



Ville de Lausanne

Municipalité

case postale 6904 – 1002 Lausanne

Union des Villes Suisses
Monsieur Martin Flügel, directeur
Monbijoustrasse 8
Case postale
3001 Berne

dossier traité par LEA/SGLEA
notre réf. E.1/2022/02 – jw
votre réf.

Lausanne, le 10 mars 2022

Prise de position au sujet de la révision de la loi sur le CO₂

Monsieur le Directeur,

La révision de la loi sur le CO₂ proposée présentement fait suite au refus par le peuple, le 13 juin dernier, de la révision totale de ladite loi et en propose une version bien moins ambitieuse. Nous vous remercions de la consultation des Villes au sujet de cette nouvelle mouture et vous faisons parvenir, par la présente, notre prise de position.

Des mesures loin d'être à la hauteur des objectifs

La Municipalité de Lausanne salue la volonté de la Confédération de poser de nouvelles bases légales en matière de protection du climat pour la période post 2024. Le présent projet a été conçu afin de trouver un large consensus. Les mesures contraignantes de la révision soumise à votation en 2021, que la Municipalité de Lausanne avait soutenues, sont ainsi totalement écartées du nouveau projet. Ce dernier n'établit pas non plus de nouveaux outils incitatifs.

La Municipalité de Lausanne déplore un décalage évident entre les objectifs affichés et les mesures prévues par le présent texte de loi. Des mesures plus volontaires sont indispensables pour atteindre les objectifs fixés, qui correspondent à ceux de l'Accord de Paris, ratifié par la Suisse, et se situent en-deçà des objectifs de nombreuses villes de Suisse (Lausanne mais aussi Zurich, Lucerne ou Winterthur par exemple).

Le cadre légal actuel n'aura pas permis, jusqu'ici, d'aligner les émissions de la Suisse sur une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris et ce nouveau projet ne laisse que peu d'espoirs de prendre une meilleure trajectoire. Seule une évolution très rapide et stricte d'autres lois suisses et surtout des lois cantonales pourraient encore permettre d'atteindre, peut-être, les objectifs climatiques. L'article 9 du présent projet incite ainsi les cantons à légiférer dans le domaine des bâtiments. La Municipalité enjoint la Confédération et les cantons à prendre au sérieux les objectifs climatiques et à proposer rapidement des dispositions législatives fortes, avec des règles contraignantes, et des mécanismes financiers à la hauteur.

La politique climatique de la Ville de Lausanne

Présenté en janvier 2021, le Plan climat de la Ville de Lausanne présente des objectifs ambitieux pour une politique climatique déterminée. Il vise notamment :

- 0 émission directe pour la mobilité à 2030, soit une réduction de 100% ;
- 0 émission directe pour les autres secteurs (bâtiments, traitement des déchets et des eaux usées) à 2050, avec les objectifs intermédiaires suivants à 2030 : réduction de 50% par rapport à 2019 pour les bâtiments et de 10% par rapport à 2019 pour le traitement des déchets.

Ce plan, concret et cohérent, vise notamment la fin des véhicules thermiques en 2030 déjà, et un chauffage à distance 100% renouvelable dès 2035. La vision 2050 pour les bâtiments sur territoire communal est un parc entièrement assaini énergétiquement et alimenté en chaleur, pour près de 80% des besoins, par le chauffage à distance et pour 20% par du gaz renouvelable et des systèmes de pompe à chaleur. La sécurité du chauffage à distance et son appoint d'hiver seront assurés également par du gaz renouvelable (env. 20%).

Principaux points de critique du projet de loi

Mobilité

Le projet de révision devrait être plus ambitieux et interdire la mise en circulation de véhicules émetteurs de gaz à effet de serre en phase d'utilisation dès 2025 ou, au plus tard, dès 2030. Les alternatives existent et différents pays d'Europe ont prévu de telles restrictions aux horizons temporels indiqués. De telles mesures doivent être prises pour tous les moyens de transport thermiques pour lesquels des alternatives non émettrices à l'utilisation existent : voitures individuelles mais aussi véhicules de livraison, taxis, bus ou encore bateaux. En parallèle, afin de favoriser le transfert vers des modes de transport durables, il est indispensable que la Confédération prévoie des mesures de soutien financier tendant vers la gratuité des transports publics, à l'image des mesures prises dans le cadre du Plan climat de la Ville de Lausanne. Des demandes de modifications sont présentées en annexe, notamment pour les articles 10, 13 et 37. En parallèle, il est nécessaire de renforcer les mesures et les subventions pour faciliter l'installation de bornes de recharge sur domaine public ainsi que la décarbonisation des transports publics. Si les mesures d'encouragement financées par le budget général de la Confédération emportent tout notre soutien, nous jugeons néanmoins les moyens insuffisants. Enfin, les conditions-cadre

