées avec le temps (p. ex. 60g CO₂/km en 2023 et 20 g CO₂/km en 2030). Ces quatre associations estiment aussi qu'un règlement spécifique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes devrait être formulé. Elles proposent encore que la Confédération vérifie la validité et la conformité des tests anti-pollution.

Pour ce qui est des « Supercredits », *PRO VELO Suisse*, *l'ATE*, *Mobilité piétonne Suisse* et la *CESAR* estiment que le maintien de cette règle est critiquable du fait que les véhicules électriques polluent également. Au contraire, la *FRS*, *l'UPSA* et *auto-suisse* soutiennent cette réglementation en « phasing-in » pour la prise en compte des véhicules à faibles émissions. La *FRS* soutient par ailleurs la prise en compte des biocarburants dans les réductions des émissions.

Du côté des organisations de protection de l'environnement, tous les participants s'étant prononcé sur ce sujet sont favorables à la proposition (p. ex., *Alliance climatique Suisse*, *PUSCH*, *BirdLife Suisse*, *Climat Genève*, *Greenpeace Suisse*). Ces participants saluent l'abaissement de la valeur d'émissions moyenne de 130 à 95 g de CO₂/km pour les nouveaux véhicules. Ils estiment que la Suisse doit suivre les prescriptions de l'UE, mais que les règles du projet pourraient encore être renforcées avec le temps (p. ex 60g CO₂/km en 2023 et 20 g CO₂/km en 2030). Les organisations de protection de l'environnement voudraient aussi qu'un règlement spécifique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes soit édicté. Presque tous les participants proposent aussi que la Confédération vérifie la validité et la conformité des tests anti-pollution. Du fait qu'une voiture électrique pollue également, la plupart des participants critiquent aussi le maintien des « Supercredits ».

Chez les organisations et associations diverses, une bonne majorité composée de 36 participants est favorable au maintien des prescriptions sur les véhicules (p. ex., *AWV*, *SAB*, *Cemsuisse*, *CNCI*, *GSGI*, *CI CDS*, *Swiss Engineering*, *FSBC*). *Fromarte* estime par exemple qu'il est important que tous les secteurs soit concernés par des mesures de réduction des émissions, afin d'atteindre les objectifs. Par ailleurs, quatorze des 36 participants favorables voudraient en faire plus (p. ex., *académie suisse des sciences*, *FRC*, *Energie-bois Suisse*, *UFS*). La *FRC* souligne que si la Suisse ne suivait pas au moins les prescriptions de l'UE, elle risquerait d'être un sanctuaire pour les véhicules sur-motorisés. L'*Académie suisse des sciences* rappelle qu'une mesure visant les carburants en général serait plus efficace. L'académie voudrait par ailleurs que les acheteurs soient informés sur les valeurs d'émissions de leurs véhicules et les éventuels dépassements des valeurs prescrites. Au contraire des participants ci-dessus, *South Pole Group*, *Aqua Nostra Suisse*, la *CCIG*, la *FER* et *Commerce Suisse* trouvent le projet trop ambitieux. Pour *South Pole Group*, la prescription proposée est irréalisable pour 2021 compte tenu du parc automobile suisse (très différent de celui de l'UE). *Commerce Suisse* serait favorable à la suppression des prescriptions pour les tracteurs à sellette légère et pour les véhicules utilitaires. Par ailleurs, la *CI CDS* et la *SSIGE* estiment que les biocarburants doivent continuer à être encouragés, notamment par des allègements fiscaux.

Pour ce qui est des entreprises et des particuliers, une grande majorité composée de 40 participants est plutôt favorable à la proposition (p. ex., *Bell AG*, *Energie Zürichsee Linth AG*, *EPFZ*, *Flughafen Zürich AG*). Plusieurs participants soulignent que l'instrument est basé sur l'économie de marché et qu'il semble faire ses preuves (p. ex., *SFPI*, *Erdgas Innerschwyz AG*, *Wynagas AG*). Certains saluent quant à eux l'abaissement de la moyenne de 130 à 95 g de CO₂/km pour les nouveaux véhicules (p. ex., *Faktor-Plus KI GmbH*, *Swiss Krono AG*, *Flumroc AG*). *Metoxit AG* ou encore *Keller AG Ziegeleien* sont d'avis que les transporteurs suisses et étrangers doivent être soumis aux mêmes réglementations. Dans la même idée, *Coop*, *Bell AG*, *Migros* et *IBB Energie AG* estiment que la Suisse doit suivre les prescriptions de l'UE. Quatorze des 40 participants favorables aux prescriptions proposées sont toutefois d'avis qu'il faudrait en faire davantage. Certains participants soulignent que le système actuel de prescriptions basé sur le rapport CO₂/km encourage l'optimisation des moteurs à combustion, mais pas directement l'efficacité de la consommation des véhicules en général (p. ex., *Espace Real Estate AG*, *Faktor-Plus KI GmbH*, *Metall Service Menziken*). Pour remédier à ce défaut, ces entreprises proposent alors d'affiner les prescriptions en attribuant différentes valeurs seuil de CO₂/km en fonction du type de flotte (il est proposé de créer trois catégories de flotte : véhicules à moteur à combustion, véhicules à moteur hybrides et véhicules électriques). *Technische Betriebe Uzwil* et *Werke am Zürichsee AG* proposent de mettre en place des prescriptions spécifiques pour les véhicules lourds. À l'opposé, seuls la *HKBB* et *Business Campaigning GmbH* penchent plutôt en défaveur de la proposition. La *HKBB* est partiellement d'accord mais relève que les objectifs fixés sont plus difficiles à atteindre pour la Suisse que pour l'UE, cette dernière pouvant équilibrer la plus grande concentration de gros moteurs occidentaux avec leur

plus faible concentration en Europe de l'Est. Pour *Business Campaigning GmbH*, la prescription proposée est irréalisable pour 2021 compte tenu du parc automobile suisse. Pour ce qui est des véhicules/carburants innovants, huit entreprises préconisent des mesures incitatives pour l'utilisation d'énergies renouvelables (certains parlent du Biogas ou du Power-to-gas ; p. ex., *Erdgas Innerschwyz AG*, *StWZ Energie AG*, *IBAarau AG*). Par ailleurs, pour huit participants, en l'absence d'une taxe sur les carburants, les biocarburants doivent être encouragés, notamment par des allègements fiscaux (p. ex., *IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*). Dans la même idée, l'*EPFZ* estime que le projet de loi ne permet pas de prendre en compte les parts de biocarburants ainsi que l'efficacité de véhicules innovants, et est par ailleurs d'avis que la non-comptabilisation des émissions des véhicules électrique n'est pas correcte.

6.6 Autres mesures de réductions intersectorielles

En ce qui concerne les mesures de réductions intersectorielles, les participants se sont montrés attachés au fonds de technologie ainsi qu'aux activités de formation, de formation continue et d'information au public. En effet, une grande majorité des participants a ainsi rejeté l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie, tandis que seule une infime minorité de participants s'est explicitement opposée au maintien des activités de formation et d'information au public.

6.6.1 Abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie à partir de 2025

Sur la question de l'abandon de l'affectation partielle annuelle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie, environ deux tiers des participants s'étant prononcé sont opposés à la proposition. C'est en effet 92 participants qui souhaitent que cette affectation soit maintenue après 2025. Au contraire, 60 participants sont favorables à sa suppression. En comparant les positions entre les différents groupes de participants, il ressort que les conférences, commissions et associations de communes et les organisations de protection de l'environnement sont les groupes les plus opposés. Seul le groupe des entreprises et particuliers est globalement en accord avec l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie.

Pour ce qui est plus précisément des cantons et communes, seuls les cantons de *Soleure*, de *Schwyz* et de *Thurgovie* sont d'accord avec l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie. Par ailleurs, Le canton d'*Argovie* est favorable à l'abandon de l'affectation, mais souhaite que le fonds de technologie perdure. Trois participants ont par contre des avis plus nuancés. La *ville de Zurich* estime qu'il ne faut abandonner cette affectation que si le SICE fait ses preuves. La *ville de Lausanne* estime que même avec le SICE, des mesures d'accompagnements devront être proposées pour continuer à encourager l'innovation et l'efficacité énergétique. Toutefois, la très grande majorité des participants s'oppose à l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (*AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, TI, VD, ZG, ZH*). Presque tous les cantons cités estiment ainsi que ce fonds permet à la Suisse de développer des produits innovants dans différents secteurs. Par ailleurs, huit cantons ajoutent que le fonds de technologie permet à la Suisse de réduire ses émissions (*AI, ZH, NE, NW, OW, BL, GL, SG*). Les cantons de *Genève* et de *Neuchâtel* sont d'avis que le fonds de technologie doit être maintenu indépendamment du sort du SICE. Le canton de *Vaud* estime que le domaine de l'innovation est un domaine d'excellence de la Suisse et qu'il ne doit pas être prêté.

Chez les conférences, commissions et associations de communes, tous les participants s'étant prononcé sur le sujet refusent l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (*DTAP, EnDK, Conférence gouvernementale des cantons alpins, Union des villes suisses*). Le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins* pensent que ce fonds permet à la Suisse de développer des produits innovants dans différents secteurs et de réduire les émissions de la Suisse.

