

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



**Oui à la loi sur le CO₂
le 13 juin prochain**

Un pas dans la bonne direction –
pour la Suisse et pour le climat

Page 20

Pour une mobilité
d'avenir

ate

«Nous devons préparer le terrain»

Propos recueillis par Andreas Kaesermann

Le Conseil fédéral compte sur la loi sur le CO₂ pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Entretien avec Simonetta Sommaruga, conseillère fédérale en charge de l'environnement.

Madame la Conseillère fédérale, en juin, le peuple suisse votera sur la loi sur le CO₂. Entre nous: cela vous fait-il déjà passer des nuits blanches?

Je prends ce scrutin très au sérieux car il y va de l'avenir des futures générations. C'est pourquoi je suis heureuse que nous ayons entre les mains une loi efficace, bénéfique pour le climat et l'être humain. Je suis sûre qu'une majorité de votantes et votants verront les choses de la même manière, c'est pourquoi mon sommeil n'est pas affecté.

Cette loi pose les bases de l'avenir climatique de la Suisse, qui doit atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, soit dans près d'une génération. Est-ce suffisamment ambitieux?

Je souhaite aussi aller de l'avant. Mais dire non à cette loi ne servira pas à protéger le climat plus vite et de manière plus conséquente: cela fera le jeu des instances qui veulent continuer à vendre le plus de pétrole possible. Ce serait un grand pas en arrière. Nous devons préparer le terrain maintenant, et c'est ce que fait la loi. Les efforts continueront après 2030. En ce qui concerne la protection du climat, nous sommes encore loin du but.

Voitures plus économies

La nouvelle loi sur le CO₂ permettra de réduire considérablement les émissions de CO₂ des nouvelles voitures. Par rapport à une voiture neuve moyenne en 2019, la consommation d'essence sera réduite de plus de moitié d'ici 2030. Les automobilistes feront ainsi également des économies.

Abordons quelques points touchant au trafic et à la mobilité: la loi sur le CO₂ contient un objectif pour les voitures neuves, qui devront réduire de moitié leurs émissions de CO₂.

Que peut-on faire pour mettre les constructeurs sur la bonne voie?

Les critères seront durcis pour les véhicules importés, à l'image des règles plus sévères de l'UE. Les importateurs doivent proposer des voitures neuves électriques, ou qui consomment moins d'essence et de diesel

seront remplacés par des bus électriques. Les bénéfices sont évidents, mais ne risque-t-on pas de voir les prix augmenter et les TP s'affaiblir?

Au contraire! Les bus électriques sont toujours, il est vrai, plus chers à l'achat. Mais ils deviendront meilleur marché – tout comme les batteries –, et leur exploitation à long terme coûte moins cher que celle des bus diesels. Les coûts d'entretien sont inférieurs, et l'électricité est moins

«La tarification de la mobilité n'est pas une solution *bis*, mais plutôt une approche visant à atténuer les problèmes de trafic dans les villes et les agglomérations.»

Simonetta Sommaruga

et émettent ainsi moins de CO₂. S'ils ne respectent pas ces consignes, ils s'exposent à des sanctions. Cela incitera les constructeurs et les importateurs à produire et à vendre des véhicules moins polluants.

Les transports publics (TP) doivent aussi jouer le jeu. Des bus diesels

onéreuse que le diesel. Cette loi élimine en outre une mauvaise incitation, car elle prévoit la suppression progressive du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les bus diesels des TP.

La loi prévoit aussi une taxe très controversée sur les billets d'avion. Les adversaires du projet y voient un impôt déguisé. À vos yeux, quels sont les avantages de cet outil? Vous attendez-vous à un recul du trafic aérien?

Il est clair que le trafic aérien doit aussi contribuer à la protection du climat. À mon avis, cette taxe est judicieuse. Elle fonctionne sur le principe de «qui pollue paie» et est socialement acceptable. Les personnes qui prennent souvent l'avion,

Meilleure qualité de l'air

et pour aller loin, paieront plus que celles qui ne le prennent qu'une fois par an. Cela profite particulièrement aux familles. De plus, cette taxe alimentera un fonds qui nous permettra d'investir dans un avenir respectueux du climat.

Quels projets profiteront de ce fonds pour le climat?

Par exemple, les bornes de recharge pour les voitures électriques, ou la planification et le financement de réseaux de chauffage à distance. Le trafic international des personnes en profitera aussi, notamment les trains de nuit, qui sont de plus en plus appréciés. Les liaisons ferroviaires internationales ont un grand potentiel face aux trajets aériens en Europe.

La votation du mois de juin est, dit-on, décisive pour l'avenir climatique du pays. Et si la loi ne passait pas la rampe?

La loi actuelle sur le CO₂ resterait en vigueur, mais cela serait insuffisant pour atteindre nos objectifs climatiques. Il n'y aurait pas de fonds pour le climat, et donc pas d'argent pour investir dans des emplois d'avenir en Suisse. Nous continuerais de dépenser d'immenses sommes d'argent pour acheter du pétrole et du gaz à l'étranger. Cela représente 80 milliards de francs rien que sur les dix dernières années. Un rejet de cette loi serait irresponsable vis-à-vis de l'environnement et de la population et constituerait une occasion manquée pour l'économie et la recherche.

Vous avez récemment présenté le socle de la tarification de la mobilité, qui prévoit désormais aussi des projets pilotes. Cette taxe, qui peut être un outil de contrôle, est-elle une mesure complémentaire ou un plan B en cas d'échec de la loi sur le CO₂?

Le trafic devient plus écologique avec les véhicules électriques ou qui consomment moins d'essence et de diesel. La loi sur le CO₂ soutient cette évolution. La tarification de la mobilité n'est pas une solution «bis», mais plutôt une approche visant à atténuer les problèmes

de trafic dans les villes et les agglomérations. On parle de cette tarification depuis des années sans résultats concrets. C'est pourquoi, au mois de février, j'ai soumis une loi au Conseil fédéral qui permet aux cantons, aux villes et aux communes de lancer des projets pilotes dans ce domaine. Ensuite, nous évaluerons quelles approches sont les plus pratiques. ■

Le trafic routier provoque une importante pollu-

tion de l'air. La loi sur le CO₂ encourage le passage à une mobilité électrique – pour les véhicules individuels comme les bus des transports publics. Cette transition réduira les émissions de gaz à effet de serre.

Simonetta Sommaruga en est convaincue: la loi sur le CO₂ est bonne pour l'environnement, pour la population et pour l'économie.

