

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Bern

Envoi électronique : vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, le 17 octobre 2024

Dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 : *Prise de position de routesuisse*

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Le projet cité en titre a été mis en consultation et touche aux intérêts des membres de notre association. Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position.

Remarques générales

routesuisse demande une application pragmatique de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024, de sorte à ce que celle-ci respecte la volonté démocratique : En 2021, la population a clairement rejeté un premier projet de révision jugé trop coûteux. Le Parlement en tenu compte dans le cadre du nouveau projet de loi qu'il s'agit à présent d'appliquer. En 2023, la population suisse a ensuite adopté des objectifs climatiques à long terme. Il est essentiel que les dispositions d'application de la loi sur le CO₂ prennent en compte cette double volonté populaire, premièrement en évitant un coûteux « swiss finish » et deuxièmement en garantissant l'adéquation et l'efficacité des mesures mises en place pour atteindre les objectifs climatiques à long terme. Ceci est spécialement important, car l'évolution du marché ne va pas naturellement dans le sens voulu par le législateur ; bien au contraire, les progrès sont freinés par la situation économique et géopolitique.

Vu ce qui précède, routesuisse demande de respecter le principe de neutralité technologique de l'Etat et estime qu'il est indispensable de revoir certaines dispositions d'exécution concernant les objectifs, les véhicules ainsi que les carburants. Il convient de rappeler à cet égard que le trafic routier privé est financé à 100% de manière privée. Partant, il ne bénéficie d'aucun soutien étatique ou d'autres secteurs pour atteindre ses objectifs climatiques. L'effort et les coûts

qui en résultent sont donc nettement supérieurs que pour les autres secteurs. Enfin, la mobilité routière privée contribue lourdement aux finances fédérales - il faut en tenir compte.

Remarques détaillées

La position de routesuisse se concentre sur 3 aspects fondamentaux : les objectifs, les valeurs-cibles applicables aux véhicules, et les mesures visant les carburants.

Pour les aspects plus techniques et spécifiques, nous vous invitons à suivre les recommandations des experts au sein des associations des branches concernées, dont notamment celles de l'ACS, de l'ASTAG, d'auto-suisse, d'Avenergy Suisse, de la SSE, du TCS et de l'UPSA.

Ordonnance sur le CO₂

A. Objectifs

Art. 2a Part à réaliser en Suisse

Le Conseil fédéral propose une part d'au moins deux tiers des réductions en Suisse, sur la base des valeurs indicatives prévues dans les différents secteurs.

routesuisse rejette la proposition du Conseil fédéral, car elle renchérit inutilement l'effort de réduction (les mesures en Suisse étant plus coûteuses qu'à l'étranger), sans que cela n'impacte positivement le climat. Nous proposons de fixer cette part à 50% afin de garantir l'atteinte des objectifs climatiques à un moindre coût.

Art. 3 Valeurs indicatives dans les différents secteurs

D'ici à 2030, le Conseil fédéral propose une réduction de 25% des émissions dues aux transports, soit un objectif d'émissions ne dépassant pas 75% des émissions de 1990.

routesuisse et ses membres respectent la volonté populaire et s'engagent pour atteindre l'objectif de neutralité climatique voulu à l'horizon 2050 par la population. Néanmoins, il est essentiel que les objectifs s'accompagnent de mesures réalistes et peu coûteuses – conformément à la volonté démocratique – pour les atteindre. Or, dans le domaine du trafic routier, il est absolument clair qu'une diminution de 25% des émissions d'ici à 2030 est inatteignable. D'une part, nous sommes tributaires du marché en ce qui concerne les nouvelles immatriculations et la tendance démontre clairement que l'électrification des modèles a ralenti au niveau européen. Jusqu'à présent, les émissions du parc automobile ont reculé d'environ -0,2 tonne de CO₂ par an. Pour atteindre l'objectif proposé, il faudrait subitement que cette réduction soit multipliée par 5, soit à environ -0,5 tonne de CO₂ par an. D'autre part, les mesures de compensations obligatoires réalisées et financées par le secteur routier sont arbitrairement exclues de ce calcul par l'Office fédéral de l'environnement.

A quoi cela sert-il d'inscrire un objectif qui ne pourra pas être atteint ? En l'absence de mesures d'accompagnement supplémentaires, il est nécessaire d'adapter l'objectif sectoriel à un pourcentage réaliste, soit 85% pour 2030. Alternativement, le Conseil fédéral peut aussi renoncer à fixer des objectifs intermédiaires par secteurs pour 2030, étant donné que c'est la réduction

globale qui est pertinente et que les objectifs sont faussés par la méthode de calcul de l'OFEV, qui défavorise arbitrairement le trafic routier privé au profit des autres domaines.

B. Véhicules

Art. 17a al. 2, 17b al.2, 17c al. 2, et 17c^{bis} al. 2

Le Conseil fédéral propose d'exonérer les véhicules à usage spécial et les véhicules militaires des valeurs-cibles pour les voitures de tourisme, les véhicules de livraison et les véhicules utilitaires légers, ainsi que les véhicules lourds.

routesuisse est favorable à ces exonérations, toutefois la formulation proposée ne couvre pas l'ensemble des véhicules à usage spécial. Il faut donc étendre l'exonération à tous les véhicules à usage spécial (y compris p.ex. la protection civile et les feux bleus en général, etc.).

