

«Cette loi arrive juste au bon moment»

La loi sur le CO₂ sera soumise au vote le 13 juin. Dans cette interview accordée à Touring, la ministre des Transports Simonetta Sommaruga s'exprime sur l'électromobilité et les infrastructures de recharge. →

INTERVIEW DINO NODARI | PHOTO BEAT MUMENTHALER



L'électromobilité est en plein essor, les maisons sont de moins en moins chauffées au mazout et au gaz, et très peu d'avions ont décollé durant la pandémie. La loi sur le CO₂, qui sera votée le 13 juin, fait-elle vraiment sens?

Simonetta Sommaruga: Oui, la loi est nécessaire, même si les progrès réalisés en matière de mobilité et de chauffage sont encourageants. Cependant, les émissions de CO₂ doivent diminuer plus fortement si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques. Pour y parvenir, la loi sur le CO₂ ne repose pas sur des interdictions, mais sur des incitations financières, des investissements liés à la protection du climat et des progrès technologiques. Cela nous permettra d'avancer.

Certains prétendent que la nouvelle loi ne va pas assez loin, tandis que d'autres la qualifient d'activisme coûteux mais désordonné. N'est-elle pas, en fin de compte, un compromis qui n'aide en rien le climat, mais s'attaque plutôt à notre porte-monnaie?

Non. La loi contribue considérablement à réduire les émissions de CO₂, ce qui est bénéfique pour le climat. En même temps, elle est équitable et socialement responsable. Les familles, en particulier, bénéficient du fait que la majorité des prélèvements sont redistribués à la population. Une famille de quatre personnes qui se rend en Europe une fois par an durant ses vacances, qui possède une voiture à essence et se chauffe au mazout, déboursa en moyenne 100 francs de plus par an en 2030 qu'aujourd'hui. Et ce montant peut être abaissé. Si cette famille ne se chauffe pas au mazout, achète une voiture électrique dans les prochaines années ou ne prend pas l'avion chaque année, elle paiera

moins, voire plus rien du tout. La protection du climat en vaut donc la peine, non seulement pour l'environnement, mais aussi financièrement.

Précisément, cette loi est-elle justifiable, en particulier durant la crise que nous vivons?

Cette loi arrive juste au bon moment. Si nous isolons les maisons, remplaçons les systèmes de chauffage et développons les réseaux de chauffage à distance, cela créera des emplois pour de nombreuses PME, dans les domaines de l'électricité et du chauffage, ainsi que dans le secteur de la construction. De cette manière, nous créons des emplois en Suisse, au-delà de la pandémie. C'est pourquoi le monde de l'économie soutient aussi largement cette loi. La Société suisse des entrepreneurs y est favorable, tout comme les techniciens en bâtiment, mais également l'industrie des machines, Economie-suisse et l'Association suisse des banquiers. Tous y voient les opportunités que la protection du climat apporte à la Suisse. Trouver des solutions respectueuses du climat offre un accès à un énorme marché. C'est pourquoi nos entreprises souhaitent se positionner dès maintenant, avant que la concurrence étrangère ne le fasse. La loi sur le CO₂ offre aux entreprises des conditions-cadres intéressantes et une sécurité dans la planification.

Pour la population rurale et dans les régions périphériques, la voiture reste importante. C'est également le cas pour le commerce et l'industrie. Cette loi en tient-elle compte?

Il est évident qu'un carreur ou un peintre ne peut pas transporter son matériel à vélo. Et le Conseil fédéral est également conscient que la population de montagne est

plus dépendante de la voiture. C'est pourquoi la loi ne prévoit toujours pas de taxe sur le CO₂ pour l'essence. Toutefois, afin de rendre les voitures plus respectueuses de l'environnement, la loi oblige les concessionnaires automobiles à commercialiser des voitures consommant moins d'essence. Avec des voitures plus efficaces, la facture d'essence va baisser et cela est profitable à ceux qui ont souvent besoin de leur voiture. Cette loi prend donc en considération la population rurale et de montagne. Elle est d'ailleurs soutenue par l'Association des communes suisses ainsi que par le Groupement suisse pour les régions de montagne.

En plus de la taxe sur le CO₂, de l'argent destiné au fonds FORTA devrait être versé au fonds pour le climat. FORTA a été créé en 2017 afin de collecter de l'argent pour les routes. Cette ponction n'intervient-elle pas au mépris de la volonté populaire?

Non. FORTA continuera à disposer de fonds suffisants dans les années à venir pour assurer l'entretien et l'expansion du réseau routier national. Et les principales sources de recettes de FORTA, payées par les automobilistes – la surtaxe sur les huiles minérales, l'impôt sur les véhicules automobiles et la vignette autoroutière – continueront à alimenter à 100% FORTA. Seule une partie de l'argent, provenant des importateurs de voitures, alimente le fonds pour le climat. Cet argent est ensuite utilisé pour financer, par exemple, des structures de protection dans les régions de montagne, car ces dernières sont particulièrement touchées par le changement climatique.