Bâtiments

Une interdiction des chauffages alimentés par des énergies fossiles doit être prévue, à l'instar des prescriptions en vigueur dans plusieurs cantons. Une demande de modification est présentée pour l'article 9 en annexe. Les moyens alloués au programme bâtiments doivent être augmentés et non pas diminués comme le propose le présent projet (cf. demande de modification de l'article 34 en annexe). Par ailleurs, il importe de prévoir des mécanismes et aides spécifiques pour les grands ensembles locatifs afin d'éviter un report massif des coûts de rénovation sur les locataires via des hausses conséquentes de loyers.

Energie

Ce nouveau projet de loi renonce aux outils d'encouragement prévus dans la première mouture en faveur de la production de gaz renouvelables. Les gaz renouvelables sont indispensables à un système énergétique neutre en carbone et efficace en matière de sécurité d'approvisionnement pour les chauffages à distance et pour les besoins de l'industrie dans les secteurs où il n'y a pas d'alternative au gaz de processus. Le soutien à la production de gaz renouvelables doit rester un objectif politique. Il pourrait être introduit dans la future LApGaz, par des mesures de soutien à l'injection, sur le modèle de ce qui est fait pour l'électricité renouvelable.

Répartition du produit de la taxe

L'affectation du produit de la taxe CO₂, et des sanctions, n'est pas adéquate en regard des enjeux. Une répartition du produit de la taxe CO₂ plus généreuse pour les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre est nécessaire et une demande de modification de l'article 33 est présentée en annexe.

Conventions d'objectif

Un élargissement des conventions d'objectif prévues par la loi sur l'énergie à toutes les entreprises et au secteur de l'immobilier pour des mesures de réduction des émissions avec remboursement (ou exonération) totale ou partielle de la taxe pourrait avoir un effet incitatif supplémentaire à moindre coûts : le processus déjà mis en œuvre pour les conventions d'objectifs pour les grands consommateurs est éprouvé et ne présente pas trop de lourdeur. Il pourrait être repris et élargi dans le cadre de la loi sur le CO₂. Une proposition dans ce sens est faite avec un nouvel article 31b.

Produits biosourcés, stockage du CO₂ et certificats CO₂

Il est impératif de s'assurer que cette révision permette un stockage à long terme des émissions de gaz à effet de serre incompressibles. Les produits à base de biochar ainsi que le bois de construction devraient être considérés pour le marché de certificats de CO₂ obligatoires.

Remarques détaillées et recommandations

Les remarques détaillées sur les divers articles du projet de loi sont présentées en annexe. La Municipalité de Lausanne invite à une révision des articles mentionnés.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

f. j. - 1



Le secrétaire
Simon Affolter



Annexe

Article 1, al. 2

Il est primordial de fixer un horizon temporel à l'atteinte du « zéro émission nette » et il convient de le fixer à 2050 au plus tard.

Proposition :

Lettre a : « en ramenant les émissions de gaz à effet de serre à une quantité qui ne dépasse pas la capacité d'absorption des puits de carbone **d'ici 2050 au plus tard.** »

Article 2, al. 6

La traduction originale proposée du texte allemand est difficile à comprendre et prête à confusion.

Proposition :

« Les prestations de puits de carbone ~~ont le bilan imputable~~ **correspondent au différentiel** sur le plan international entre les émissions de gaz à effet de serre et l'absorption de CO₂ par les réservoirs de carbone. »

Article 2, al. 7

La traduction originale proposée du texte allemand ne correspond pas tout à fait à la signification du texte allemand.

Proposition :

« La protection du climat est l'ensemble des mesures contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à renforcer les prestations de puits de carbone ~~et visant à~~ **afin** d'atténuer [...] »

Article 3, al. 1

Les chiffres donnés à la lettre b ne sont pas compréhensibles au regard du chiffre donné à la lettre a. En outre, puisque la révision proposée n'entrerait en vigueur, en cas d'acceptation, que début 2025, il ne semble pas opportun de fixer des objectifs dès 2021.

Proposition :

Enlever ou reformuler les objectifs de la lettre b.

Article 3, al. 1ter

La part des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisée en Suisse doit être maximale. Il est donc attendu du Conseil fédéral qu'il fixe la part des mesures qui peuvent être réalisées à l'étranger à une valeur minimale.

