

18. Juni 2020

Seite 2

Auflage	6'169 Ex.	Revue AUTOMOBILE
Reichweite	57'000 Leser	3001 Bern
Erscheint	woe	
Fläche	79'500 mm ²	Françoise Tschanz
Wert	5'200 CHF	



Longtemps débattue, la loi sur les émissions de gaz carbonique voit désormais la résistance s'organiser.

Un référendum plane sur la loi sur le CO₂

PARLEMENT La révision totale de la loi, adoptée par le Conseil national, aura des conséquences pour les automobilistes. Mais un référendum se profile.

Françoise Tschanz

La chambre du peuple avait refusé ce projet de révision en décembre 2018. Le 10 juin dernier, elle l'a adopté par 135 voix contre 59. La nouvelle loi a pour but de concrétiser les engagements de la Suisse contre le réchauffement climatique dans le cadre de l'Accord de Paris, signé en 2015.

Dès 2025, les importateurs de véhicules émettant plus de 95 grammes de CO₂ par kilomètre devraient compenser jusqu'à 90% au maximum des émissions et 20% au minimum par des mesures en Suisse. Le prix du litre d'essence renchérirait en conséquence de 10 centimes au maximum jusqu'en 2024 et 12 centimes au maximum à partir de 2025.

Référendum annoncé

Les réactions ne se sont pas fait attendre, alors que certains considèrent la version adoptée comme quasiment identique aux projets du Conseil des Etats et du Conseil fédéral. L'UDC, notamment, affirme que le Conseil national l'a durcie. Le parti agrarien annonce que les particuliers et les entreprises subiront des ponctions financières massives. Il souhaite, par conséquent, que le peuple suisse ait son mot à dire, et envisage un référendum.

Jean-Luc Addor, parlementaire UDC, espère que «les milieux qui défendent les intérêts des automobilistes se mobiliseront et combattront par un référendum cette loi inutile et qui, particulièrement en ces temps où la crise du Covid-19 a fragilisé nombre de nos concitoyens, est contraire aux intérêts de la population.» Le politicien valaisan fait partie de ceux qui, au sein du parti, s'engagent

pour que l'UDC prenne le lead de cette campagne.

Pour le président du parti et conseiller national Albert Rösti, la loi sur le CO₂ charge beaucoup trop l'économie et n'aide en rien le climat, «parce que les autres pays du monde font beaucoup moins». Il confirme que l'UDC aimerait lancer un référendum, avec d'autres partis et les milieux économiques et que, si nécessaire, il en prendra le lead.

Durcissement, ou pas

Le conseiller national PLR Philippe Nantermod, le peuple suisse a montré une volonté pour qu'une loi CO₂ soit adoptée: «C'est aussi le cas de notre base, c'est ce qui ressort du sondage mené l'année dernière.» Le Valaisan complète: «Il y aura probablement un référendum. Le peuple aura le dernier mot et je pense que c'est la meilleure solution.» Son collègue de parti, Jacques Bourgeois, considère que le durcissement par rapport au projet du Conseil des Etats a été écarté: «Nous avons pu éviter que toutes les sanctions des importateurs de véhicules, qui vont dans le fonds des routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta), soient transférées au fonds pour le climat. Je me suis opposé à ce transfert et c'est la proposition de mon collègue Paganini qui est passée avec la moitié pour le Forta et la moitié pour le fonds climatique.» Le Fribourgeois complète: «Au sujet du plafond des 10 et 12 centimes dès 2025, cette proposition émane du CE et nous n'avons fait que l'entériner.»

La gauche sûre d'elle

Sans surprise, les partis de gauche ou écologiques sont satisfaits. Le conseiller national socialiste Sa-

18. Juni 2020

Seite 2

Auflage	6'169 Ex.	Revue AUTOMOBILE
Reichweite	57'000 Leser	3001 Bern
Erscheint	woe	
Fläche	79'500 mm ²	Françoise Tschanz
Wert	5'200 CHF	

muel Bendahan n'imagine pas que le peuple refuse la loi, car elle ne va pas très loin, mais amène des projets attendus par la population. Il sait toutefois, d'expérience, qu'en injectant suffisamment d'argent, il est possible de récolter 50 000 signatures et de lancer un référendum.

Les Verts soutiennent la loi même s'ils la considèrent un peu trop modérée par rapport à l'urgence climatique. Daniel Brélaz est certain qu'il y aura un référendum, l'UDC l'ayant annoncé. Selon le Vaudois, tous les partis, sauf l'UDC dont le président préside aussi **Swissoil**, soutiennent cette loi. Il rappelle que des avantages ont été octroyés aux véhicules électriques et que les obligations de diminuer les émissions de CO₂ faites aux importateurs impliqueront une diminution de la consommation d'essence: «A la fin, tous les automobilistes qui passeront à l'électricité ou achèteront une voiture neuve hybride ou à essence paieront moins qu'aujourd'hui pour leurs déplacements car la baisse de la consommation compensera plus que l'effet des 10 à 12 centimes (moins de 8% du prix global de l'essence).»

Economie désavantagée

Du côté de la branche automobile, le mécontentement est palpable. François Launaz, président d'auto-suisse, considère que la décision du Parlement n'a pas été prise au bon moment: «La Suisse traverse une période de difficulté, de doute, de problèmes financiers et on annonce une augmentation

du prix du carburant de 10 à 12 centimes, sans penser aux automobilistes qui sont obligés de se déplacer en voiture, dans des régions qui n'offrent pas d'autres possibilités...» Le président de la fédération des importateurs regrette également que l'on ne cite pas le financement d'une réduction de 4 centimes pour les carburants dits bio ainsi que 4 autres centimes pour le Forta, amenant les taxes sur le litre d'essence à une augmentation de près de 20 centimes d'ici quelques années. Il en appelle à plus de vérité: «Il n'est pas vrai que la moitié de l'augmentation sera redistribuée aux consommateurs.»

Avenergy Suisse proteste également: «Le projet de loi se concentre sur des mesures nationales aucunement perceptibles à l'échelle internationale, plutôt que sur des solutions concrètes soutenues par l'économie, tel le développement de carburants neutres en CO₂.» Selon le représentant des intérêts des importateurs de combustibles et carburants liquides, les consommateurs seront contraints à des dépenses annuelles supplémentaires de plusieurs centaines de francs et l'économie suisse sera désavantagée par rapport à ses concurrents étrangers.

Les fronts semblent se durcir, mais il faudra attendre l'automne pour connaître la suite de l'histoire. Le vote final sur la loi sur le CO₂ devrait avoir lieu à la fin de la session de septembre, soit le 25 septembre. Par conséquent, la publication dans la Feuille fédérale est prévisible pour le 6 octobre, qui marquerait le point de départ du délai référendaire de 90 jours. ●