

La grande offensive climatique de la Commission européenne devrait influencer sur la politique suisse

LES YEUX RIVÉS SUR L'UE

« PHILIPPE BOEGLIN

Pollution » Le peuple n'a pas voulu de la nouvelle loi sur le CO₂, mais la politique climatique ne s'est pas arrêtée net pour autant. Ce message, les nombreux perdants de la récente votation l'ont répété plus souvent qu'à leur tour. Et il n'a rien d'irréaliste. Preuve en est l'annonce fleuve de la Commission européenne avant-hier, qui sort l'arsenal lourd pour négocier son virage environnemental et réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990.

Même si le plan d'action du gouvernement de l'UE doit encore être validé par les organes législatifs, il devrait influencer sur la politique suisse. Touffu, il s'articule autour de plusieurs axes, dont: la fin des ventes de voitures neuves à essence ou diesel dès 2035, un prélèvement sur le kérosène pour l'aviation, et une taxation de certaines importations (voir ci-dessous). La lame de fond touchera la Suisse d'une façon ou d'une autre. Comment réagir? Le point avec des élus de la commission de l'environnement.

1 Bruxelles donne le la

La poussée européenne devrait conforter les efforts de la Confédération. Berne cherche à se relancer. Depuis le «non» à la loi CO₂, il n'a plus d'objectif national de réduction des gaz à effet de serre au-delà de 2021. Il lui reste son engagement international en vertu de l'accord de Paris: 50% de moins en 2030 par rapport à 1990.

«Tout en respectant la volonté populaire et en évitant les taxes, nous devons veiller à prolonger jusqu'à fin 2024 les mesures déjà en place, comme les compensations que les importateurs de carburant doivent assurer», relève Jacques Bourgeois (FR), conseiller national PLR. Les commissions de l'environnement des deux Chambres travaillent sur un projet en ce sens.

A gauche, on applaudit la stratégie de Bruxelles. «Ils font tout juste, ils se donnent les moyens de leur politique», salue le Vaudois Roger Nordmann, chef de groupe parlementaire



La Commission européenne a présenté mercredi son «green deal» pour verdir l'économie du continent et réduire les gaz à effet de serre de 55% en 2030 par rapport à 1990. Keystone

La lame de fond touchera la Suisse d'une façon ou d'une autre

socialiste. «Un grand acteur mondial prend le taureau par les cornes, et c'est une très bonne nouvelle pour l'humanité et donc les Suisses. Tout le monde gagne à avoir des zones propres.»

Même au sein de l'UDC eurosceptique, fer de lance du rejet de la loi CO₂, les visées de l'Union récoltent des suffrages. «Je vois d'un bon œil que l'UE prenne des mesures, car avant la Suisse était un peu seule à agir, ce qui n'a pas de sens pour ce problème mondial», considère Pierre-André Page, conseiller national fribourgeois. «J'espère que les États-Unis et la Chine, grands émetteurs de gaz à effet de serre, iront dans la même direction.»

2 La mue des voitures

La Commission européenne met les bouchées doubles: à partir de 2035, toutes les voitures neuves immatriculées devront

afficher des émissions nulles. Autrement dit, exit la commercialisation des automobiles à essence et diesel. Ce changement en profondeur ne pourra se faire sans réseau de recharge pour véhicules électriques (tous les 60 kilomètres) et à hydrogène (150 km). «Ce plan est intéressant et peut-être que la Suisse devra s'en inspirer. Il me semble juste de responsabiliser l'économie», remarque Christine Bulliard-Marbach (FR), conseillère nationale du Centre. «Nous n'avons pas de constructeur automobile en Suisse, nous devons donc nous adapter», résume le libéral-radical Jacques Bourgeois.

«Si la Suisse n'adopte pas les mêmes normes, elle deviendra la poubelle de l'Europe pour les voitures trop polluantes», peste Roger Nordmann. A droite, l'UDC Pierre-André Page se montre préoccupé par «l'élec-

trification du parc automobile: pourra-t-on fournir l'énergie nécessaire? Vivra-t-on une pénurie? Je vois mal comment couvrir les besoins sans prolongation des centrales nucléaires.» Jacques Bourgeois met l'accent sur «le développement des énergies renouvelables».