Du côté des partis politiques, le camp des opposants et le camp des partisans sont à parité. Quatre partis politiques sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (*PBD, PLR, UDC, les Jeunes Libéraux-Radicaux*). Le *PLR* est de manière générale en accord avec la suppression des affectations de la taxe sur le CO₂. L'*UDC* saluerait quant à lui l'arrêt de ce programme, car ce

parti s'oppose à toute mesure de politique climatique. Pour ce qui est du *PDC* et du *PVL*, ces deux partis politiques sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle, mais pas à la suppression du fonds de technologie. Le *PDC* estime ainsi que le fonds de technologie doit être poursuivi, mais que son financement pourrait peut-être être assuré par les entreprises prospères ou par des prestations compensatoires. À l'inverse, cinq partis rejettent la suppression de l'affectation partielle au fonds de technologie (*PCS*, *PS*, *Verts*, *Jeunes Vert-e-s*). Six partis s'opposeraient à la suppression du fonds en lui-même (*PS*, *Grünen*, *les Jeunes Vert-e-s*, *PCS*, *PDC*, *PVL*), tandis que seul l'*UDC* est explicitement favorable à son abandon. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* estiment ainsi que le fonds de technologie est un instrument récent et qu'il est donc préférable de le poursuivre pour pouvoir mieux apprécier son efficacité. Ces trois partis pensent aussi que ce fonds représente une chance pour l'économie suisse de favoriser le tournant énergétique. Le *PCS* est quant à lui d'avis qu'un tel fonds devrait être utilisé comme programme d'impulsion soutenant les adaptations aux changements climatiques.

En ce qui concerne les associations faitières de l'économie, *economiesuisse*, l'*USS* et l'*USAM* sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie. *Swissmem* est quant à lui en accord avec la suppression de l'affectation partielle, mais souhaite que le fonds de technologie perdure. Dans les avis plus nuancés, la *SSE* souligne que seul un petit nombre d'entreprises privées bénéficient du fonds de technologie. L'association est alors d'avis que l'argent alimentant le fonds de technologie devrait être redirigé vers les activités de formation et d'informations. Toutefois, une majorité des participants appelle au maintien de cette affectation (*öbu*, *Swisscleantech*, *UPS*, *Swissmem*, *Travail.Suisse*). Ainsi, selon *öbu* et *Swisscleantech*, le fonds de technologie a montré de bons résultats et permet à la Suisse de créer des produits innovants. Les deux associations sont aussi d'avis qu'en cas d'abandon de l'affectation, une solution de financement alternative devrait être trouvée. *Swisscleantech* est d'avis que ce fonds aide la Suisse à se diriger vers une société pauvre en CO₂. L'*USP* est également d'avis que le fonds de technologie, ou un instrument semblable, doit perdurer. *Swissmem* estime que le maintien du fonds de technologie est souhaitable du point de vue économique et que ce fonds doit être planifié sur le long terme. *Travail.Suisse* relève que ce fonds permet à la Suisse de développer des produits innovants dans différents secteurs. L'association souligne aussi qu'il correspond à la tradition suisse de force innovante.

Pour ce qui est des acteurs du secteur de l'énergie, treize participants se disent en accord avec l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (p. ex., *UP*, *GSP*, *ASIG*, *Gasverbund AG*, *Swissoil*). Plusieurs participants trouvent par exemple que les affectations à partir de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles ne sont pas en adéquation avec un système incitatif (p. ex., *ASIG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *DSV*, *IGEB*). *InfraWatt* et l'*ASCAD* proposent plutôt de financer, à la place du fonds de technologie, un fonds de garantie de risque pour les installations des réseaux de chauffages à distance ou pour l'utilisation de chaleur résiduelle. Par ailleurs, *Energie 360° AG*, tout en étant favorable à l'abandon de l'affectation partielle, est toutefois d'avis que le fonds de technologie doit être maintenu car il protège les entreprises innovantes dans leur phase d'entrée sur le marché. Une petite majorité des acteurs du secteur de l'énergie, composée de quatorze participants, rejettent toutefois l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (p. ex., *Biofuels Suisse*, *SIG*, *Swisspower AG*). *Swisspower AG*, l'*AEE* et *IWB* estiment par exemple que l'innovation doit être soutenue. La *SES* et *Swissolar* sont d'avis que ce fonds est une chance pour l'économie suisse sur le marché mondial de l'énergie. *Groupe E* et *regio-Grid* évaluent le rapport coûts/valeurs ajoutées de ce fonds comme étant probablement un des meilleurs de la politique climatique suisse. *Biomasse Suisse* et *Ökostrom Schweiz* sont d'avis que le fonds de technologie a montré de bons résultats, qu'il permet à la Suisse de créer des produits innovants et qu'il aide aussi la Suisse à se diriger vers une société pauvre en CO₂. L'*Association suisse pour le couplage chaleur-force* estime que la combinaison entre mesures d'incitation et instruments d'encouragement est optimale. *SVG* souligne que certaines technologies ont besoin de telles mesures d'encouragement (notamment la géothermie profonde et de profondeur-moyenne, qui en sont encore à leurs débuts et dont les coûts sont encore élevés).

Du côté des organisations des transports publics et privés, la plupart des participants n'a pas donné d'avis sur ce sujet. Pour les autres, l'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* refusent l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie.

Ces quatre associations sont d'avis que ce fonds est un instrument récent et qu'il est donc préférable de le poursuivre pour pouvoir mieux en apprécier les résultats. Ces mêmes participants pensent aussi que ce fonds, en favorisant le tournant énergétique, est une chance pour l'économie suisse. *PRO VELO Suisse* ajoute qu'il favorise la création et le maintien de places de travail.

Toutes les organisations de protection de l'environnement s'étant prononcées sur le sujet sont totalement opposées à l'abandon de l'affectation partielle (p. ex., *BirdLife Suisse, Climat Genève, Alliance climatique Suisse, PUSCH, WWF Suisse*). Neuf associations sont d'avis que le fonds de technologie est un instrument récent et qu'il est donc préférable de le poursuivre pour pouvoir apprécier les résultats sur un plus long terme (p. ex., *Initiative des Alpes, Oeku, Greenpeace Suisse*). Ces mêmes participants pensent aussi que ce fonds, en favorisant le tournant énergétique, est une chance pour l'économie suisse. Par ailleurs, sept participants proposent qu'il soit utilisé comme instrument local pour les communes et les cantons afin de réduire les émissions ou encore dans des mesures d'adaptation (p. ex., *Grands-parents pour le climat, Pro Natura*). Finalement, sept organisations de protection de l'environnement proposent de lier le fonds de technologie aux adaptations aux changements climatiques (p. ex., *PUSCH, BirdLife Suisse*).

En ce qui concerne les associations diverses, une minorité composée de 17 participants sont favorables à l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fonds de technologie (p. ex., *Cemsuisse, CNCI, First Climate Group, IGEB, Asitec, Swiss Textiles, UFS, FSBC*). *Scienceindustries* rejette les affectations en général, car elles risquent d'augmenter les dépenses de l'État. La *CI CDS* estime que les affectations partielles du produit de la taxe sur le CO₂ sont en contradiction avec le caractère incitatif de cette taxe. *Aqua Nostra Suisse* dit soutenir la mise en place d'un système purement incitatif. Cependant, une petite majorité d'organisations refuse l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie. Les participants explicitement défavorables sont au nombre de 28 et comprennent notamment l'*Académie suisse des sciences, la Coalition Éducation (ONG), Bio Schweiz, l'AFAJ, l'Empa, l'APF, le Réseau suisse des droits de l'enfant, Forêt Suisse* ou encore *SIA*. Neuf participants sont par exemple d'avis que le fonds de technologie est un instrument récent et qu'il est donc préférable de le poursuivre pour pouvoir mieux en apprécier les résultats (p. ex., *Action de Carême, SSF, GSGI*). Huit participants pensent aussi que ce fonds, en favorisant le tournant énergétique, est une chance pour l'économie suisse (p. ex., *Swissaid, SKF*). *AWV, Forêt Suisse et Holzbau Schweiz* estiment que le fonds de technologie est une mesure efficace à long terme et positive pour l'économie (places de travail, innovation, carnets de commandes, etc.). L'*Académie suisse des sciences* estime que sans encouragement de l'État, les nouvelles technologies auraient du mal à se faire une place sur le marché. La *SIA* relève que le fonds de technologie comble les inégalités financières entre start-up et autres entreprises et aide des produits innovants à se faire une place sur le marché. *SSF* affirme que le fonds de technologie n'est pas seulement une chance pour les entreprises innovantes, mais aussi pour les investisseurs voulant mobiliser des fonds dans la protection du climat. Par ailleurs, l'*AFAJ* et la *Coalition Éducation (ONG)* proposent de lier le fonds de technologie aux adaptations aux changements climatiques.