Article 3, al. 3 (nouveau)

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.

Proposition :

« Il soumet en temps voulu à l'Assemblée fédérale des propositions pour les objectifs postérieurs à 2030. Il consulte au préalable les milieux concernés. »

Article 4, al. 5

La traduction originale proposée du texte allemand est quelque peu difficile à comprendre et peut prêter à confusion.

Proposition :

« Si les objectifs de réduction ne peuvent être atteints par les mesures prévues dans la présente loi, la Confédération peut ~~acquérir les~~ **recourir aux** attestations internationales nécessaires à ~~cette fin~~ **leur atteinte.** »

Article 9, al. 1bis

La traduction originale proposée du texte allemand est inadéquate.

Proposition :

« Les cantons désignent les normes applicables aux nouvelles constructions de remplacement et aux assainissements énergétiques de bâtiments pour lesquels ils ~~peuvent garantir~~ **octroient** une utilisation supplémentaire du bien-fonds. »

Article 9, al. 4

Une interdiction, sauf exception (en cas de non-rentabilité à long terme p.ex.), du remplacement d'installations de production de chaleur par un chauffage à combustible fossile serait nécessaire et l'article 9 devrait être revu en profondeur afin de ne pas déléguer la responsabilité de la réduction des émissions des bâtiments aux cantons.

Si l'article 9 ne peut être revu en ce sens, une incitation plus large, à l'alinéa 4, des Cantons à légiférer pourrait être une solution intermédiaire. Plusieurs Cantons, comme le relève le rapport explicatif, ont déjà pris des mesures dans ce sens, de manière adaptée à leur contexte et sans opposition de leurs citoyens. En effet, en l'absence de cible dégressive d'émissions de CO₂ par m² de surface de plancher et d'augmentation du plafond de la taxe à CHF 210.- comme prévu par le premier projet de révision, il subsiste peu de pression pour la suppression des chauffages à partir d'agent énergétique fossile.

Proposition :

« Les cantons **légifèrent pour limiter le renouvellement des chauffages à combustible fossile. Ils prévoient notamment** une obligation de déclarer les remplacements d'installations de production de chaleur et, en cas de remplacement **prévu** par un chauffage à combustibles fossiles, une obligation d'être conseillé. »

Article 10, al. 2bis

La Municipalité de Lausanne estime qu'aucune voiture de tourisme émettant des gaz à effet de serre en phase d'utilisation ne devrait plus être mise en circulation au plus tard à 2030. En réalité, la Ville de Lausanne souhaiterait que cette interdiction de mise en circulation des voitures de tourisme émettrices à l'utilisation entre en vigueur plus tôt déjà, puisqu'elle ne désire plus voir circuler aucun véhicule émetteur sur son territoire dès 2030 (cf. Plan climat de la Ville de Lausanne).

Proposition :

Lettre b : pour les voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois à partir de 2030 : **62,5 % 0% (soit uniquement des voitures non émettrices à l'utilisation)**

Article 10, al. 5

Une action plus ferme de la part du Conseil fédéral est désirée en matière d'écart entre les valeurs d'émission annoncées par les constructeurs et les émissions en conditions de conduite réelle.

Proposition :

« Le Conseil fédéral surveille l'évolution des émissions de CO₂ en conditions de conduite réelles. Si l'écart **se maintient ou se creuse** entre les émissions mesurées selon la méthode applicable et celles constatées en conditions de conduite réelles, il ~~peut prendre~~ **prend** des mesures adéquates. »

Article 10b, al. 2

La Municipalité de Lausanne tient ici à rappeler que rien ne justifie la mise en circulation de véhicules thermiques après la fin des années 2020.

Article 11, al. 4

Est-ce que cet alinéa prévoit bien des valeurs cibles plus faibles pour les petits importateurs et constructeurs ? Si c'est le cas, cet alinéa devrait être abrogé. En effet, les valeurs-cibles ne devraient pas dépendre de la taille du parc neuf d'un acteur. Il est primordial de réduire à zéro les émissions directes du parc automobile suisse, quel que soit l'acteur qui a mis sur le marché les véhicules. En outre, une telle disposition incite à la fraude (en multipliant les petites sociétés, etc.).

Article 13, al. 1

Ce montant doit être le plus élevé possible afin d'augmenter la pression sur les importateur-trices et permettre de financer davantage les subventions destinées aux transports publics et aux bornes de recharge.

