

Office fédéral de l'environnement  
Division Climat  
3003 Berne

Par voie électronique à: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

30 mars 2022

Romina Schürch, ligne directe +41 62 825 25 18, [romina.schuerch@strom.ch](mailto:romina.schuerch@strom.ch)

## Prise de position concernant la révision de la Loi sur le CO<sub>2</sub>

Mesdames, Messieurs,

L'Association des entreprises électriques suisses (AES) vous remercie de la possibilité qui lui est donnée de prendre position sur la révision de la Loi sur le CO<sub>2</sub>. Elle fait volontiers usage de cette opportunité et se prononce comme suit:

### 1. Remarques générales

L'AES continue de soutenir l'objectif de la neutralité climatique à partir de 2050. L'électricité jouera un rôle central dans la décarbonisation: les énergies renouvelables indigènes, l'électrification et le couplage des secteurs font partie des éléments-clés. La branche de l'électricité est prête à y apporter sa contribution.

Afin de progresser au niveau de la politique climatique malgré le refus de la Loi sur le CO<sub>2</sub> le 13 juin 2021, il faut engager des mesures alternatives sans tarder. C'est pourquoi l'AES salue le fait qu'un nouveau projet de loi ait été présenté rapidement.

L'AES reste d'avis qu'un système incitatif performant qui s'étend à tous les secteurs représente la voie la plus efficace économiquement pour atteindre les objectifs climatiques. Elle privilégie par conséquent un tel système par rapport à un système d'encouragement. C'est pourquoi l'AES regrette que le Conseil fédéral n'ait pas examiné si l'acceptation du système incitatif pourrait être améliorée grâce à une redistribution de la taxe qui soit plus visible et mieux perceptible. Par ailleurs, l'AES voit d'un œil critique l'affectation partielle de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et fait remarquer que l'augmentation supplémentaire de l'affectation partielle pourrait poser problème sur le plan du droit constitutionnel. L'AES considère donc que des clarifications approfondies sont indispensables à ce sujet.

Tant que, pour des raisons de réalité politique, il n'est pas possible de mettre en œuvre un système incitatif performant qui s'étend à tous les secteurs, l'AES soutient des voies alternatives prévoyant des mesures efficaces et appropriées au but visé. En premier lieu, il faut maintenant trouver rapidement des solutions susceptibles d'obtenir une majorité et faire avancer par de petits pas (mais qui soient effectifs) la décarbonisation

de l'économie et de la société. Puisque, compte tenu de l'objectif de neutralité climatique à partir de 2050, tous les secteurs doivent parvenir à «zéro émission nette», il est nécessaire que tous les secteurs de consommation, c'est-à-dire les bâtiments, les transports, l'industrie et l'agriculture, contribuent à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. En conséquence, il faut mettre en œuvre des mesures efficaces dans tous les secteurs. Pour se rapprocher de cet objectif, l'AES demande différentes modifications aux instruments proposés.

## **2. Remarques et propositions spécifiques sur les dispositions du projet**

### **Objectif du projet de loi**

Il existe aujourd'hui un large consensus sur le fait que la Suisse veut atteindre l'objectif de neutralité climatique à partir de 2050. Cet objectif montre à l'économie et à la société la direction à suivre. Pour la branche de l'électricité, qui est appelée à apporter une contribution importante à la réalisation de l'objectif et doit pour cela effectuer notamment de gros investissements dans le développement de la production d'électricité renouvelable et dans le stockage, de même que dans la transformation, l'extension et la digitalisation des réseaux, il s'agit d'un signal important. L'objectif de neutralité climatique à partir de 2050 ressort aujourd'hui implicitement de l'art. 1 de la Loi sur le CO<sub>2</sub>, en se fondant sur le consensus climatologique. L'AES souhaiterait toutefois que cet objectif soit d'ores et déjà inscrit explicitement dans la loi. Cela contribuerait à une sécurité de planification et d'investissement plus élevée.

En outre, il est nécessaire d'élaborer à temps des propositions pour la période après 2030. La disposition figurant dans la loi en vigueur (art. 3, al. 5), selon laquelle le Conseil fédéral doit proposer à temps des solutions subséquentes, doit rester valable par analogie à l'avenir.

