

# L'espoir d'une diminution du CO<sub>2</sub>, la certitude d'une énergie plus chère

Le Parlement s'apprête à se pencher une nouvelle fois sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le projet, tel qu'il se présente aujourd'hui, s'articule principalement autour d'un renchérissement de la consommation d'énergie en Suisse, notamment dans le domaine de la mobilité. Alors que surgit la menace d'une récession et de nombreuses difficultés financières, le moment paraît mal choisi pour alourdir les charges qui pèsent sur les entreprises et la population.

### Un renchérissement généralisé de l'énergie

La session parlementaire de juin va permettre de reprendre le traitement de nombreux dossiers politiques laissés en suspens au début de cette année. Parmi ceux-ci, la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, pierre angulaire de la politique climatique suisse de ces dix prochaines années, va occuper une place de choix. Pour mémoire, l'objectif est de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre par rapport à leur niveau de 1990.

La Commission compétente du Conseil national s'est déjà réunie à quatre reprises pour affiner le projet qui sera soumis au plénum. Ce texte, après les aléas parlementaires de ces dernières années, s'articule aujourd'hui principalement autour d'un renchérissement généralisé de l'énergie consommée en Suisse.

Les éléments principaux de ce renchérissement sont connus. La taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles, qui est déjà aujourd'hui une des plus élevées d'Europe, ne serait plus limitée à 120 CHF par tonne de CO<sub>2</sub>, mais pourrait être augmentée jusqu'à 210 CHF, avec les répercussions que cela suppose sur les coûts de chauffage. Le prix de l'essence serait relevé de 10 centimes par litre dès 2024 et de 12 centimes dès 2025. Une taxe sur les billets d'avion serait introduite, comprise entre 30 et 120 francs selon la classe et la distance parcourue, à

laquelle s'ajouteraient une taxe massive de 500 francs sur les vols privés.

La nouvelle loi accroîtrait en outre la pression sur les importateurs automobiles, mais aussi sur le secteur immobilier, en imposant des exigences économiquement très lourdes quant à l'isolation des anciens bâtiments.

### 20 centimes de plus sur le litre d'essence?

Pour qui sait lire entre les lignes, d'autres facteurs de renchérissement peuvent s'ajouter. Ainsi, il est prévu d'affecter au nouveau fonds climatique le produit des pénalités infligées aux importateurs automobiles dont le parc de véhicules neufs dépasse une valeur limite en matière d'émission de CO<sub>2</sub>. Or, aujourd'hui, ces pénalités sont versées au fonds routier FORTA, et celui-ci va donc se voir privé d'une partie de ses recettes; le manque à gagner pourrait atteindre plus d'une centaine de millions de francs. Conséquence: les réserves du fonds routier FORTA risquent de diminuer rapidement; et si elles descendent en dessous de 500 millions de francs, un mécanisme prévoit une adaptation automatique de la surtaxe sur les carburants, avec une augmentation de 4 centimes par litre. Cette augmentation s'ajoutera à celle de 12 centimes fixée dans la révision de la loi.

Il faut en outre mentionner le risque d'une autre hausse de 3,6 centimes, liée à la prolongation

### Impressum

Editeur:  
Centre Patronal  
Rédacteur responsable:  
P.-G. Bieri  
  
Route du Lac 2  
1094 Paudex  
Case Postale 1215  
1001 Lausanne  
T +41 58 796 33 00  
info@centrepatronal.ch  
  
Kapellenstrasse 14  
3011 Bern  
T +41 58 796 99 09  
cpbern@centrepatronal.ch  
  
www.centrepatronal.ch

## Service d'information

---

On découvre que, par le seul effet des taxes, le prix du litre d'essence pourrait augmenter de près de 20 centimes d'ici quelques années.

des allégements fiscaux pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants. Au total, on découvre ainsi que, par le seul effet des taxes, le prix du litre d'essence pourrait augmenter de près de 20 centimes d'ici quelques années.

### Le moment est mal choisi

Les aspects incitatifs du projet sont nettement plus modestes. La possibilité d'investir dans la réduction des gaz à effet de serre à l'étranger, dans des pays où les effets plus importants peuvent être obtenus, reste sous-exploitée. On peut tout de même se réjouir de ce que toutes les entreprises, quelle que soit leur consommation, auront désormais la possibilité de conclure des objectifs officiels de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et donc d'être exonérées de la taxe. On constate aussi que, dans le domaine de l'aviation, une ouverture est faite en faveur de l'encouragement des carburants alternatifs et de la recherche de nouvelles technologies.

Il n'en reste pas moins que, dans le texte qui sera soumis au plénum du Conseil national au mois de juin, l'accent principal ne porte pas sur l'efficacité de la politique climatique, mais

sur un renchérissement important de la consommation d'énergie, en particulier dans le domaine de la mobilité. Cette perspective n'était pas vraiment réjouissante avant la crise sanitaire de ces deux derniers mois, mais elle l'est encore beaucoup moins aujourd'hui, alors que le ralentissement imposé à l'économie laisse présager une récession de plus de 5%, un chômage qui risque de dépasser les 4%, et des difficultés financières pour de nombreuses entreprises, malgré l'aide d'urgence des pouvoirs publics.

Avant de songer à de vastes et coûteux plans de relance, peut-être faudrait-il commencer par ne pas alourdir les charges qui pèsent sur les entreprises et la population.

**Pierre-Gabriel Bieri**