Proposition :

« Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs d'un importateur ou d'un constructeur dépassent la valeur cible spécifique, l'importateur ou le constructeur est tenu de verser à la Confédération, pour chaque nouveau véhicule mis en circulation pour la première fois dans l'année civile considérée, un montant ~~compris entre 95 et de~~ 152 francs par gramme de CO₂/km dépassant la valeur cible spécifique. »

Article 13b, al. 4

Il n'y a aucune justification à exempter de l'obligation à mettre à la consommation également des carburants renouvelables pour les personnes mettant à la consommation de petites quantités de carburants.

Proposition : supprimer l'al. 4.

Article 13c, al. 1

Il s'agit de clarifier et uniformiser le texte par rapport aux autres articles (cf. art. 32 p.ex.).

Proposition :

« a. verse à la Confédération un montant de 160 francs par tonne d'**éq.-CO₂** émise en excédent, et
b. remet à la Confédération, l'année suivante, une attestation internationale pour chaque tonne d'**éq.-CO₂** émise en excédent. »

Article 13d, al. 1

La formulation française est difficilement compréhensible et peut prêter à confusion.

Proposition :

« Les fournisseurs de carburants d'aviation sont tenus d'incorporer une part donnée de carburants d'aviation renouvelables au pétrole pour avions vendu en Suisse pour avitaillement (taux de mélange). **Le taux de mélange peut comprendre une part minimale de carburants d'aviation synthétiques renouvelables. Une part minimale de carburants d'aviation synthétiques renouvelables dans le taux de mélange peut être imposée.** Les carburants d'aviation doivent répondre aux exigences de l'art. 35d LPE7. »

Article 13e

Il s'agit de clarifier et uniformiser le texte par rapport aux autres articles (cf. art. 32 p.ex.).

Proposition :

« a. verse à la Confédération un montant de 600 francs par tonne d'éq.-CO₂ émise en excédent, et [...] »

Article 31 b (nouveau)

La taxe sur le CO₂ appliquée aux combustibles a fait ses preuves. Son effet incitatif combiné à la possibilité d'exonération de cette taxe est visible dans la réalisation des objectifs intermédiaires fixés pour l'économie. Toutes les entreprises devraient avoir accès aux conventions d'objectifs afin de se faire exonérer de la taxe. Cette mesure serait particulièrement incitative avec un processus déjà existant et éprouvé, permettant de limiter les coûts administratifs.

Le secteur de l'immobilier devrait également bénéficier d'un système de convention avec remboursement de la taxe.

Proposition :

« Les cantons édictent des dispositions relatives à la conclusion entre eux et les entreprises, et entre eux et le secteur immobilier, de conventions d'objectifs visant à accroître l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂ et prévoient le remboursement total ou partiel de la taxe sur le CO₂, ou d'autres mesures d'encouragement, en cas de respect des objectifs fixés par ces conventions. Ils harmonisent leurs dispositions avec celles de la Confédération sur les conventions d'objectifs. Les conventions doivent être économiquement supportables. »

Article 33a, al. 1

Une part bien plus importante du produit de la taxe doit être affectée à la réduction des émissions de CO₂. En effet, les objectifs de la présente loi (cf. Art. 1) exigent des actions fortes qui demandent des investissements importants de la part de tous les acteurs et qu'il convient de soutenir financièrement à une hauteur suffisamment incitative pour déclencher lesdites actions. Ceci est notamment vrai dans le domaine de la rénovation du parc bâti (cf. Art 34) et des transports publics (cf. Art. 37a). Les soutiens financiers devront croître durant la décennie en cours.

Proposition :

« Le produit de la taxe sur le CO₂ est affecté comme suit pour réduire les émissions de CO₂ en vertu des art. 34 à 35 :

- a. jusqu'en 2030 : **moins plus** de la moitié ;
- b. dès 2031 : **un deux tiers.** »

Article 34, al. 1

Dans la LCO₂ en vigueur actuellement, le plafond avait été fixé à 450 millions de francs. Il est ici proposé de le réduire à 420 millions de francs. Ceci paraît inacceptable au vu des efforts à consentir dans le domaine du bâti dans les années à venir pour atteindre les objectifs climatiques définis à l'art. 1 de la présente révision.

Proposition : à minima, maintenir les 450 millions prévus jusqu'ici.

Article 34a, al. 1

La géothermie hydrothermale est valorisée au mieux par une distribution de la chaleur produite par un réseau de chauffage à distance. Un réseau de chaleur à distance basse température fonctionne à une température de l'ordre de 80 °C à 95 °C. Un rehaussement de la température de la chaleur géothermique avec des pompes à chaleur sera donc indispensable pour de nombreux projets. L'encouragement devrait donc porter sur l'utilisation de la chaleur indépendamment de sa valorisation directe ou indirecte grâce à des pompes à chaleur. La notion de directe pourrait être changée par « efficace », qui permet à la Confédération une modulation des critères dans l'ordonnance.