### **Extension des conventions d'objectifs**

La taxe sur le CO<sub>2</sub> appliquée aux combustibles a fait ses preuves. Son effet incitatif combiné à la possibilité d'exonération de cette taxe au moyen d'une convention d'objectifs est visible dans la réalisation des objectifs intermédiaires fixés pour l'économie. L'AES soutient par conséquent, pour des raisons de réalité politique, la poursuite de cet instrument et son extension à toutes les entreprises. Cela pose une vaste incitation à mettre en œuvre des mesures et accélère ainsi la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. En outre, il faudrait étudier la possibilité d'étendre aussi les conventions d'objectifs à d'autres émetteurs tels que l'immobilier et la mobilité. En ce sens, il pourrait être envisagé d'intégrer aussi d'autres acteurs grâce à la constitution de groupements d'émissions (art. 31, al. 4) en lien avec des conventions d'objectifs (p. ex. dans des quartiers ou des lotissements). De plus, il convient d'instaurer des processus avec le moins de bureaucratie possible et aussi directs que possible afin de ne pas ériger d'obstacles inutiles à la conclusion de conventions d'objectifs.

### **Jalons pour le couplage des secteurs**

Le couplage des secteurs est l'un des éléments-clés pour faire avancer d'un grand pas la décarbonisation de l'économie et de la société. Il comprend notamment l'électrification et la conversion d'agents énergétiques renouvelables les uns dans les autres, ainsi que leur utilisation dans différents secteurs. Il offre ainsi des possibilités supplémentaires pour un approvisionnement énergétique renouvelable et contribue à davantage d'efficacité et de flexibilité. Cela soutient l'optimisation de l'approvisionnement énergétique dans son ensemble.

Aujourd'hui, la taxation divergente du CO<sub>2</sub> d'un secteur à l'autre représente un grand obstacle. Le levier le plus important pour le développement du couplage des secteurs serait l'introduction d'un système incitatif performant et uniforme qui s'étende à tous les secteurs. Afin de faire tout de même avancer l'utilisation des technologies correspondantes, il est essentiel de poser d'autres jalons qui permettent l'intégration des secteurs et, partant, l'optimisation du système global. Une réglementation équivalente pour tous les secteurs serait particulièrement nécessaire pour un développement et une utilisation systématiques de technologies du couplage des secteurs.

Un petit pas dans cette direction sera fait en élargissant la définition des énergies renouvelables (art. 7, al. 9 et 10 LPE), ce que l'AES salue. Dans le système énergétique du futur et dans le contexte du couplage des secteurs, une variété d'agents énergétiques renouvelables et/ou neutres en CO<sub>2</sub> entreront en jeu, qui iront au-delà des traditionnelles catégories des carburants et des combustibles biogènes. Il convient de s'entendre sur une perception aussi généralisée que possible et applicable dans les différentes lois. Toutefois, la définition et la réglementation de types plus récents d'agents énergétiques neutres en CO<sub>2</sub> ne devraient alors pas être formulées dans un sens trop restreint afin de laisser suffisamment d'espace à l'innovation et à la pénétration du marché.

Autre étape importante qui devra suivre: la reconnaissance des gaz renouvelables et/ou neutres en CO<sub>2</sub> doit être garantie, et ce en pouvant prouver et reconnaître la qualité et l'origine de ces agents énergétiques. Pour cela, l'introduction d'un système de garanties d'origine est nécessaire. Les travaux correspondants sont déjà lancés et doivent être poursuivis et mis en œuvre rapidement. En effet, les besoins en gaz renouvelables et/ou neutres en CO<sub>2</sub> augmenteront fortement à l'avenir, surtout dans les secteurs de l'électricité, de la chaleur et de l'industrie.

Pour permettre que le secteur de la chaleur (chaleur à distance) soit neutre en CO<sub>2</sub>, il faut également coordonner les infrastructures nécessaires dans le cadre d'une planification globale du côté des autorités. C'est pourquoi l'AES salue la prise en compte dans le présent projet de loi des réseaux thermiques et des installations de production de chaleur qui s'y rattachent, ainsi que les planifications énergétiques en amont pour l'utilisation d'énergies renouvelables et de chaleur résiduelle.

### **Extension des mesures dans le domaine de la mobilité à des solutions systémiques et à d'autres technologies de propulsion climatiquement neutres**

Actuellement, le secteur des transports n'assume sa responsabilité que de façon très restreinte, bien que la nécessité d'agir soit élevée particulièrement dans ce secteur. Il est donc indispensable de continuer à faire avancer résolument la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'inclure le plus possible dans les mesures toutes les technologies de propulsion favorables au climat. En particulier, l'AES considère comme essentiel que les mesures mettent également l'accent sur la mise à disposition de solutions systémiques et d'infrastructures. Celles-ci sont nécessaires pour faire avancer la transformation du système. La nécessité de parvenir à une certaine pénétration du marché et d'atteindre une rentabilité suffisante des infrastructures représente un obstacle non négligeable précisément pour l'introduction de nouvelles solutions systémiques.