Art. 17d, al. 3 Première immatriculation

L'article en vigueur prévoit que les véhicules immatriculés à l'étranger depuis moins de 6 mois quel que soit leur kilométrage, ou les véhicules étrangers de moins 12s mois et moins de 5000km comptent comme véhicules neufs. Malheureusement, ces conditions sont insuffisantes et créent une concurrence déloyale sur le marché automobile en permettant d'alimenter le marché avec des véhicules étranger presque neufs, qui profitent de marges plus élevées car ils échappent aux valeurs-cibles et aux sanctions. In fine, ce sont les clients qui achètent des véhicules neufs soumis à la réglementation qui sont pénalisés, car la baisse de la valeur de revente des jeunes occasions induite par l'arrivée de véhicules échappant aux sanctions engendre un coût d'amortissement (ou de leasing) plus élevé pour les « bons élèves » qui ne cherchent pas à contourner la réglementation.

routesuisse demande de modifier cet article, afin d'accroître l'efficacité climatique de cet instrument et mettre fin à la concurrence déloyale induite par les véhicules étrangers qui échappent à la réglementation. Nous proposons pour cela d'étendre le délai et d'augmenter le kilométrage déterminant.

Art. 26 Réduction par des éco-innovations

Le projet mis en consultation prévoit de maintenir la prise en compte des éco-innovations, dont les réductions des émissions ne sont pas mises en évidence lors des tests. Plus d'un tiers des véhicules nouvellement immatriculés sont équipées de telles innovations. Cependant, les véhicules lourds sont arbitrairement exclus du champ d'application.

routesuisse estime que la formulation de cet article est arbitraire, les véhicules lourds doivent aussi être inclus afin de pouvoir prendre en compte les effets d'éco-innovations au futur.

C. Carburants

Art. 26a Réduction par le gaz naturel et le biogaz

Le projet mis en consultation prévoit d'ancrer la réduction sur les dispositions d'exécution de l'étiquette-énergie. Cette proposition n'est pas acceptable, car l'étiquette-énergie vise à informer mais n'a pas vocation à servir de base pour des sanctions. Par ailleurs, l'ordonnance ne

prévoit pas la possibilité d'aller jusqu'à 100% de biogaz sur la base d'un calcul effectif. Le Parlement a clairement manifesté sa volonté

routesuisse demande d'une part supprimer la référence à l'article 12a, al. 2 OEEE et de la remplacer par l'inscription du taux directement dans l'ordonnance sur le CO₂, soit 20% de biogaz. Et d'autre part, il est nécessaire de prévoir la possibilité de comptabiliser un taux plus élevé sur la base d'un décompte effectif.

Art. 26b Réduction par des carburants synthétiques renouvelables

Le projet d'ordonnance propose une définition des carburants de synthèse qui ne reflète pas la réalité des technologies disponibles sur le marché : elle exclut les huiles végétales hydrogénées (HVO). Il convient de rappeler que les carburants de synthèses non-biologiques ne seront probablement pas disponibles pour une utilisation dans le trafic routier au cours des prochaines 5 années. De ce fait, une formulation technologiquement moins restrictive est nécessaire, sans quoi l'ordonnance freinerait la lutte contre le réchauffement climatique.

routesuisse demande d'inclure les carburants de type « HVO » (huiles végétales hydrogénées) produits à partir de plantes et d'hydrogène, et utilisés pour propulser des véhicules. Les carburants de type « HVO » sont disponibles à court terme sur le marché et ils sont bien acceptés par la population. Il est indispensable de ne pas exclure arbitrairement une technologie qui fonctionne et permet de réduire les émissions de CO₂. Pour que les dispositions de la loi et de l'ordonnance ne restent pas lettre morte, l'intégration des HVO est nécessaire.

D. Entrée en vigueur

Le Conseil fédéral prévoit une entrée en vigueur rétroactive de cette ordonnance au 1^{er} janvier 2025. Ceci n'est absolument pas acceptable, car cette proposition porte potentiellement atteinte à l'intérêt économique des acteurs concernés. Une violation du principe de non-rétroactivité nécessite de bonnes raisons (autre qu'un retard dû à l'administration fédérale), ainsi que de prévoir des compensations pour les éventuels acteurs lésés a posteriori – étant clair que les acteurs privés ne peuvent pas anticiper la réglementation avant sa publication. Il convient de rappeler qu'un projet mis en consultation ne saurait être considéré comme source de droit, au contraire un texte mis en consultation nécessite en général encore des modifications que les acteurs assujettis ne peuvent par définition pas anticiper.

Vu ce qui précède, routesuisse estime que les conditions ne sont pas remplies pour justifier un effet rétroactif. Par conséquent, nous demandons que l'ordonnance soit publiée avant et qu'elle entre en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2025. Si cela n'est pas possible pour des raisons internes à l'administration, nous proposons de maintenir le droit actuel en vigueur de manière transitoire. Si l'entrée en vigueur rétroactive de l'ordonnance est maintenue pour les articles concernant le trafic routier et que des acteurs privés sont lésés, nous exigeons que la compensation de 100% des dommages soit prévue. Sans cela, il est probable que les acteurs lésés fassent valoir leur droit à une indemnisation proportionnelle au dommage induit par la rétroactivité, en recourant de manière presque systématique.

Ordonnance sur la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables

routesuisse est favorable à ce projet d'ordonnance, sous réserve des modifications demandées par les spécialistes des branches concernées (Avenergy Suisse, ASIG).

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur