

Monsieur  
Albert Röstli  
Conseiller fédéral  
Chef du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne



Date 9 octobre 2024

## Réponse à la consultation sur l'Ordonnance d'application de la LCO2

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 26 juin 2024, vous avez initié la procédure de consultation sur l'Ordonnance de la LCO2. Nous tenons tout d'abord à vous remercier de cette opportunité d'exprimer nos propositions.

Le Canton du Valais soutient le projet dans son ensemble tout en émettant un certain nombre de remarques face aux défis et à l'urgence des transformations systémiques et politiques. La remarque principale porte sur la part des réductions des émissions à effectuer en Suisse, qui est insuffisante.

D'une manière générale, le Canton du Valais s'aligne avec les remarques et propositions de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et du Cercle climat. Il réitère la nécessité de maintenir les ambitions climatiques nationales et d'œuvrer à plus de cohérence avec les dispositions de l'UE.

### Remarques générales

La part minimale à réaliser en Suisse pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre fixée à deux tiers doit être augmentée. L'Accord de Paris sur le climat enjoint les Parties à respecter le principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible », ce qui n'est clairement pas le cas avec ce seuil. Il convient aussi de noter que la plupart des cantons se sont fixé des objectifs de réduction sur leurs émissions directes (scope 1 et 2), sans y intégrer de part hors de leurs frontières.

Le Canton du Valais salue l'inscription d'objectifs sectoriels et de valeurs indicatives pour la réduction de gaz à effet de serre tout en regrettant qu'ils ne soient plus ambitieux, notamment pour le secteur du bâtiment.

Dans le domaine du trafic aérien, les mesures envisagées doivent être développées. Ainsi, les informations relatives aux émissions des vols doivent être plus contraignantes et complétées. Le champ d'application de l'obligation de mélange des carburants d'aviation renouvelables doit également être étendu (les dispositions ReFuelEU Aviation proposées limitent l'application).

Concernant l'impôt sur les huiles minérales, il est important de rappeler que la topographie des régions de montagne ne permet pas, à ce jour, l'engagement de véhicules décarbonés. Il est impératif que les lignes de montagne ne soient pas pénalisées par la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.



Des investissements soutenant le transfert de lignes de transport en commun de la route sur d'autres modes de transport au bilan CO2 bien plus favorable (câble ou rail) devraient être retenus et appliqués en complément des autres aides fédérales usuelles.

### **Prise de position par article de l'Ordonnance OMCC**

#### **Art. 3 al.1**

Dans l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission, les réglementations relatives aux exigences écologiques des combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions doivent être alignées sur celles de l'UE, 70% au lieu des 40% proposés.

Proposition : sur l'ensemble du cycle de vie, les émissions de gaz à effet de serre doivent être inférieures d'au moins 70%.

#### **Art. 49 al. 2**

L'abrogation partielle du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport concessionnaires est maintenue jusqu'à 2030 tenant compte de critères d'exclusion : « à l'exception des lignes pour lesquelles les entreprises de transport concessionnaires peuvent prouver que le passage à des bus équipés d'une technologie de propulsion renouvelable neutre en CO2 n'est pas possible pour des raisons topographiques (p. ex. cols escarpés qui nécessitent des véhicules particuliers) ».

Il est nécessaire de préciser les critères d'exclusion, car cela peut concerner de nombreuses lignes de transport en commun en en régions de montagne, pendulaires et touristiques, notamment dans les vallées latérales.

#### Proposition

Préciser les critères d'exclusion dans l'art. 49 al.2 de l'OMCC.

### **Prise de position par article de l'OCO2**

#### **Art. 2a Part à réaliser en Suisse**

Comme stipulé dans les remarques générales, la part des réductions en Suisse doit être augmentée. La proposition ci-dessous reprend les ambitions initiales avancées par la Confédération lors des échanges sur la LCI et la LCO2.