Le TCS a calculé que les effets de la loi sur le CO₂, pour un automobiliste, s'élèvent en moyenne à

environ 100 francs par an. Quel impact le gouvernement fédéral prévoit-il pour les automobilistes?

Ce sont les importateurs de carburant qui décideront si le prix de l'essence augmentera en raison de la loi. Ils sont autorisés à facturer un supplément à la pompe s'ils investissent dans la protection du climat. La question de savoir si les importateurs de carburant augmenteront effectivement le prix de l'essence reste toutefois ouverte et dépendra notamment des marges qu'ils souhaitent réaliser. En fait, il faudrait poser la question à l'industrie pétrolière si elle souhaite imposer une charge supplémentaire aux automobilistes. Une chose est sûre: si vous avez une voiture électrique, vous ne serez pas touché par la surtaxe des détaillants en carburant. Et si vous possédez une voiture efficace, vous économisez de l'argent.

Le TCS soutient la loi sur le CO₂, mais exige des mesures et des incitations de la part de la Confédération, des cantons et des communes, par exemple en matière d'infrastructure de recharge. Afin que le plus grand nombre passe à l'électromobilité, il faut également que les locataires et ceux qui se garent dans la rue, par exemple, aient la possibilité de recharger chez eux. Que prévoit le Conseil fédéral à cet égard?

Je suis heureuse que le TCS soutienne cette loi et qu'il s'investisse dans le développement de l'électromobilité. Nous avons connu un boom des voitures électriques en 2020. Nous devons maintenant nous assurer que l'infrastructure puisse suivre. Il faut davantage de stations de recharge. La loi révisée sur le CO₂ prévoit donc un soutien financier pour la construction de bornes de recharge dans les immeubles d'habitation et

les lotissements. Et avec la «Feuille de route électromobilité», nous souhaitons également, avec la cinquantaine d'acteurs impliqués, augmenter le nombre de véhicules électriques et de bornes de recharge. Il devrait également devenir plus facile de faire le plein d'électricité à domicile.

Devrons-nous à l'avenir nous passer de choses que nous apprécions, comme conduire une voiture?

Non. Mais nous ferons beaucoup de choses d'une manière plus respectueuse du climat. La voiture électrique, par exemple, va gagner en popularité. C'est ce que me disent les vendeurs de voitures. Il y a dix ans, 234 véhicules plug-in étaient immatriculés en Suisse. En 2020, ce chiffre s'est monté à 34 204. Dans dix ans, la grande majorité des nouvelles voitures seront électriques. C'est pareil pour le chauffage: aujourd'hui déjà, quatre ménages sur dix se chauffent sans CO₂. À l'avenir, nous nous chauffons encore plus avec des pompes à chaleur, des chauffages à distance, au bois ou à l'énergie solaire, au lieu du mazout. Ainsi, notre qualité de vie restera élevée – et en même temps notre quotidien deviendra plus respectueux de l'environnement.

L'électromobilité est plus chère à l'acquisition. Est-il prévu de mettre en place des incitations à l'achat ou des exonérations fiscales, comme dans d'autres pays?

Les véhicules électriques sont déjà exonérés de la taxe automobile. Plusieurs cantons soutiennent le changement au moyen d'un bonus écologique ou versent des contributions pour l'infrastructure de recharge. En outre, divers véhicules électriques sont déjà disponibles aujourd'hui à moins de 25 000 francs. Et même en choisissant un véhicule électrique dont le coût d'achat est



La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga veut réduire les émissions de CO₂.

«Nous avons connu un boom des voitures électriques en 2020. Nous devons maintenant nous assurer que l'infrastructure puisse suivre.»

Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale et ministre des transports.

plus élevé, son utilisation reste moins onéreuse qu'une voiture à essence. Dans l'ensemble, une voiture électrique est donc intéressante. C'est ce que démontrent également les calculs du TCS.

La mobilité individuelle évolue rapidement. Les véhicules deviennent plus propres, mais aussi plus autonomes. La Suisse est-elle préparée sur le plan réglementaire à cette nouvelle forme de mobilité?

À l'avenir, il sera possible de

conduire une voiture sans avoir à surveiller constamment ce qui se passe autour de soi. Il s'agit maintenant de réglementer la conduite de véhicules autonomes. Le Conseil fédéral propose donc de nouvelles règles. Les procédures de consultation à cet égard sont en cours d'évaluation.

Que signifierait un vote négatif le 13 juin?

Un vote négatif serait une opportunité manquée pour la Suisse. Je ne me souviens pas

d'une loi sur la protection de l'environnement ayant bénéficié d'un aussi large soutien. Les entreprises sont derrière, tout comme les associations de protection de l'environnement, le TCS, mais aussi les cantons, les villes et les communes. Et au Parlement, tous les partis, sauf l'UDC, ont soutenu le projet de loi. Cela me convainc que cette loi est arrivée à maturité. Avec la loi sur le CO₂, nous créons des emplois d'avenir et assumons notre responsabilité envers nos petits-enfants. ♦