La catégorie des entreprises et des particuliers est celle qui soutient le plus l'abandon de l'affectation partielle. En effet, les participants en accord avec la proposition représentent le double du nombre d'opposants. Parmi les défenseurs de la suppression de l'affectation se trouvent notamment *Migros, Swiss Steel AG, Syngenta Crop Protection AG* ou encore *Ziegelwerke Roggwil AG*. Parmi ces derniers, huit participants estiment que l'affectation partielle est en contradiction avec le caractère incitatif de la taxe sur le CO₂ (p. ex., *Coop, IBB Energie AG, Technische Betriebe Uzwil, Werke am Zürichsee AG, IB Langenthal AG*). Les entreprises pharmaceutiques se disent opposées aux affectations partielles en général, car elles risquent d'augmenter les dépenses de l'État (p. ex., *Clariant Produkte AG, EMS-Chemie AG*). Au contraire, treize participants sont opposés à l'abandon de l'affectation partielle au fonds de technologie (p. ex., *Business Campaigning GmbH, Espace Real Estate AG, EPFZ, Gaznat SA*). La plupart de ces participants tiennent par ailleurs des commentaires de soutien au fonds de technologie. Dans ce sens, plusieurs entreprises estiment que ce dernier permet à la Suisse d'être un pays d'innovation (p. ex., *Espace Real Estate AG, Swiss Krono AG, Flumroc AG*). *Business Campaigning GmbH* et *Gaznat SA* estiment quant à eux que ce fonds aide la Suisse à réduire ses émissions. L'*EPFZ* et *Paul Scherrer Institut* sont tous deux d'avis que sans encouragement de l'État, les nouvelles technologies

auraient du mal à se faire une place sur le marché. *Emmi Suisse SA* pense aussi que le fonds de technologie, en favorisant le tournant énergétique, est une chance pour l'économie suisse. Par ailleurs, douze participants ont des avis plus nuancés (p. ex., *Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, IBAarau AG, Wynagas AG*). Ces entreprises estiment que ce fonds soutient l'innovation et n'accepteraient dès lors l'abandon de l'affectation partielle qu'à la condition que le SICE soit mis en œuvre et que son efficacité soit prouvée.

6.6.2 Maintien des activités de formation, formation continue, d'information du public et de conseil aux professionnels concernés

De manière générale, les participants plébiscitent le maintien des activités de formation et de formation continue des personnes à qui sont confiées des tâches relevant de la politique climatique, d'information du public sur l'atténuation et la maîtrise des changements climatiques et de conseil des communes, des entreprises et des consommateurs lors de la mise en œuvre de mesures.. En effet, plus d'une centaine de participants se sont explicitement déclarés être en faveur du maintien de ces activités. Seuls neuf participants s'y opposent véritablement. Pour ce qui est des propositions de modification ou d'amélioration, 35 participants estiment qu'il faudrait encore rajouter les connaissances climatiques dans certaines formations professionnelles, car de grands potentiels de réduction des émissions sont liés à certains métiers (construction, industrie, etc.).

Pour ce qui est des cantons et communes, tous les participants sont favorables au maintien des activités de formation, de formation continue, d'information au public et de conseil aux professionnels concernés. Ainsi, les cantons du *Tessin*, de *Neuchâtel* et de *Schaffhouse* estiment que la sensibilisation aux problématiques climatiques est très importante et contribue à renforcer l'acceptation des mesures politiques. D'autre part, les cantons de *Bâle-Campagne*, de *Glaris* et de *Zoug* sont d'avis que ce programme est un instrument important pour encourager et améliorer les connaissances sur le climat. Pour le canton de *Vaud*, ce sont des mesures d'accompagnement nécessaires. Le canton de *Soleure* pense que c'est un instrument important pour encourager la consommation et les investissements écologiquement responsables. De nombreux participants émettent des propositions afin d'améliorer ces activités. En effet, treize d'entre eux salueraient par exemple une plus forte coordination dans les activités de formation et de formation continue (*SZ, BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, NW, OW, LU, ville de Lausanne, ville de Zurich*). De plus, dix cantons estiment qu'il faudrait rajouter les connaissances climatiques dans certaines formations, car de grands potentiels de réduction sont liés à certains métiers (construction, industrie, etc.) (*BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, NW*). Le canton de *Zoug* affirme qu'encore beaucoup de mesures pourraient être prises dans le domaine professionnel. Le canton d'*Agovie* estime que l'information du public est de la responsabilité de l'État et ne devrait pas être concurrencée par d'autres acteurs. Enfin, la *ville de Soleure* indique que cet instrument doit être orienté sur la pratique et renforcer les liens entre les cantons, les communes et les entreprises.

Du côté du groupe comprenant les conférences, commissions et associations de communes, tous les participants sont également favorables au maintien des activités de formation et d'information. Ils souhaitent cependant tous voir intervenir certaines améliorations. Ainsi, l'*Endk*, le *DTAP* et l'*Union des villes suisses* estiment qu'il faudrait rajouter les connaissances climatiques dans certaines formations, car de grands potentiels de réduction sont liés à certains métiers. Ces mêmes participants salueraient aussi une plus forte coordination dans les activités de formation et de formation continue. L'*Union des villes suisses* est par ailleurs d'avis que la mise en œuvre effective de ces mesures doit se faire beaucoup plus rapidement, soulignant qu'un seul programme a pour le moment été proposé. Finalement, l'*Association des communes suisses* propose d'intégrer davantage le niveau communal aux activités de formation et d'information.

En ce qui concerne les partis politiques, presque tous sont favorables au maintien des activités de formation, de formation continue, d'information au public et de conseil aux professionnels concernés, à l'instar du *PBD* qui pense que ces mesures sont une importante tâche de la Confédération. La plupart des partis ont cependant des modifications à proposer. Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* souhaitent notamment que les connaissances pluridisciplinaires sur le climat soient intégrées aux formations

et formations continues des professions liées aux changements climatiques (mobilité, urbanisme, logement, agriculture, etc.). Le *PVL* propose la mise en place de contrôles d'efficacité pour bien diriger le système de sensibilisation. Le *PLR* est un peu plus critique, et même s'il reconnaît que la sensibilisation aux problématiques climatiques est très importante et contribue à renforcer l'acceptation des mesures politiques, ce parti ne voudrait pas que les offices fédéraux aient trop d'influence sur la formation professionnelle et sur le contenu des apprentissages. Seule l'*UDC* s'oppose au maintien des activités de formation et d'information. Elle considère ce programme comme étant endoctrinant et estime que de telles activités n'ont rien à faire dans un État libéral.

Chez les associations faîtières de l'économie, la majorité des participants est pleinement favorable à la poursuite de ce programme (p. ex., *constructionsuisse*, *USS*, *USP*, *scienceindustries*, *Travail.Suisse*). *Öbu* et *Swisscleantech* estiment par exemple que les domaines de la formation et de l'information sont des instruments importants pour la protection du climat. *Travail.Suisse* relève que le facteur limitant le développement des techniques de réduction des émissions est souvent la pénurie de personnel qualifié, d'où la nécessité d'avoir des activités de formation dans ce domaine. Aux yeux de cette même association, la sensibilisation du public est par ailleurs primordiale pour la protection du climat. L'*USS* émet en outre des demandes d'amélioration, notamment en ce qui concerne l'intégration des connaissances pluridisciplinaires aux formations professionnelles et formations continues dont les activités sont en lien avec les problématiques environnementales. L'*USS* souhaite aussi que la Confédération développe le haut potentiel de l'interdisciplinarité au niveau universitaire, notamment dans le développement territoriale, la mobilité, l'architecture, les sciences de l'environnement ou encore la communication. Dans les avis toujours favorables mais plus nuancés, *economiesuisse*, la *SSE* et *Swissmem* estiment que les entreprises doivent demeurer les principaux acteurs dans les domaines liés à la formation professionnelle, afin que les formations soient axées sur la pratique. Le *Centre Patronal* va plus loin dans sa critique, et dit se méfier d'éventuelles dérives propagandistes dans le domaine de l'information au public. Toutefois, seul l'*USAM* s'oppose explicitement au maintien de ces activités.

En s'intéressant aux acteurs du secteur énergétique, il ressort que 23 participants sont totalement favorables à la poursuite des activités de formation et d'information (p. ex., *EWL*, *GSP*, *SIG*, *Swisspower AG*, *Association suisse pour le couplage chaleur-force*). L'*AEE*, *IWB* et *Swissolar* soulignent par exemple que les branches de l'économie énergétique, en raison des rapides changements qu'elles subissent, ont particulièrement besoin d'information et d'initiatives de formations. *Groupe E* et *regioGrid* sont d'avis que l'information est un prérequis important pour sensibiliser les acteurs aux bonnes pratiques. *InfraWatt* et l'*ASCAD* estiment que l'effet de cet instrument est très grand en comparaison des efforts qu'il demande. *Biomasse Suisse* souligne aussi qu'il faut suivre la recommandation de l'Accord de Paris qui encourage les recherches dans le domaine du climat. Des demandes d'améliorations sont toutefois émises par d'assez nombreux participants. Selon plusieurs d'entre eux, ce programme doit être orienté vers la pratique et renforcé les liens entre les cantons, les communes et les entreprises (p. ex., *Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *EWL*, *DSV*). *InfraWatt* propose également de coordonner ce programme d'activités avec le programme « EnergieSchweiz ». *Cité de l'énergie* saluerait par ailleurs que l'importance du rôle d'exemplarité, vis-à-vis de la population, des communes et des villes en matière de politique climatique soit explicitement contenu dans le projet. Du côté des participants plus critiques, l'*IGEB* est partiellement défavorable à la poursuite des activités de formation et d'information car il voit d'un mauvais œil la sur-participation de l'État dans le domaine de la formation et de la formation continue, craignant que cela puisse péjorer l'égalité entre les entreprises sur le marché. Toutefois, seuls l'*UP* et *Swissoil* sont totalement opposés à la poursuite de ces activités.

Chez les acteurs du secteur des transports, l'*UPSA*, les *CFF* et *SIAA* sont totalement favorables à la poursuite des activités de formation et d'information. L'*ATE*, la *CESAR*, *Mobilité piétonne Suisse* et *PRO VELO Suisse* sont eux aussi favorables, mais émettent quelques possibilités d'amélioration. Ces quatre associations sont ainsi d'avis que les connaissances pluridisciplinaires doivent être intégrées aux formations et formations continues des professionnels qui peuvent être liés aux problématiques climatiques (mobilité, urbanisme, logement, agriculture, etc.) Ces associations critiquent également le fait qu'il ne soit pas question du financement de ces activités dans le projet. Par ailleurs, elles proposent de

changer le titre du programme de la manière suivante : « *Plan d'action pour la protection du climat – formation, information et conseil* ».

Les organisations de protection de l'environnement sont quant à elles toutes favorables au maintien des activités de formation et d'information, mais émettent des souhaits d'amélioration. Ainsi, l'*Alliance climatique Suisse*, *Pro Natura*, *Climat Genève* ou encore *Greenpeace Suisse* estiment que les connaissances pluridisciplinaires doivent être intégrées aux formations et formations continues des professions liées aux changements climatiques (mobilité, urbanisme, logement, agriculture, etc.). En outre, les *Grands-parents pour le climat* ou encore *Oeku* critiquent le fait qu'il ne soit pas question du financement de ces activités dans le projet. Dans la même idée, l'association *Aînés pour la protection du climat Suisse* estime que les moyens actuels pour les activités de formation continue et d'information sont très insuffisants, et qu'il faudrait élever le budget à 10 millions de francs. L'association *Grands-parents pour le climat* ajoute que l'intégration des connaissances climatiques dans la profession de concierge serait particulièrement souhaitable. L'*Initiative des Alpes* estime que la formation universitaire doit faire partie de ce programme, car les universitaires s'investissent ensuite dans des institutions et ont des fonctions qui peuvent avoir un impact sur la politique climatique. L'association *Aînés pour la protection du climat Suisse* propose quant à elle la mise en place d'un plan d'action afin que la formation et l'information soient réellement inclus dans la politique climatique. Par ailleurs, la plupart des associations proposent de changer le titre du programme de la manière suivante : « *Plan d'action pour la protection du climat – formation, information et conseil* » (p. ex., *PUSCH*, *BirdLife Suisse*, *SKF*).

Du côté des associations diverses, une grande majorité composée de 25 participants est favorable à la poursuite des activités de formation et d'information (p. ex., *Alliance Sud*, *Coalition Éducation (ONG)*, *AFAJ*, *FRC*, *GSGI*, *SSF*, *ASA*). Ainsi, plusieurs participants estiment que les domaines de la formation et de l'information sont des instruments importants pour la protection du climat (p. ex., *South Pole Group*, *Académie suisse des sciences*, *FRC*, *Energie-bois Suisse*, *Swiss Engineering*). Pour l'*Académie suisse des sciences*, le maintien des activités de formation et d'information est indispensable à la mise en place d'une politique climatique et à son acceptation par le public ; l'association souligne aussi que les innovations ont besoin de professionnels du climat. La *CI CDS* indique que les activités de formation et d'information dans les domaines professionnels et pluridisciplinaire sont un devoir central de la Confédération et très importants pour les défis à venir de la politique climatique. La *FRC* est d'avis que les consommateurs-citoyens doivent être sensibilisés aux questions climatiques et que la recherche de solutions doit faire partie intégrante des formations supérieures dans tous les domaines d'activités. La *FSBC* trouve très juste que la Confédération impose ses consignes en matière de formation et d'information. Du côté des conseils d'amélioration, le *Réseau suisse des droits de l'enfant*, la *Coalition Éducation (ONG)* et l'*AFAJ* souhaitent que l'interdisciplinarité et les échanges sur les connaissances climatiques entre hautes écoles suisses soient encouragés, et estiment aussi que la formation universitaire doit faire partie de ce programme, car les universitaires investissent ensuite des institutions et ont des fonctions qui peuvent avoir un impact sur la politique climatique. *SKF*, la *Coalition Éducation (ONG)* et l'*AFAJ* critiquent le fait qu'il ne soit pas question du financement de ce programme dans le projet. Dans la même thématique, *myclimate*, la *Coalition Éducation (ONG)* et l'*AFAJ* estiment que les moyens de financement devraient être élevés à 10 millions de francs. La *Coalition Éducation (ONG)* et l'*AFAJ* affirment que le bilan de l'OFEV dans la mise en œuvre de l'art. 41 de la loi sur le CO₂ est inacceptable, et qu'un projet plus ambitieux doit compenser ce manquement. Plus critiques encore, *Swiss Textiles* trouve les activités de formation et d'information importantes mais estime que l'État doit surtout avoir un rôle de coordination et d'encouragement et laisser les acteurs économiques avoir le rôle principal. Dans la même idée, *scienceindustries* se dit favorable à la poursuite de ce programme, mais souhaite que les questions de formation restent dans les mains des acteurs privés, et non dans celles de l'administration fédérale. La *SSIGE* est plutôt contre la continuation de ces activités, car elle estime qu'elles sont trop peu orientées vers la pratique. *Aqua Nostra Suisse*, *Eco Swiss* et *IKLIS* sont les seuls participants de cette catégorie à rejeter le maintien du programme. *Aqua Nostra Suisse* est contre la continuation de ces activités car cette fonction n'est pas le rôle de l'État.

Dans le groupe des entreprises et des particuliers, là encore les participants favorables au maintien des activités de formation et d'information sont majoritaires (p. ex., *Energie Zürichsee Linth AG*, *Fenaco*

Genossenschaft, Flughafen Zürich AG, Hergiswiler Glas AG). Plusieurs participants estiment par exemple que les domaines de la formation et de l'information sont des instruments importants pour la protection du climat (p. ex., *EPFZ, Erdgas Innerschwyz AG, Business Campaigning GmbH, Emmi Suisse SA*). Par ailleurs, certains participants trouvent ce programme judicieux et efficace (p. ex., *Espace Real Estate AG, Metall Service Menziken, Flumroc AG*). Des entreprises soulignent aussi que la sensibilisation du public et des professionnels concernés est une étape importante pour parvenir aux objectifs fixés par la politique climatique (p. ex., *Energie Seeland AG, SWL Energie AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). *Coop, Migros et Bell AG* indiquent que les activités de formation et d'information dans le domaine professionnel sont un devoir central de la Confédération et sont indispensables pour relever les défis de la politique climatique à venir. Un certain nombre de participants favorables font toutefois quelques propositions d'améliorations. Ainsi, plusieurs entreprises estiment que ces mesures doivent être orientées vers la pratique (p. ex., *Energie Zürichsee Linth AG, IBAarau AG, Emmi Suisse SA*). *Energie Seeland AG* ou encore *Verband Aargauischer Stromversorger* appellent à un renforcement de la coordination de ces mesures entre les groupes des secteurs, les cantons, les communes et la Confédération. Une vingtaine de participants sont plus nuancés quant au maintien des activités de formation et d'information. Plusieurs entreprises se disent ainsi favorables à la poursuite des activités, mais voudraient que les questions de formation restent dans les mains des acteurs privés, et non dans celles de l'OFEV (p. ex., *Dottikon Exclusive Synthesis AG, General Electric GmbH*). Les entreprises de l'industrie de la brique, telles que *AG Zieglewerke Muri* ou *Metoxit AG*, ne voudraient pas que ces mesures discriminent certaines pratiques industrielles (en encourageant par exemple l'utilisation de certains matériaux de construction comme le bois). Dans le groupe des entreprises et des particuliers, seuls deux participants sont totalement opposés au maintien des activités de formation et d'information.

6.7 Autres mesures de réduction des émissions

Dans le questionnaire lié à la consultation du projet de politique climatique après 2020, les participants étaient invités à proposer des idées de mesures de réductions des émissions supplémentaires. Évoqué par 62 participants, le souhait de mettre en place davantage de mesure dans le domaine des transports est la remarque la plus récurrente. Une trentaine de participants demandent spécifiquement que soit envisagée la mise en place d'un système de tarification de la mobilité, tandis que 29 participants souhaitent que les carburants soient soumis à la taxe sur le CO₂. Par ailleurs, 48 participants voudraient voir le marché des véhicules et carburants émettant pas ou peu de CO₂ davantage stimulé. Un nombre également assez important de participants recommandent la prise de mesures visant à réduire les émissions du trafic aérien, certains proposant la création d'une taxe climatique sur le prix des billets d'avion. L'appel à la mise en place de mesures dirigeant les investissements vers une compatibilité avec la protection du climat ressort également des réponses à la consultation.

Du côté des cantons et des communes, dix participants souhaitent voir les mesures liées au trafic routier renforcées (*BL, AR, AI, GR, SH, GE, VD, BE, ville de Soleure, ville de Zurich*). Cinq participants appellent notamment à l'introduction d'une taxe sur les carburants (*GE, VD, BE, ville de Zürich, ville de Soleure*). En outre, le canton d'*Appenzell Rhodes-Intérieures* et le canton des *Grisons* souhaitent que soit envisagée la mise en place d'un système de tarification de la mobilité. Par ailleurs, six participants estiment que le marché des véhicules et carburants émettant peu ou pas de CO₂ doit être davantage stimulé (*GE, BL, AI, GR, SH, ville de Lausanne*). Le canton de *Genève* appelle notamment à encourager la mobilité électrique ou la mobilité respectueuse de l'environnement, et à mettre en place des conditions-cadres en faveur d'une « smart mobility » sur l'exemple de la « smart city ». La *ville de Lausanne* voudrait accentuer les contraintes sur les constructeurs automobiles pour obtenir des véhicules plus efficaces, et le canton de *Schaffhouse* souhaite encourager l'électromobilité. D'autre part, sept participants sont d'avis que davantage de mesures doivent être prises dans l'agriculture en raison des importantes émissions dont est responsable ce secteur (*BL, FR, AR, AI, GR, SH, AG*). Le canton de *Genève* encourage par exemple la création d'instruments relatifs à l'agriculture de conservation des sols. Du côté des chauffages, quatre cantons souhaitent qu'il ne soit plus possible de compter le remplacement de chauffages à combustibles fossiles dans les frais d'entretien (*BL, AR, AI, GR, GL*). En outre, quatre cantons seraient favorables à la suppression immédiate des déductions fiscales lors du remplacement

d'une chaudière à combustible fossile par une autre chaudière à combustible fossile (*GE, VD, OW, NW, LU*). Le canton de *Genève* souhaite par ailleurs plafonner les températures de chauffage pour les bureaux et habitations à 21-23°C. En ce qui concerne l'aviation, des mesures visant à réduire les émissions de ce secteur sont demandées par cinq cantons (*FR, GR, TG, SH, GE*). Le canton de *Genève* souhaite par exemple l'introduction d'une taxe sur le CO₂ sur les billets d'avion. Finalement, les cantons de *Genève* et de *Schaffhouse* appellent à l'élaboration de mesures pour diriger les investissements vers des activités et biens durables. Pour onze cantons, afin de mettre en place des règles strictes, homogènes et rapidement applicables, les mesures de réduction du secteur de l'agriculture doivent être intégrées à la loi sur le CO₂ (*AG, AR, AI, BL, BS, GL, GR, SH, ZG, SG, UR*). Le canton de *Soleure* souligne que l'agriculture, tout en étant responsable d'une part importante des émissions, est aussi particulièrement touchée par les changements climatiques. Ce canton estime dès lors que des mesures de réduction doivent être appliquées à ce secteur, tout en prenant en compte l'importance de l'agriculture pour la sécurité alimentaire de la population. La commune d'*Aeugst am Albis* met en évidence l'importance que la connaissance des quantités de combustible importées par commune pourrait revêtir dans la protection du climat. La commune explique en effet que cette connaissance permettrait de mieux évaluer à l'échelle locale les effets des mesures mises en place dans le secteur du bâtiment, et de diriger de manière plus efficiente les efforts nécessaires à la réduction des émissions de CO₂.

Pour ce qui est des conférences, commissions et associations de communes, le *DTAP*, l'*EnDK* et la *conférence gouvernementale des cantons alpins* sont d'avis qu'il faut supprimer sans plus attendre les déductions fiscales lors du remplacement d'une chaudière à combustible fossile par une autre chaudière à combustible fossile. L'*Union des villes suisses* désire quant à elle renforcer les mesures liées au trafic routier, et souhaite aussi voir davantage stimuler le marché des véhicules alternatifs. Pour le *DTAP*, l'*EnDK* et la *Conférence gouvernementale des cantons alpins*, afin de mettre en place des règles strictes, homogènes et rapidement applicable, les mesures de réduction du secteur de l'agriculture doivent être intégrées à la loi sur le CO₂.

Chez les partis politiques, cinq participants désirent que davantage de mesures de réduction des émissions s'appliquent au domaine des transports (*PCS, PBD, PS, Verts, Jeunes Vert-e-s*). Le *PS*, les *Verts* et les *Jeunes Vert-e-s* voudraient notamment qu'un système de tarification de la mobilité soit envisagé. Par ailleurs, le *PS*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PVL* aimeraient que davantage d'encouragements s'appliquent aux carburants synthétiques ou aux biocarburants. Le *PS*, les *Jeunes Vert-e-s* et les *Verts* souhaitent quant à eux que les exploitants, les importateurs et les constructeurs de véhicules fonctionnant avec des carburants synthétiques neutres du point de vue du CO₂ et produits en Suisse puissent obtenir que les réductions d'émission de CO₂ ainsi réalisées soient prises en compte dans le cadre de la réglementation relative aux émissions des voitures de tourisme (motion Böhni 14.3837). Ces organisations ajoutent toutefois que cette mesure ne devrait s'appliquer que pour les carburants synthétiques issus des surplus de production des énergies renouvelables, et que seuls les véhicules respectant les valeurs limites pourraient être comptabilisés. Par ailleurs, un quota de véhicules utilisant des carburants synthétiques devrait être fixé. Dans un autre domaine, les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* voudraient voir le développement d'un système de traçabilité de l'électricité. Par ailleurs, le *PS*, les *verts* et les *Jeunes Vert-e-s* aimeraient que soit mise en place une étude d'impact sur le climat en tant que nouvel instrument de politique climatique. Pour ce qui est de l'aviation, ces trois partis proposent d'envisager l'augmentation du prix des billets et une élévation des standards d'efficacité. Afin de rendre les trajets en avions moins attrayants, les *Verts*, les *Jeunes Vert-e-s* et le *PS* suggèrent aussi d'améliorer les relations entre le réseau de chemin de fer suisse et les TGV européens. Le *PBD* souhaite que davantage de mesures soient prises dans le secteur de l'agriculture, ce dernier rejetant une part importante des émissions. Ce même parti appelle aussi à une meilleure coordination entre les politiques climatique et énergétique, notamment entre l'OFEV et l'OFEN. Le *PCS* voudrait quant à lui que davantage de mesures d'adaptation aux changements climatiques soient prévues, notamment dans les domaines de l'agriculture, du tourisme ou encore de la prévention des dangers naturels. Au contraire de tous les autres partis politiques, l'*UDC* suggère que les mesures proposées par le projet sont des idées créées pour prendre de l'argent à la population qui travaille dur.

Pour ce qui est des associations faïtières de l'économie, cinq d'entre elles souhaitent que les mesures liées au domaine des transports soient renforcées (*USS, Travail.Suisse, PSL, öbu, Swissscleantech*). *Travail.Suisse, öbu* et *Swissscleantech* appellent notamment à la mise en place d'une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants. *Öbu* et *Swissscleantech* demandent quant à eux d'envisager la mise en place d'un système de tarification de la mobilité. Dans la même idée, *Travail.Suisse* propose d'étudier la faisabilité d'un système de bonus-malus en lien avec les émissions de CO₂ rejetées individuellement dans le « domaine de la mobilité non durable ». Par ailleurs, quatre associations voudraient voir le marché des véhicules/carburants émettant peu ou pas de CO₂ davantage stimulé (*Travail.Suisse, öbu, Swissscleantech, USP*). L'abandon, d'ici 2020, de l'allègement fiscal sur les biocarburants est par exemple une catastrophe pour l'*USP*, car elle aidait à la réduction des émissions. Dans le domaine de l'aviation, l'*USS, Travail.Suisse* et *PSL* sont d'avis que des mesures visant à réduire les émissions du trafic aérien doivent être mises en place. L'*USS* et *Travail.Suisse* proposent notamment l'augmentation du prix des billets d'avion. *Travail.Suisse* suggère aussi d'assujettir les carburants de l'aviation à l'impôt sur les huiles minérales. Dans le domaine de la finance, *öbu* et *Swissscleantech* appellent à la mise en place de standards officiels et transparents pour diriger les investissements vers une compatibilité avec la protection du climat. Ces deux mêmes associations voudraient aussi que la Suisse s'emploie à développer la venue d'une taxe mondiale sur les gaz à effet de serre. *Öbu* et *Swissscleantech* sont encore d'avis que la Confédération doit montrer l'exemple et contrôler les aspects climatiques de sa politique d'achats ainsi qu'au sein de la politique d'investissements de sa caisse de pension.