L'AES salue par conséquent le fait que les fonds provenant des sanctions appliquées lorsque les importateurs et les fabricants de véhicules et de carburants n'atteignent pas leurs objectifs servent à encourager de manière ciblée les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Pour faire avancer la transformation du système énergétique aussi via la mise à disposition des infrastructures nécessaires, soutenir la

mise en place d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans l'espace public est tout aussi important que de le faire dans l'espace privé. En conséquence, il faut également prendre en compte les infrastructures situées dans des quartiers urbains résidentiels ou proposées par les offres Park+Ride, par exemple, qui ne peuvent pas être réalisées de manière rentable. Dans ce domaine aussi, les pouvoirs publics doivent ainsi assumer leur rôle de modèle. Dans le secteur privé, un accès aux bornes de recharge devrait en outre être créé pour les locataires et les propriétaires par étages (voir aussi motion Grossen 21.3371). Au cours du passage à grande échelle de la mobilité fossile à la mobilité renouvelable, il faudra par ailleurs, à l'avenir, porter davantage d'attention à l'efficacité de ces systèmes de propulsion afin de maintenir leur consommation d'énergie/d'électricité aussi faible que possible.

Le soutien des infrastructures de recharge privées pour les véhicules électriques au moyen de contributions d'encouragement doit obligatoirement être soumis à une condition: ces infrastructures doivent pouvoir communiquer et permettre une gestion de la charge par le gestionnaire de réseau de distribution. L'électromobilité entraînera de forts pics de charge dans le réseau de distribution, pics qui doivent être réduits grâce à un pilotage approprié et à des incitations tarifaires, et ce dans l'intérêt d'un réseau efficace en termes de coûts et d'une exploitation sûre du réseau. Dans les deux domaines, des adaptations sont nécessaires dans le cadre de la LApEI afin que le potentiel pour décharger le réseau et pour éviter des surcoûts économiques engendrés par des besoins disproportionnés de renforcement du réseau puisse être exploité. Les réglementations en vigueur et les propositions du Conseil fédéral dans le cadre du «Mantelerlass» ne satisfont pas à cette exigence.

L'allocation des aides financières disponibles devrait en outre être ouverte technologiquement; ces aides devraient ainsi être accessibles non pas uniquement aux infrastructures de recharge de véhicules électriques, mais aussi à toutes les autres infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant nécessaires aux technologies de propulsion neutres en CO<sub>2</sub>. Il convient d'examiner sous quelle forme cela peut être intégré dans le présent projet de loi.

Jusqu'à fin 2024, les carburants renouvelables sont exonérés de l'impôt sur les huiles minérales s'ils remplissent certaines conditions (art. 12b Limpmin). L'effet incitatif en faveur de la mobilité renouvelable doit toutefois aussi être garanti au-delà de cette date. L'AES salue par conséquent que le Conseil fédéral propose une approche alternative (taux de mélange). Il faudrait néanmoins étudier si une mesure incluant aussi d'autres technologies de propulsion favorables au climat (hybride, électrique ou basés sur l'hydrogène, par exemple) entrerait en ligne de compte.

L'AES soutient par ailleurs la volonté du Conseil fédéral de poser davantage d'incitations au trafic des poids lourds (RPLP) et de passer le plus possible à des technologies de propulsion neutres en CO<sub>2</sub> dans les transports publics. Dans ce dernier secteur, précisément, une fonction de modèle revient aussi aux pouvoirs publics, fonction qu'il convient d'assumer. Si possible, ces mesures devraient être mises en œuvre de manière technologiquement neutre (toutes les technologies de propulsions renouvelables et neutres en CO<sub>2</sub>) et s'appuyer sur une définition terminologique uniforme (art. 7, al. 9 et 10 LPE).

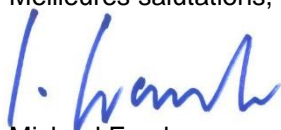
### **Cohérence avec un approvisionnement sûr en électricité**

Afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement en électricité à toutes les saisons, le recours à la production centralisée et décentralisée d'électricité et de chaleur en se basant sur le gaz va – selon toute probabilité – se révéler nécessaire ces prochaines années. La discussion à ce sujet est déjà lancée (délibérations parle-

mentaires en cours sur le «Mantelerlass»). En outre, le Conseil fédéral a présenté début 2022 ses plans pour les centrales à gaz de réserve (*back-up*). Il va alors falloir s'assurer de la cohérence entre les mesures servant la sécurité de l'approvisionnement en électricité et les réglementations visant la protection du climat.

Nous vous remercions de tenir compte de notre prise de position.

Meilleures salutations,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Frank'.

Michael Frank  
Directeur

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'NB'.

Nadine Brauchli  
Responsable du département Énergie