

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti  
Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication (DETEC)

CH-3003 Berne

Envoi électronique : [bettina.kast@bafu.admin.ch](mailto:bettina.kast@bafu.admin.ch)

Berne, le 1<sup>er</sup> mai 2024

## **Consultation sur l'Ordonnance sur la protection du climat**

### **Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)**

---

Monsieur le Conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir consulté au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

#### **Remarques générales**

Le projet d'ordonnance vise à mettre en application la loi sur la protection du climat adoptée d'abord par le Parlement, puis par le souverain lors de la votation populaire en juin 2023. La loi prévoit l'obligation de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports d'au moins 57% d'ici à 2040 et de 100% d'ici à 2050 (par rapport à 1990).

Selon l'OFEV, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports avaient diminué de 8% en 2022, par rapport à 1990. Ce chiffre ne tient toutefois pas compte de la majorité des mesures de compensation des émissions dues aux carburants, qui sont pourtant imposées par la législation fédérale (-17% en 2022, -20% en 2023 et -23% dès 2024). D'après nos estimations, si on prend en compte l'intégralité des mesures de compensation imposées par la loi, les émissions dues au trafic routier avaient reculé d'environ 18% en 2022 par rapport à 1990. Avec sa méthode de calcul arbitraire, l'OFEV rend l'atteinte des objectifs pour le trafic routier significativement plus difficile que pour les autres secteurs.

Malgré les efforts indéniables déjà fait par le secteur de transport, routesuisse estime que les objectifs climatiques formulés dans la loi sont très ambitieux, notamment pour le trafic routier. Il convient à cet égard de rappeler que la Suisse représente un très petit marché pour le secteur routier à l'échelle mondiale, et que nous dépendons fortement du marché européen. Par conséquent, l'atteinte des objectifs à l'horizon temporel souhaité nécessitera d'accélérer la transition vers les technologies à faibles émissions telles que l'électrification, l'hydrogène et les carburants de synthèse. Il est probable que des mesures de soutien spécifiques – à l'image des mesures dans les pays de l'Union européenne – soient nécessaires. Outre des mesures fiscales, un assouplissement des contraintes liées à l'aménagement du territoire et aux droits à bâtir, ainsi que l'uniformisation des normes seront vraisemblablement nécessaires afin de permettre de construire les installations indispensables à la transition technologique sans frein bureaucratique, le droit suisse en la matière étant extrêmement contraignant en comparaison internationale.

#### Supprimer la trajectoire de réduction linéaire (art. 5 et 6)

Les articles 5 et 6 du projet d'ordonnance définissent les conditions minimales pour les feuilles de routes d'entreprises et de branches ; ces articles prévoient une trajectoire généralement linéaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. D'une part, une telle trajectoire implique en général des coûts croissants et ne tient pas compte de la réalité du marché – notamment des effets de seuil lié à l'évolution technologique : avec les instruments mis en place en Suisse, les mesures de réductions les moins chères sont réalisées en premier et les mesures les plus chères en dernier. Notamment, le coût par tonne de CO<sub>2</sub> réduite varie fortement d'un secteur à un autre, la répartition induite par les instruments fondés sur l'économie de marché est optimale, mais il faut être conscients que les secteurs dont les coûts de réduction sont plus bas en bénéficient largement. Et d'autre part, la linéarité de la trajectoire avait été supprimée lors du projet de loi lors du traitement parlementaire. Il n'est donc pas acceptable de persister à vouloir imposer cette contrainte par voie d'ordonnance.

Vu ce qui précède, routesuisse demande de respecter la volonté démocratique et de biffer la linéarité de la trajectoire de réduction. Les objectifs sont fixés clairement dans la loi, et l'ordonnance ne doit pas être plus contraignante que le texte adopté par la population.

#### Prendre en compte des effets de toutes les mesures imposées par la loi

Actuellement, il existe principalement trois mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic routier privé : 1) Les valeurs-cibles pour les nouveaux véhicules immatriculés (voitures, véhicules de livraison, camions) ; 2) Obligation de compenser une partie des émissions dues aux carburants fossiles ; 3) Exonération de la RPLP pour les modes de propulsion à faibles émissions. Malgré cela, les effets de l'obligation de compenser les émissions dues aux carburants ne sont que partiellement pris en compte dans le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic routier réalisé par l'OFEV pour une raison qui nous échappe. Selon nos estimations, la différence est très importante : Pour l'année 2022, l'OFEV indique que le secteur trafic (dont le principal émetteur est le trafic routier) a réduit ses émissions de CO<sub>2</sub> de 8% par rapport à 1990. Alors que si on prend en compte les mesures de compensation dans le calcul, les émissions dues au trafic routier privé pour l'année ont en réalité diminué d'environ 18% en 2022 d'après nos estimations. Et cet écart va encore augmenter, avec la hausse du taux de compensation obligatoire d'ores et déjà prévu (-20% en 2023, -23% en 2024).

routesuisse exige ainsi que l'OFEV prenne en compte l'intégralité des réductions découlant des instruments mis en place par la loi lors du calcul des émissions de CO<sub>2</sub> sectorielles. Il n'est pas acceptable que le secteur routier soit obligé de financer des mesures de réduction, dont la majorité sont ensuite ignorées par l'administration lors du calcul sectoriel. En matière de CO<sub>2</sub>, l'effet de réduction est toujours comptabilisé en faveur de l'entreprise ou du pays qui finance la mesure, il s'agit d'une règle fondamentale pour que les instruments mis en place fonctionnent – ceci tant au niveau national qu'international. Cette pratique doit désormais aussi s'appliquer au trafic routier privé.

### **Remarques conclusives**

routesuisse s'oppose au projet d'ordonnance pour deux raisons : D'une part, le texte prévoit des conditions plus restrictives que la loi concernant la trajectoire de réduction pour les entreprises et les branches. Et d'autre part, lors le calcul des émissions sectorielles, l'OFEV ignore volontairement une partie importante des mesures de réduction réalisées dans le cadre de l'obligation de compenser les émissions dues aux carburants. Bien que routesuisse soit favorable au progrès technologique et s'engage de manière constructive pour une politique climatique efficace et efficiente, nous ne pouvons pas souscrire à un projet d'ordonnance qui se heurte au respect de la volonté démocratique ou qui se base sur une méthode de calcul qui défavorise arbitrairement un secteur ou profit des autres.

\*\*\*

Nous vous remercions pour la prise en compte de notre prise de position, et vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

**routesuisse**



Olivier Fantino  
Directeur