Du côté des acteurs du secteur de l'énergie, six participants voudraient voir l'utilisation du biogaz développée et facilitée (*SES, V3E, ASIG, EWL, Energie Thun AG, Energie 360° AG*). Pour quatre participants, en l'absence d'une taxe sur les carburants fossiles, le gaz naturel et les biocarburants devraient être encouragés (p. ex. par des allègements fiscaux) car l'utilisation de ces agents énergétiques est un moyen de parvenir à la décarbonisation (*ASIG, EWL, Energie Thun AG, Energie 360° AG*). Ces quatre mêmes participants proposent par exemple qu'une part du produit de la taxe sur le CO₂ soit utilisée pour financer ces encouragements. Par ailleurs, sept participants proposent la mise en place de mesures supplémentaires dans le domaine des transports (p. ex., *Cité de l'énergie, Solar Agentur Schweiz*). *Biomasse Suisse* et la *SES* proposent notamment la mise en place d'un système de tarification de la mobilité. Les *SIG* estiment que les subventions aux énergies fossiles doivent être supprimées, car les véhicules n'étant pas utilisés sur les routes ne sont ni soumis à l'impôt sur les huiles minérales, ni à une taxe environnementale similaire à la taxe sur le CO₂. Selon *Solar Agentur Schweiz*, l'utilisation des surplus d'énergie solaire dans le domaine des transports permettrait d'économiser environ 26 millions de tonnes de CO₂. *Biomasse Suisse, Swisssolar* et *SES* voudraient en outre voir les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂ davantage encouragés. *Swisssolar* et la *SES* proposent par exemple que soit appliquée la motion Böhni 14.3837, qui demande la prise en compte, dans le cadre de la réglementation relative aux émissions des voitures de tourisme, des réductions d'émission de CO₂ réalisées par les exploitants, les importateurs et les constructeurs de véhicules fonctionnant avec des carburants synthétiques neutres du point de vue du CO₂ et produits en Suisse. La *SES* ajoute toutefois que cette mesure ne devrait s'appliquer que pour les carburants synthétiques issus des surplus de production des énergies renouvelables, et que seuls les véhicules respectant les valeurs limites pourraient être comptabilisés. Par ailleurs, un quota de véhicules utilisant des carburants synthétiques devrait être fixé. Pour ce qui est du domaine de la finance, quatre participants insistent sur la nécessité de rediriger les flux financiers vers des activités durables et sur la mise en place de standards officiels et transparents pour diriger les investissements vers une compatibilité avec la protection du climat (*Biomasse Suisse, Ökostrom Schweiz, Swisssolar, SES*). En matière de chauffage, *InfraWatt* et l'*ASCAD* suggèrent la création, éventuellement à la place du fonds de technologie, d'un fonds de garantie des risques pour l'installation de réseaux de chauffages à distance. En outre, *Regio Energie Solothurn* et *Energie 360° AG* estiment qu'une taxe sur le CO₂ perçue sur tous les agents énergétiques fossiles doit être mise en place. La *SES* et *Swisssolar* estiment aussi que l'énergie grise liée au transport des biens et marchandises devraient pouvoir être prise en compte. Finalement, *Ökostrom Schweiz* propose la mise en place d'une taxe incitative perçue sur le courant fort en émissions de CO₂.

Chez les acteurs du secteur des transports, quatre associations estiment qu'un système de tarification de la mobilité pourrait être envisagé (*ATE, CESAR, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse*). Au contraire, *Seilbahn Schweiz* est d'avis qu'il ne faut pas y songer compte tenu du nombre de pendulaires en Suisse ; les régions de montagnes seraient défavorisées par une telle mesure. Quatre participants estiment aussi que l'énergie grise liée au transport de biens et de marchandises doit être prise en compte (*ATE, CESAR, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse*). Ces quatre mêmes associations sont d'avis que la révision de la loi sur le CO₂ serait une bonne action pour traiter la motion Böhni qui demande la comptabilisation des carburants synthétiques et neutres du point de vue du CO₂ dans le calcul des valeurs de prescription pour les nouveaux véhicules. Ces organisations ajoutent toutefois que cette mesure ne devrait s'appliquer que pour les carburants synthétiques issus des surplus de production des énergies renouvelables, et que seuls les véhicules respectant les valeurs limites pourraient être comptabilisés. Par ailleurs, un quota de véhicules utilisant des carburants synthétiques devrait être fixé. Pour ce qui est de la finance, quatre associations sont d'avis que la réorientation des flux financiers vers la protection du climat est fondamentale et que cela doit figurer dans le projet (*ATE, PRO VELO Suisse, Mobilité piétonne Suisse, CESAR*). Ces quatre participants proposent aussi de tester des méthodes d'évaluation des investissements dans la protection du climat. Pour elles, il faudrait présenter à partir de 2020 des normes officielles et les rendre obligatoires d'ici 2023. Par ailleurs, quatre associations sont d'avis que l'agriculture doit être davantage dirigée vers la culture plutôt que vers l'élevage (*ATE, CESAR, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse*). Ces quatre associations appellent à la mise en place de mesures visant à réduire les émissions du trafic aérien. Elles proposent par exemple d'augmenter les prix des billets d'avion et d'élever les standards d'efficacité. Toujours dans la même optique, ces quatre participants sont d'avis que la Suisse doit améliorer les relations entre son réseau de chemin de fer et les TGV européens. Quatre participants proposent encore la mise en place d'une étude d'impact sur le climat en tant que nouvel instrument de la politique climatique (*ATE, CESAR, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse*). Finalement, ces quatre participants encouragent le développement d'un système de traçabilité de l'électricité.

Du côté des organisations de protection de l'environnement, la quasi-totalité des participants sont d'avis que la réorientation des flux financiers vers la protection du climat est fondamentale et que cela doit figurer dans le projet (p. ex., *Alliance climatique Suisse, Pro Natura, PUSCH, BirdLife Suisse, Fossil-free, Initiative des Alpes*). Ils proposent que la Confédération participe à l'élaboration de bases d'évaluation de la compatibilité des investissements avec l'objectif des 2°C, en vue de supprimer tout investissement défavorable au climat. Pour la plupart des associations, il faudrait présenter à partir de 2020 des normes officielles et les rendre obligatoires si elles ne sont pas appliquées d'ici 2030 (p. ex., *WWF Suisse, Oeko, Pro Natura*). L'association *Fossil-free* pense encore que l'intensité des gaz à effet de serre ainsi que les risques liés aux énergies fossiles doivent être intégrés au portfolio des investissements. Par ailleurs, onze participants appellent à la mise en place d'autres mesures plus incitatives dans le domaine des transports (p. ex., *Alliance climatique Suisse, Grands-parents pour le climat*). La plupart des participants proposent ainsi une tarification de la mobilité. La plupart des organisations de protection de l'environnement sont aussi d'avis que la taxe sur le CO₂ devrait concerner tous les secteurs (lorsque cela est réalisable), soit également les processus industriels, les solvants et l'agriculture. L'association *Aînés pour le climat Suisse* ajoute qu'une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants doit être envisagée, tandis que les *Grands-parents pour le climat* proposent une taxe sur le CO₂ en fonction du poids des véhicules. L'association *Climat Genève* va dans le même sens en proposant d'envisager la fixation d'un poids maximal admissible par catégorie de véhicule. *Climat Genève* propose aussi d'encourager les transports en commun, la mobilité douce et le covoiturage. *Myblueplanet* appelle quant à elle à des moyens de stimulation du marché des véhicules alternatifs et voudrait aussi que l'électromobilité soit encouragée. En outre, dix organisations saluent l'objectif sectoriel pour l'agriculture, mais sont d'avis qu'étant une grande source de pollution, ce secteur doit être davantage concerné par des mesures de réduction des émissions. Ces participants proposent entre autres que l'agriculture soit davantage dirigée vers la culture plutôt que vers l'élevage (grâce à l'encouragement à des changements de consommation), que les cheptels soient réduits d'un quart, et que les cycles de nutriments locaux soit encouragés (p. ex., *Alliance climatique Suisse*). Par ailleurs, la plupart des participants sont d'avis que

l'énergie grise liée au transport de biens et marchandises doit être prise en compte. Dix associations pour l'environnement voudraient que l'on encourage le développement d'un système de traçabilité de l'électricité (p. ex., *BirdLife Suisse*, *PUSCH*). Dix participants proposent aussi la mise en place d'une étude d'impact sur le climat en tant que nouvel instrument de la politique climatique. Presque toutes les organisations sont d'avis que la révision de la loi sur le CO₂ serait une bonne action pour traiter la motion Böhni qui demande la comptabilisation des carburants synthétiques et neutres du point de vue du CO₂ dans le calcul des valeurs de prescription pour les nouveaux véhicules. Ces organisations ajoutent toutefois que cette mesure ne devrait s'appliquer que pour les carburants synthétiques issus des surplus de production des énergies renouvelables, et que seuls les véhicules respectant les valeurs limites pourraient être comptabilisés. Par ailleurs, un quota de véhicules utilisant des carburants synthétiques devrait être fixé. Le *WWF Suisse*, *Greenpeace Suisse* ou encore l'*Alliance climatique Suisse* proposent d'augmenter les prix des billets d'avion et d'élever les standards d'efficacité de l'aviation. Certaines organisations estiment en outre que la Suisse doit améliorer les relations entre son réseau de chemin de fer et les TGV européens. Dans le domaine du chauffage, *Climat Genève* estime qu'il faudrait prévoir des dédommagements pour les remplacements des chauffages à énergie fossile et souhaite que la sobriété soit encouragée, par exemple en fixant des températures maximales pour le réglage des chauffages dans les lieux publics ou les magasins, et que l'administration et les régies fédérales soient exemplaires dans leurs plans de réduction des émissions. Selon *Climat Genève*, il conviendrait par exemple d'examiner la possibilité d'une réduction des émissions de la poste ou de l'armée.