Proposition :

« La Confédération peut consacrer chaque année 35 millions de francs au plus issu du produit visé à l'art. 33a pour encourager : a. des projets d'utilisation ~~directe~~ efficace de la géothermie pour la production de chaleur [...] »

Article 37, al. 1bis (nouveau)

Le soutien des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques est tout à fait adéquat. Ce soutien devrait toutefois être soumis à la condition que ces infrastructures soient pilotables à distance et permettent une gestion de la charge. L'électromobilité entraînera de pics de puissance dans le réseau de distribution, qui peuvent être réduits grâce à un pilotage approprié et des incitations tarifaires.

Proposition :

« Les installations doivent permettre une gestion à distance de la charge de sorte à limiter les pics de puissance. »

Art. 37, al. 2

Cet alinéa est à reformuler en profondeur. En outre, les produits sont à verser au fonds FAIF en priorité ou dans le fonds FORTA, mais uniquement pour des projets de mobilité active ou de transports publics dans les agglomérations. Il serait en effet inacceptable que le solde de recettes émanant de sanctions envers les constructeurs et les importateurs de véhicules émettant trop de CO₂ servent, par exemple, à accroître les capacités routières ou à éliminer les goulets d'étranglement. La mobilité individuelle motorisée est un contributeur majeur aux émissions de gaz à effet de serre et doit, en conséquence, être réduite et non augmentée.

Proposition :

« Les moyens visés à l'al. 1 non épuisés d'ici à fin 2032 et les produits issus de la sanction à partir de 2031 sont versés au fonds ~~pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)~~ FAIF

ou au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour des projets relatifs à la mobilité active ou aux transports publics uniquement.»

Art. 37a, al. 1

Le transport ferroviaire de moyenne et longue distance (échelle régionale et européenne) est un élément central dans la décarbonisation des loisirs. En effet, il doit permettre de remplacer progressivement les déplacements en avion ou en voiture. Il est donc crucial d'y consentir des moyens suffisants. Plafonner les montants alloués à CHF 30 millions n'est pas adéquat.

Proposition : prévoir un montant plus important que les CHF 30 millions et sans plafond.

Art. 40d, titre et al. 4 (nouveau)

L'art. 1 al. 2 let. b prévoit que les flux financiers seront orientés afin de permettre d'atteindre les objectifs climatiques, à savoir contenir le réchauffement nettement en-dessous de 2°C et l'atteinte d'un « zéro émission nette ». Or le présent projet de révision ne prévoit aucune disposition afin d'orienter ces flux. Une disposition supplémentaire en ce sens est donc nécessaire dans cet article.

Proposition :

- Titre : « Évaluation des risques financiers liés au climat **et orientation des flux financiers** »
- Al. 4 (nouveau) : « Le Conseil fédéral édicte des règles afin d'orienter les flux financiers suisse de manière à respecter les objectifs fixés à l'Art. 1 al. 2 let.b. »

Art. 41, al. 1

Le volet de la formation est essentiel pour permettre une transition réussie et socialement acceptable.

Proposition :

« La Confédération ~~peut encourager~~ **encourage** les formations et les formations continues qui thématisent l'activité professionnelle concernée sous l'angle de la protection du climat. Le Conseil fédéral règle les conditions d'octroi et le calcul des aides financières au cas par cas. »

Art. 41, al. 2

Les financements fédéraux pour l'information des entreprises et des consommateurs devraient pouvoir être sollicités aussi par les communes, qui ont le contact direct avec ses derniers.

Proposition :

« Les ~~autorités cantons et les communes~~ **autorités cantons et les communes** informent le public des mesures de prévention prises dans le cadre de la protection du climat ; en outre, elles conseillent ~~les communes~~, les entreprises et les consommateurs sur les mesures de protection du climat. »

Art. 45a, al. 1

Le climat étant un enjeu majeur, les fraudes doivent être punies plus sévèrement. La sanction prévue dans cet article, pécuniaire uniquement et relativement modeste, est à mettre en regard des sanctions prévues par la LPE Art. 60 qui prévoit des peines privatives de liberté jusqu'à 3 ans.

Proposition : prévoir une sanction plus sévère et harmonisée avec celles prévues par d'autres lois (LPE p.ex.).