

# Les Suisses décideront du sort de la loi sur le C02

- 31.12.2020
- 24 Heures Lausanne
- Julien Wicky

Réchauffement climatique Les Suisses décideront du sort de la loi sur le C02 Le conseiller national Thomas Hurter (UDC/SH) parle avec un activiste du climat, à Berne lors de la semaine Rise Up for Change, en septembre passé. Les deux camps se retrouvent dans l'opposition à la nouvelle loi sur le C02. keystone Julien Wicky Entre les grévistes du climat et le comité économique soutenu par l'UDC, les 50'000 signatures nécessaires au référendum ont été recueillies. La lutte contre le réchauffement climatique passera sans doute par les urnes. Le comité qui rassemble des milieux économiques, automobiles, pétroliers et soutenu par l'UDC Suisse a très vraisemblablement réussi à récolter les 50'000 paraphes nécessaires au référendum contre la loi sur le C02.

Aucun membre n'a souhaité nous donner de chiffres exacts, mais une conférence de presse est déjà fixée au 12 janvier et le ton ne laisse guère de place au doute. Mardi, à un peu plus de deux semaines d'un délai qui échoit le 14 janvier, on aurait pu croire que rien n'était encore fait. Sous la plume du conseiller national Christian Imark (SO), l'UDC mobilisait ses troupes et demandait d'«envoyer toutes les signatures qui trament encore quelque part au plus tard à la fin de la première semaine civile de 2021». Mais cela ressemblait surtout à «l'envoi d'un signal fort», par un nombre maximum de signatures, «contre les augmentations inutiles et inefficaces du coût de la société, contre plus de paternalisme et contre un État en constante augmentation». La deuxième vague du coronavirus ne semble pas avoir entravé cette récolte.

«Cela a été moins difficile qu'attendu en période de pandémie, l'argument des taxes supplémentaires et d'un rapport inefficace entre les coûts et l'efficacité de cette loi a fait mouche», se réjouit Patrick Éperon, délégué communication et campagnes politiques du Centre Patronal. Le conseiller national UDC fribourgeois Pierre-André Page corrobore ce sentiment: «Même s'il a été difficile de rencontrer des gens, j'ai senti un fort soutien dans ma région, où se déplacer en voiture est une obligation.» Une loi «inefficace» La loi est aussi combattue par des grévistes du climat qui estiment qu'elle ne va pas assez loin. S'ils n'affirment pas avoir récolté 50'000 paraphes de leurs côtés, ils confirment que «cela avance bien». «Le comité lancé par une partie de la Grève du climat aura moins de signatures que l'autre comité, mais c'était attendu au vu des moyens financiers totalement disproportionnés enjeu», concède Robin Augsburg, porte-parole.

L'addition des forces devrait donc largement suffire, mais il n'y a eu aucune coordination entre les deux bords. «Nous n'avons eu aucun contact avec eux et n'en aurons aucun à venir. Nous arrivons toutefois à la même conclusion: cette loi est inefficace», insiste Patrick Éperon. «Nous ne serons jamais alliés à l'extrême droite climato-négationniste», renchérit Robin Augsburg. La brochure de la Chancellerie fédérale devrait donc contenir deux argumentaires distincts.

Cette loi revient de loin. D'abord rejetée par une alliance contre nature entre l'UDC, le PLR et la gauche en 2018, la version définitive a vu le jour l'été dernier, fruit d'un parlement renouvelé par la vague verte. Le texte doit permettre de réduire d'ici à 2030 les émissions de C02 de 50% par rapport à 1990 et de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. Un compromis jugé bon par la droite et le centre, timide par les Verts et la gauche, qui y voient «une étape intermédiaire indispensable». Perte d'un temps précieux? Face à l'urgence climatique unanimement reconnue par les milieux scientifiques, les référendaires ne jouent-ils pas avec le feu en cas d'un refus devant le peuple? «De notre point de vue, la politique climatique actuelle de la Suisse est déjà parmi les plus ambitieuses.

Au moins, il y aura un débat, ce que beaucoup cherchaient curieusement à éviter», soutient

Patrick Éperon. Pierre-André Page, lui, se dit prêt à «des ajustements législatifs mais certainement pas uniquement sous la forme de taxes. J'ai rencontré beaucoup de gens qui me disaient avoir l'impression d'être pris pour des enfants qu'on était obligé de faire passer à la caisse pour qu'ils obéissent. À part une minorité qui s'en fiche, beaucoup se responsabilisent d'eux-mêmes face au climat. Je suis assez confiant devant le peuple.

» Les grévistes du climat jugent aussi les taxes «antisociales», qui, mélangées à «des demi-mesures écologiques», concoctent une loi «contre-productive». La votation interviendra dans une Suisse qui sera encore marquée par la pandémie de coronavirus. «Je ne m'en réjouis pas, assure Patrick Éperon. La situation actuelle est dramatique. Mais il faut bien admettre que cette pandémie a montré qu'on avait tort de penser que la prospérité dans notre pays allait de soi.

Les préoccupations ont changé.» Pour Pierre-André Page, cela redistribue les cartes. «Il s'agira de rappeler aux ménages ce que cette loi va leur coûter.» À n'en pas douter, 2021 réserve des débats bouillonnants. La loi en six points  
Des taxes et un fonds pour le climat  
Une taxe sur l'essence de 10 à 12 centimes  
La législation actuelle oblige déjà le secteur des carburants à compenser une partie de ses émissions de CO<sub>2</sub>.

Avec la nouvelle loi, cette part augmentera jusqu'à un maximum de 90%. Cela se traduira par une hausse du prix de l'essence. Le prix du litre d'essence à la pompe pourra coûter jusqu'à 10 centimes plus cher jusqu'en 2024 et 12 centimes de plus au maximum à partir de 2025.  
Nouvelles normes pour les transports et les bâtiments  
Les importateurs de véhicules sont tenus de faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves. D'ici à 2030, la consommation de diesel et d'essence doit diminuer de moitié par rapport aux valeurs enregistrées en 2020.

Les chauffages devront également être plus efficaces avec une valeur limite fixée à 20 kg de CO<sub>2</sub> par mètre carré de surface habitable dès 2023. Une taxe sur les billets d'avion de 30 à 120 francs  
Mesure qui a longtemps cristallisé le débat, les prix des billets d'avion seront majorés en fonction de la distance à parcourir. Les vols privés seront grevés d'un montant plus élevé, pouvant atteindre plusieurs milliers de francs. Le produit de cette taxe est reversé pour une moitié à la population et pour l'autre à un fonds pour le climat. Hausse de la taxe sur le mazout jusqu'à 55 centimes atteints.

Les deux tiers du produit sont retournés à la population, notamment via des ristournes sur l'assurance maladie de base. Création d'un fonds pour le climat  
Une partie des recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> liée aux combustibles alimente un programme de reconversion énergétique des bâtiments, tandis que celles sur les billets d'avion financent des mesures de protection du climat dans le domaine du trafic aérien, ainsi que d'autres mesures de protection de l'environnement.  
Risque des investissements  
Un article du texte de loi prévoit que l'Autorité de surveillance des marchés financiers et la Banque nationale suisse éditent des rapports réguliers sur les risques financiers liés au climat et les mesures possibles. J.W.

par litre  
La taxe sur le mazout pour chauffer des bâtiments est aujourd'hui fixée à 25 centimes par litre et pourra grimper de 30 centimes supplémentaires si des objectifs intermédiaires ne sont pas.