En ce qui concerne les organisations et associations diverses, quinze participants voudraient que davantage de mesures de réduction soient prises dans le domaine des transports (p. ex., *Clean Fuel Now*, *Swissaid*, *myclimate*, *ASA*, *SGS*). Onze d'entre eux estiment qu'un système de tarification de la mobilité devrait être envisagé (p. ex., *ACSI*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Stiftung myclimate*). D'autres participants appellent quant à eux à l'introduction d'une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants (p. ex., *South Pole Group*, *Académie suisse des sciences*, *Business Campaigning GmbH*). Cinq participants souhaiteraient aussi que les différents secteurs soient traités avec davantage d'égalité (*APF*, *Isolsuisse*, *Suissetec*, *SSIGE*, *WSL*). Dans le même ordre d'idée, quatre participants proposent notamment de taxer toutes les sources d'énergies fossiles (*industrie du bois suisse*, *Energie-bois Suisse*, *Isolsuisse*, *Suissetec*). Au contraire, *SAB*, *WBB* ainsi que *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung* sont contre une tarification de la mobilité compte tenu du nombre de pendulaires en Suisse ; les régions de montagnes seraient notamment défavorisées par une telle mesure. Quatorze participants soulignent en outre l'importance de l'encouragement aux véhicules et carburants émettant peu ou pas de CO₂ (p. ex., *Business Campaigning GmbH*, *SKF*, *SKS*, *SSIGE*). Quatre associations souhaitent que la motion Böhni (avec quelques modifications) soit appliquée (*Clean Fuel Now*, *Swissaid*, *Action de Carême*, *Alliance Sud*). Par ailleurs, la *CNCI* et la *FRC* affirment que les allègements fiscaux des biocarburants tels que prévus dans la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) doivent être impérativement prolongés. Pour ce qui est du domaine de la finance, quinze participants estiment que les flux financiers doivent être dirigés vers des activités durables et que des normes officielles doivent être rendues obligatoires (p. ex., *Swissaid*, *SKS*, *UFS*, *South Pole Group*, *SIA*, *Business Campaigning GmbH*). Six participants sont d'avis que les forêts et le bois construit doivent être pris en compte en tant que puits de carbone dans les réductions des émissions (*AWV*, *Forêt Suisse*, *Holzbau Schweiz*, *PCBS*, *Thomas Eiche GmbH*, *Lignum*). Il en va de même pour les sols selon *Ökozentrum*, *Swiss Beef* et *Stiftung Trigon*. *Bio Suisse*, *UFS* et la *FRC* estiment que les mesures concernant l'agriculture ne devraient pas faire partie d'un paquet de mesures différent, au contraire de *Swiss Beef* qui salue cette distinction. *Bio Suisse* pense aussi qu'il faut réduire la production et la consommation de produits animaux, ce à quoi *Swiss Beef* est absolument opposé. Par ailleurs, six associations appellent aussi à la mise en place, en tant que nouvel instrument de politique climatique, d'une étude d'impact sur le climat (*Helvetas Swiss Intercooperation*, *ACSI*, *Swissaid*, *myclimate*, *SKF*, *SKS*). *South Pole Group* et *Business Campaigning GmbH* voudraient que la Suisse s'emploie à développer la venue d'une taxe mondiale sur les gaz à effet de serre. Pour ce qui est des investissements financiers, l'*ASIP* s'oppose aux mesures incitatives, et préconise des mesures d'encouragement et de sensibilisation afin de réduire les émissions de CO₂ dans ce domaine. L'*Académie suisse des sciences* et la *SIA* souhaitent que le planning territorial de

l'utilisation en énergie soit intégré à l'aménagement du territoire. Pour *Bio Suisse*, il faut changer les comportements des consommateurs par la formation dans les écoles et l'information au public. L'*Académie suisse des sciences* estime qu'il faut encourager les comportements d'utilisation économe en énergie, car les besoins en énergie ne peuvent pas suivre la croissance exponentielle de l'économie et de la démographie. Pour ce qui est de l'agriculture, la *FRC* est d'avis que les mesures s'y rapportant ne devraient pas faire partie d'un autre paquet. *AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung* est d'avis que davantage de mesures d'adaptation aux changements climatiques doivent être prévues dans les secteurs de l'agriculture, du tourisme, de la prévention des dangers naturels ou encore de la gestion des ressources hydriques. La *CI CDS* et l'*Asitec* estiment que tous les émetteurs de gaz à effet de serre, dont l'agriculture et les transports, devraient être soumis aux mêmes mesures de réduction des émissions.

Dans le groupe des entreprises et particuliers, onze participants souhaitent que les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂ soient davantage encouragés (p. ex., *Energie Seeland AG*, *EPFZ*, *Verband Aargauischer Stromversorger*). Pour certains participants, en l'absence d'une taxe sur le CO₂ perçue sur les carburants, les carburants synthétiques et les biocarburants doivent être encouragés, notamment par des allègements fiscaux (p. ex., *Gaznat SA*, *Technische Betriebe Uzwil*, *Werke am Zürichsee AG*). Dans la même idée, *Genève aéroport* souhaite l'introduction de mesures incitatives en faveur de l'utilisation de biocarburants, et ce aussi dans le domaine de l'aviation. Quatre entreprises proposent par exemple une affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ pour encourager les carburants non-fossiles (*IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*, *SWL Energie AG*, *Verband Aargauischer Stromversorger*). Par ailleurs, *Genève aéroport*, l'*EPFZ*, *Lonza AG* et un particulier voudraient que davantage de mesures soient prises dans le domaine des transports. L'*EPFZ* souligne que ce domaine possède un potentiel de développement technologique futur plus élevé que celui du bâtiment. Quatre participants voudraient que davantage de mesures soient prises afin de réduire les émissions dues aux carburants (*EPFZ*, *Coop*, *Migros*, *Bell AG*). Dix participants sont d'avis que des règles plus strictes doivent encadrer le traitement des déchets organiques (p. ex., *Energie Zürichsee Linth AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*). L'*EPFZ* et un particulier sont d'avis que des mesures visant à réduire les émissions du trafic aérien devraient être mises en place. *Rudolf Schmid AG* ainsi qu'un particulier estiment que les chauffages permettant de réduire les émissions, tels que les installations CCF ou autres systèmes combinant plusieurs sources d'énergie, doivent être encouragés. L'*EPFZ* estime qu'il faut encourager les comportements d'utilisation économe en énergie, car les besoins en énergie ne peuvent pas suivre la croissance exponentielle de l'économie et de la démographie. L'*EPFL* souligne aussi que la transition vers une économie réellement durable doit notamment passer par un changement de paradigme dans nos modèles socio-économiques. La haute école est d'avis que si l'État ne peut pas imposer des changements structuraux, il faut au moins qu'il soutienne les projets individuels réellement durables en leur offrant un environnement propice à leur développement et à leur multiplication.

A1 Liste des abréviations

ACSI	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana
Act	Cleantech Agentur Schweiz
AEE	Association faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique
AES	Association des entreprises électriques suisses
AFAJ	Association faîtière suisse pour l'animation enfance et jeunesse en milieu ouvert
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Argovie Rhodes-Intérieures
APF	Association suisse des propriétaires fonciers
AR	Canton d'Argovie Rhodes-Extérieures
ASA	Association Suisse d'Assurance
ASCAD	Association suisse du chauffage à distance
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASIP	Association suisse des institutions de prévoyance
Asitec	Association suisse de l'industrie de la terre cuite
ASLOCA	Association suisse des locataires
ATE	Association Transports et Environnement
AWV	Aargauischer Waldwirtschaft
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
CCF	Couplage Chaleur-Force
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CESAR	Coalition Environnement et Santé pour un transport Aérien Responsable
CFF	Chemins de fer fédéraux
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
CNCI	Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
DSV	Association faîtière des gestionnaires suisses des réseaux de distribution
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
Empa	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
EnDK	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne

EPFZ	École polytechnique fédérale de Zurich
EWL	Energie Wasser Luzern
FER	Fédération des entreprises romandes
FR	Canton de Fribourg
FRC	Fédération romande des consommateurs
FRS	Fédération routière suisse
FSBC	Fédération suisse des bourgeoisies et des corporations
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
GSGI	Groupement suisse de l'industrie du bâtiment
GSP	Groupement professionnel suisse pour les pompes à chaleur
HECH	Chemin de fer historique Suisse
HKBB	Chambre de commerce des deux Bâle (Handelskammer beider Basel)
IGEB	Groupement d'intérêt des industries à consommation intensive d'énergie
IKLIS	Initiative contre la duperie climatique
IWB	Industrielle Werke Basel
JU	Canton du Jura
KFN	Kalkfabrik Nestal AG
Klik	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO ₂
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NIPCC	Nongovernmental International Panel on Climate Change
NW	Canton de Nidwald
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OW	Canton d'Obwald
PBD	Parti bourgeois-démocratique
PCBS	Puits de CO ₂ bois suisse
PCS	Parti chrétien-social du Haut-Valais
PDC	Parti démocrate-chrétien
PLR	Parti libéral-radical
PLV	Parti vert/libéral /Les Vert/libéraux
PS	Parti socialiste
PSL	Swissmilk –Producteurs Suisses de Lait

RMS	Remontées Mécaniques Suisses
RMV	Remontées mécaniques valaisannes
SAB	Groupement suisse pour les régions de montage
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
SES	Fondation suisse de l'énergie
SFPI	Swiss FarmerPower Inwil
SG	Canton de Saint Gall
SGS	Fondation suisse de la Greina
SH	Canton de Schaffhouse
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SIAA	Swiss International Airport Association
SICE	Système incitatif en matière climatique et énergétique
SIG	Services Industriels de Genève
SKF	Ligue suisse des femmes catholiques
SKS	Fondation pour la protection des consommateurs
SO	Canton de Soleure
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
SSIGE	Société Suisse de l'Industrie du Gaz et des Eaux
SVG	Association suisse pour la géothermie
SZ	Canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UDC	Union démocratique du centre
UE	Union européenne
UFS	Umweltfreisinnige St.Gallen
UIGEM	Groupement des grands consommateurs romands
UMS	Union maraîchère suisse
UP	Union Pétrolière
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
USP	Union Suisse des Paysans
USPI	Union suisse des professionnels de l'immobilier
USS	Union syndicale suisse
USVP	Union suisse de l'industrie des vernis et peintures