3 L'enjeu du chauffage

L'UE comme la Suisse doivent transformer leur parc de bâtiments si elles souhaitent atteindre leurs objectifs climatiques. Cela passe par la métamorphose des chauffages. Les machines qui tournent au mazout devront à terme laisser leur place à d'autres mécanismes, comme les pompes à chaleur. «Il faut augmenter les subventions publiques pour les changements de chauffage. L'idée de renchérir les énergies fossiles a montré ses limites et a

été rejetée en votation», avance Roger Nordmann. Le socialiste songe à un ordre de grandeur de deux milliards par année. «La Confédération doit investir en s'endettant. La caisse fédérale finance bien des routes et des voies ferrées. Si on ne fait rien, cela nous coûtera plus cher au final.»

Ses collègues bourgeois ne cachent pas leur désaccord. «L'Etat ne peut pas tout assumer. Il a engagé beaucoup de moyens avec la crise Covid et les prochaines années ne seront pas faciles», grimace Pierre-André Page. «On ne peut pas exiger le tout électrique, et après moi le déluge.» Au PLR, Jacques Bourgeois refuse «d'ouvrir les vannes à tout-va. Si notre situation est saine, c'est grâce au frein à l'endettement.» Pour accélérer la mutation des chauffages, il préfère «des mesures d'incitation fiscales.» >>>

LIBRE-ÉCHANGE EN QUESTION

La Suisse devra déterminer si elle intègre, ou non, l'espace douanier climatique européen.

Destiné à compenser le désavantage compétitif des entreprises européennes contraintes à la vertu, le projet de taxe douanière climatique s'appliquera-t-il à la Suisse? Nul, à la Confédération, n'est encore en mesure d'y répondre. Un groupe d'experts, mandaté par le SECO suite à un postulat de la Commission de politique extérieure du Conseil national déposé en août 2020, planche sur divers scénarios. Son rapport doit être publié en avril de l'année prochaine. En attendant, l'annonce européenne «pose mille questions», comme l'admet l'un des experts les plus en pointe sur ce dossier, André Müller,

associé du bureau d'études Ecoplan à Berne.

C'est la complexité et l'inachèvement du cadre des relations entre Berne et Bruxelles qui rend la situation si malaisée. La Suisse est déjà intégrée à plusieurs mécanismes: L'EQS, appelé vulgairement les échanges de «droits de polluer», est le même depuis le début de cette année, ce qui met les entreprises suisses sur le même pied que leurs concurrentes de l'Union. De plus, l'accord de libre-échange de 1972 met en théorie les exportateurs helvétiques à l'abri de nouveaux droits de douane.

Mais la nouvelle taxe douanière projetée par Bruxelles fait partie de celles qui sont admises au plan international: les États-Unis «envisagent» d'en introduire

une à leur tour, selon le Bureau du représentant au commerce. Le Royaume-Uni et le Canada aussi. Ainsi le Conseil fédéral en est-il réduit à «s'attendre à ce que le mécanisme européen s'étendra aussi à la Suisse», explique le SECO. Une attente qui pourrait être conditionnée à l'avance d'autres dossiers européens, par exemple une reprise de discussions suite à l'abandon de l'accord-cadre.

«Il faudra voir si la Suisse reprend purement et simplement le mécanisme de l'UE, ou si elle en instaure un propre, avec le souci d'obtenir une équivalence», suppose André Müller. Ce qui semble certain en revanche est que si elle ne fait rien, ses exportateurs risquent de se heurter à de nouvelles murailles douanières. >>>

YVES GENIER

COMMENTAIRE

Suisse-UE, c'est reparti!

Moins de deux mois après l'abandon de l'accord-cadre, la Suisse va à nouveau devoir se confronter au défi européen. Les vastes ambitions climatiques de la Commission, dévoilées mercredi, posent d'innombrables nouvelles questions: doit-on s'adapter aux règles en devenir? Comment? Jusqu'à quel degré? Avec là comme dans les précédents cas la redoutable alternative: s'adapter ou s'enfermer derrière des murailles réglementaires et douanières... qui ne seront pas les nôtres, mais celles de l'Europe.

La Suisse pourra toujours tenter d'infléchir, par ses lobbies et ceux de ses entreprises, les objectifs de la Commission. Mais elle devra s'aligner sur les étapes que va poser Bruxelles en matière, par exemple, d'interdiction des voitures à combustion, ou de conversion des chauffages au mazout, tout en cherchant à éviter que l'UE ne l'exclue de son projet de cadre douanier climatique. Les appels à la souveraineté qui ne manqueront pas de s'exprimer ne changeront strictement rien à cette brutale réalité nouvelle. YVES GENIER