



La révision de la loi sur le CO₂, quels enjeux ?

Alors que les chambres fédérales ont abouti, fin septembre, à un accord sur la nouvelle version de la loi sur le CO₂, on remarque une certaine confusion à son sujet. La prise en compte des bâtiments existants représente notamment un changement important qui a été peu relevé par les médias alors que cet aspect sera peut-être au centre des débats car certainement exploité comme « repoussoir » par les détracteurs de la nouvelle loi. Cet article a pour but de résumer les contenus principaux de la nouvelle loi tels qu'ils sont connus aujourd'hui

Situation actuelle

Les combustibles fossiles (taxe directe):

La taxe sur le CO₂ est prélevée sur les combustibles fossiles comme le mazout et le gaz naturel et s'ajoute à la facture de chauffage. Son montant peut évoluer dans le temps en fonction de l'atteinte ou non d'objectifs de réduction globale des émissions fixés par avance dans la loi. Elle est montée à 96 francs par tonne de CO₂ en 2018 (montant maximum possible 120.-), ce montant restant valable jusqu'en 2020.

Environ deux tiers du produit de la taxe sur le CO₂ est redistribué à la population par une diminution des assurances maladie et aux entreprises par des baisses des cotisations AVS. L'idée est que cette taxe doit avoir un effet neutre sur le porte-monnaie mais, grâce au renchérissement du prix des combustibles, inciter les utilisateurs à économiser l'énergie. Il est à noter que la taxe est redistribuée à tous les habitants et entreprises du pays indépendamment de leurs émissions de CO₂. Celui qui aura beaucoup consommé de combustibles fossiles et donc payé beaucoup en taxes CO₂ ne recevra pas forcément la totalité en retour alors que d'autres recevront plus que ce qu'ils auront payé en taxe.

Le dernier tiers de la taxe CO₂ (450 millions de francs au maximum) est affecté au « Programme Bâtiments », qui permet à la Confédération et aux cantons de financer des assainissements énergétiques (par ex. subventions, réductions d'impôts, etc.). Par ailleurs, 25 millions de francs sont utilisés pour alimenter un fonds pour encourager la recherche.

Les carburants (« taxe » indirecte) :

Les carburants sont déjà lourdement taxés, notamment pour l'entretien des routes mais également pour financer le fonctionnement général de la Confédération. Sur le prix d'un litre d'essence, plus de la moitié sont des taxes (73,12 centimes de taxes pour l'essence sans plomb).

Contrairement aux combustibles fossiles, aucune taxe CO₂ n'est prélevée directement sur le prix d'achat de l'essence. Par contre, les importateurs de carburants fossiles doivent compenser de 5 à 40% les émissions en fonction de l'écart avec les objectifs de réduction fixés. En 2020, ce taux de compensation était de 10%. Ils peuvent le faire de deux manières : soit en finançant directement des projets permettant de diminuer les émissions de CO₂ soit en achetant des certificats attestant de réductions de CO₂ réalisées par d'autres acteurs.

Cette exigence de compensation d'une partie des émissions de CO₂ des carburants augmente indirectement le prix de l'essence, les importateurs répercutant logiquement le prix de la compensation sur le prix de vente (ils sont autorisés actuellement à augmenter de 5 ct le litre maximum sur l'essence et le diesel).

Il est aussi important de préciser que les économies de CO₂ en question n'auraient pas pu être réalisées sans le système de compensation CO₂ (principe d'additionnalité). Les économies de CO₂ qui auraient de toute façon eu lieu car directement rentables ou consécutives à des changements technologiques normaux, ne peuvent pas être prises en compte

La nouvelle loi sur le CO₂

Le mercredi 23 septembre 2020, les chambres fédérales ont accepté la nouvelle loi sur le CO₂. Celle-ci a pour objectif de réduire d'ici 2030 les émissions suisses de CO₂ de 50% par rapport à 1990 et de limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré ; ceci pour respecter les engagements internationaux de la Suisse en matière d'environnement.

Le principe de la redistribution à la population et aux entreprises de la majorité de la taxe CO₂ est conservé.

Ce qui change ou évolue :

Combustibles fossiles

Le plafond de la taxe (maximum si les objectifs de diminution ne sont pas réalisés) sur les combustibles fossiles passera de 120 francs par tonne de CO₂ à 210 francs.

Carburants

Une plus grande part des émissions de CO₂ provenant de la consommation résiduelle de diesel et d'essence devront être compensées par les importateurs au travers de projets de protection du climat en Suisse et à l'étranger.

Dès 2025, les importateurs de véhicules dont la moyenne des véhicules vendus est de 95 grammes de CO₂ par kilomètre ou supérieur (130g précédemment) devront compenser jusqu'à 90% au maximum de ces émissions et 20% au minimum par des mesures en Suisse. Ceci aura pour conséquence de renchérir le prix à la pompe 10 centimes par litre, puis jusqu'à 12 centimes maximum dès 2025.

Taxe sur les avions

Le Conseil national a accepté la taxe incitative de 30 à 120 francs sur les billets d'avion. Celle-ci sera perçue sur tous les vols en partance de la Suisse, selon la distance parcourue et la classe de transport. Les vols privés seront aussi taxés, entre 500 et 5000 francs en fonction de la taille de l'appareil. La moitié de la taxe sera rétrocédée à la population et aux entreprises. L'autre moitié (49%) pourra alimenter le fonds pour le climat (voir ci-dessous).

Création d'un fond

Comme auparavant, 1/3 de la taxe CO₂ sera toujours consacrée à des mesures en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et à la recherche. Mais pour gérer ces revenus, la loi prévoit la création du « Fonds pour le climat ». Celui-ci sera alimenté en plus par la moitié de la taxe sur les trajets en avions. Trois quarts des réductions de CO₂ financées par le fonds devront être réalisées en Suisse.

Bâtiments existants – Un changement important !

Lors du remplacement des installations de production de chaleur, les émissions des bâtiments ne devront plus dépasser 20 kilogrammes de CO₂ par mètre carré dès 2023, puis 15 kg dès 2028.

Ceci représente **une réelle nouveauté** car on s'occupe clairement cette fois de la consommation des bâtiments existants en touchant à la « liberté » des propriétaires. Certains cantons avaient déjà prévus des dispositions similaires mais il s'agit ici d'une loi fédérale. Les chauffages au mazout ou au gaz naturel ne pourront donc plus être remplacés que dans des bâtiments extrêmement efficaces. En effet, la limite de 20 kg de CO₂ par m² puis 15 kg est très exigeante. Par comparaison, un bâtiment existant chauffé au gaz atteint généralement entre 30 et 40 kg de CO₂ au m². Il en résulte qu'un changement d'installation impliquera généralement le recours à une amélioration de l'isolation thermique et/ou le recours à des énergies renouvelables.

L'avenir de la nouvelle loi sur le CO₂ passera par le peuple

Seul parti opposé à la nouvelle loi sur le CO₂, l'UDC va probablement lancer un référendum pour s'y opposer. Il est fort à parier que les opposants n'hésiteront pas à argumenter notamment par rapport aux mesures prévues lors de changement d'installations dans les bâtiments existants. Comme pour l'obligation de changement des chauffages électriques d'ici 2025 prévue à Fribourg qui avait fait capoter dans les urnes la nouvelle loi cantonale sur l'énergie en 2012, ces dispositions pourraient bien être brandies, tel un épouvantail, auprès de tous les propriétaires de bâtiments.

De plus, certains milieux favorables à l'environnement pourraient même soutenir le référendum pour des raisons diamétralement opposées à celles de l'UDC, considérant que les ambitions de la nouvelle loi comme très insuffisantes.