V3E	Verband Effiziente Energie Erzeugung
VD	Canton de Vaud
VMI	Association de l'industrie laitière suisse
VS	Canton du Valais
WSL	Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich

A2 Liste des participants

Cantons et communes (31)

Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures

Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures

Canton d'Argovie

Canton d'Uri

Canton de Bâle-Campagne

Canton de Bâle-Ville

Canton de Berne

Canton de Fribourg

Canton de Glaris

Canton de Lucerne

Canton de Neuchâtel

Canton de Nidwald

Canton de Saint-Gall

Canton de Schaffhouse

Canton de Schwyz

Canton de Soleure

Canton de Thurgovie

Canton de Vaud

Canton de Zoug

Canton de Zurich

Canton des Grisons

Canton du Jura

Canton du Tessin

Canton du Valais

Canton Obwald

Commune d' Aeugst am Albis

Commune de Flühli Sörenberg

République et Canton de Genève

Ville de Lausanne

Ville de Soleure

Ville de Zurich

Conférences, commissions, associations de communes (5)

Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)

Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie

Conférence gouvernementale des cantons alpins

Association des Communes Suisses

Union des villes suisses

Partis politiques (10)

Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis (CSPO)

Les Jeunes libéraux-radicaux

Les Jeunes Verts

Les Verts

Parti bourgeois démocratique (PBD)

Parti démocrate-chrétien (PDC)

Parti libéral-radical (PLR)

Parti socialiste (PS)

Parti vert'libéral /Les Vert'libéraux (PVL)

Union démocratique du centre (UDC)

Associations faitières de l'économie (16)

Centre Patronal

constructionsuisse – Organisation nationale de la construction

Economiesuisse – Fédération des entreprises suisses

GastroSuisse

Groupement des grands consommateurs UIGEM

hotelleriesuisse

Öbu – Association pour une économie durable

Société Suisse des Entrepreneurs (SSE)

swisscleantech

Swissmem

Swissmilk – Fédération des Producteurs Suisses de lait (PSL)

Travail.Suisse

Union suisse des arts et métiers (USAM)

Union suisse des paysans (USP)

Union syndicale suisse (USS)

USPI Suisse – Union suisse des professionnels de l'immobilier

Secteur de l'énergie et organisations de politique énergétique (35)

Agence Cleantech Suisse (act)

Agence Solaire Suisse

Association des entreprises électriques suisses (AES)

Association faitière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique (AEE)

Association faitière des gestionnaires suisses des réseaux de distribution (DSV)

Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)

Association suisse du chauffage à distance (ASCAD)

Association suisse pour la géothermie (SVG)

Association suisse pour le couplage chaleur-force

BioFuels Suisse – Association suisse de l'industrie des biocarburants

Biomasse Suisse

Cité de l'énergie

Energie 360° AG

Energie Thun AG

Energie Wasser Bern

Energie Wasser Luzern (EWL)

Fondation suisse de l'énergie (SES)

Forum suisse de l'énergie

Gasverbund Mittelland AG

Groupe E

Groupement d'intérêt des industries à consommation intensive d'énergie (IGEB)

Groupement professionnel suisse pour les pompes à chaleur (GSP)

Industrielle Werke Basel (IWB)

InfraWatt

Ökostrom Schweiz

Regio Energie Solothurn

RegioGrid

Services Industriels de Genève (SIG)

Swiss Electricity

Swisselectric

Swissoil

Swissolar – Association suisse pour l'énergie solaire

Swisspower Netzwerk AG

Union Pétrolière (UP)

Verband Effiziente Energie Erzeugung (V3E)

Organisations des transports publics et privés (13)

Aerosuisse – Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse

Association Transports et Environnement (ATE)

auto-suisse

Chemins de fer fédéraux (CFF)

Coalition Environnement et Santé transport aérien (CESAR)

Mobilité piétonne Suisse

PRO VELO Suisse

Remontées Mécaniques Suisses (RMS)

routesuisse - Fédération routière suisse (FRS)

Swiss International Airport Association (SIAA)

Touring Club Suisse (TCS)

Union des chemins de fer historiques de Suisse (HECH)

Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)

Organisations de protection de l'environnement (13)

Aînés pour la protection du climat Suisse

Alliance climatique Suisse

BirdLife Suisse

Climat Genève

fossil-free.ch

Grands-parents pour le climat

Greenpeace Suisse

Initiative des Alpes

Myblueplanet

Oeku Eglise et environnement

Pro Natura

PUSCH - l'environnement en pratique

WWF Suisse

Organisations et associations diverses (73)

Aargauischer Waldwirtschaftsverband (AWV)

Académies suisses des sciences

Action de Carême

Alliance Sud

Aqua Nostra Suisse
Association de l'industrie laitière suisse (VMI)
Association faitière suisse pour l'animation enfance et jeunesse en milieu ouvert (AFAJ)
Association Suisse d'Assurance (ASA)
Association suisse des institutions de prévoyance (ASIP)
Association suisse des locataires (ASLOCA)
Association suisse des propriétaires fonciers (AFP)
Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera (ACSI)
Bio Suisse
Cemsuisse – Association suisse de l'industrie du ciment
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI)
Clean Fuel Now
Coalition Éducation (ONG)
Commerce Suisse
Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI CDS)
Développement Suisse
Eco Swiss
Empa – Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
Energie-bois Suisse
Energy Center, EPFL
Fédération des entreprises romandes (FER)
Fédération romande des consommateurs (FRC)
Fédération Romande Immobilière (FRI)
Fédération suisse des bourgeoisies et corporations (FSBC)
First Climate Group
Fondation pour la protection des consommateurs (SKS)
Fondation suisse de la Greina (SGS)
Forêt Suisse
Forum PME
Fromarte – Artisans suisses du fromage
Groupement suisse de l'industrie du bâtiment (GSGI)
Groupement suisse pour les régions de montage (SAB)
Helvetas Swiss Intercooperation
Holzbau Schweiz
Hotelleriesuisse Grisons

Industrie du bois Suisse
Initiative contre la duperie climatique (IKLIS)
Institut Paul Scherrer
Isolsuisse – Association suisse des entreprises d’isolation
JardinSuisse – Association suisse des entreprises horticoles
Klik – Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂
Lignum –Économie suisse du bois
Ligue suisse des femmes catholiques (SKF)
Myclimate
Nongovernmental International Panel on Climate Change (NIPCC)
Ökozentrum
Parahôtellerie Suisse
Prométerre
Puits de CO₂ bois suisse (PCBS)
Remontées mécaniques valaisannes c/o APROA AG (WBB)
Réseau suisse des droits de l’enfant
Scienceindustries
Société Suisse de l’Industrie du Gaz et des Eaux (SSIGE)
Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA)
Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
South Pole Group
Stiftung Trigon
suissetec – Association suisse et liechtensteinoise de la technique du bâtiment
Swiss Beef
Swiss Engineering
Swiss Sustainable Finance (SSF)
Swiss Textiles
Swissaid – Fondation suisse pour la coopération au développement
Swissbrick – Association suisse de l’industrie de la terre cuite (Asitec)
Umweltfreisinnige St.Gallen (UFS)
Union maraîchère suisse (UMS)
Union suisse de l’industrie des vernis et peintures (USVP)
WSL – Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage

Entreprises et particuliers (60)

AG Ziegelwerke Muri
AGZ Ziegeleien AG

BASF Schweiz AG
Bell AG
Business campaigning GmbH
Chambre de commerce de deux Bâle (Handelskammer beider Basel) (HKBB)
Clariant Produkte AG
Coop
Dottikon Exclusive Synthesis AG
Emmi Suisse SA
EMS-Chemie AG
Energie Seeland AG
Energie Zürichsee Linth AG
Energy Center ETHZ
Erdgas Innerschwyz AG
Espace Real Estate AG
Faktor-Plus KI GmbH
Fenaco Genossenschaft
Flughafen Zürich AG
Flumroc AG
Gaznat SA
General Electric (Switzerland) GmbH
Genève Aéroport
Hergiswiler Glas AG
Hermes Investment Management
IB Langenthal AG
IBAarau AG
IBB Energie AG
IBK Industrielle Betriebe Kloten AG
Kalkfabrik Netstal AG (KFN)
Keller AG Ziegeleien
Kimberly-Clark GmbH
Lonza AG
Metall Service Menziken AG
Metoxit AG
Migros
MR-int – Michel de Rougemont Enterprise Consulting
Particuliers (5)

Rudolf Schmid AG
Saphirwerk AG
StWZ Energie AG
Swiss FarmerPower Inwil (SFPI)
Swiss International Air Lines Ltd.
Swiss Krono AG
Swiss Steel AG
SWL Energie AG
Syngenta Crop Protection AG
Technische Betriebe Uzwil
Thomas Eiche GmbH
Valorec Services AG
Verband Aargauischer Stromversorger
Werke am Zürichsee AG
Wynagas AG
Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG
Ziegelwerke Roggwil AG
ZZ Wancor AG

Total des participants : 256