#### Proposition

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à atteindre les objectifs fixés à l'art. 3, al. 1 de la loi sur le CO2 est réalisée au moins ~~aux deux tiers~~ au trois quarts par des mesures prises en Suisse.

#### **Art. 16a let. f.**

Nous saluons le fait que les nouvelles dispositions prévues permettront, à l'avenir, d'améliorer la quantité des données qui peuvent être recueillies avec le RegBL, notamment dans le domaine des sources de chaleur.

#### **Art. 127a al. 2**

Il ne peut être considéré uniquement la sécheresse dans cet article, car d'autres risques augmentent, telles températures extrêmes, la grêle, les vents violents, les risques phytosanitaires (nouveaux organismes nuisibles), ainsi que les dommages dus aux feux de forêts. Les risques sanitaires liés aux organismes nuisibles sont intégrés, sous la lettre e), mais la mention des incendies et précipitations extrêmes manquent.

Proposition de précision de l'art. 127a et d'ajout d'un chiffre f comme suit :

f) les dommages aux personnes et aux biens dus aux incendies de forêt.

#### **Art. 127b**

Une précision est nécessaire pour déterminer la part du risque provenant des changements climatiques par rapport aux risques préexistants. Cela permettra de bien distinguer les projets d'ordre structurel (subvention ordinaire) comparé aux projets d'adaptation aux changements climatiques (soutien supplémentaire). L'article doit préciser quels types de projets seront exclus ou prévoir de les lister.

#### Proposition

**127b al.2 bis** Les coûts imputables prennent en considération des critères liés à l'attribution, dans la mesure des connaissances disponibles, des risques d'atteintes et de dommage aux changements climatiques.

#### **Art. 127h**

Concernant l'aviation, un encouragement est également possible pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et l'exploitation des vols. Cette mesure peut selon nous être considérée comme une opportunité pour les centres de recherches, entreprises et start-ups actifs dans ce domaine et engagés dans des projets pilotes et de démonstration, telle que la société H55 à Sion ou Dufour Aerospace à Viège. Ces possibilités d'encouragement devraient être accessibles à des projets de R&D menés par des entreprises technologiques, en particulier des start-up/scale-up suisses ou par des institutions suisses.

#### Proposition

Mettre en place des mesures d'encouragement pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et de l'exploitation des vols.

A noter encore que la modification de l'article 58b de l'OITRV prévoit d'encourager financièrement le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, afin de créer des « liaisons ferroviaires nocturnes avec des voitures à places assises, des voitures-couchettes et des voitures-lits ». Selon nous, il s'agit là d'une mesure très intéressante, car elle permettrait de transposer une grande partie des voyageurs et touristes européens de l'avion au train en rendant l'offre en transport ferroviaire plus attractive et concurrentielle.

### **Chapitre 10 Encouragement et information**

#### **Section 1 et 2**

Le Canton du Valais salue l'orientation des Sections 1 et 2 du Chapitre 10. C'est à notre sens un pas en avant vers une formation adaptée aux défis climatiques. L'OCO2 contribue ainsi à la promotion d'une main-d'œuvre qualifiée et compétente. Cependant, les formations devront être adaptées aux spécialistes qui participent aux décisions stratégiques et opérationnelles pour fournir une contribution significative à la réalisation des objectifs de protection du climat, que ce soit au niveau technique, mais aussi dans les aspects de conseil et de sensibilisation.

Le mécanisme d'aide financière jusqu'à 40 % des coûts imputables est un levier essentiel pour la réalisation de projets ambitieux et innovants. Cette aide financière encourage non seulement les initiatives des organismes publics et privés, mais favorise également la collaboration entre les différents acteurs, créant ainsi des synergies efficaces pour une approche holistique de la protection du climat.

Il s'agira toutefois de veiller à ce que les mécanismes de soutien soient suffisamment clairs pour éviter le risque de double subventionnement des formations et qu'ils permettent de distinguer les soutiens à la formation, la formation continue, l'information et au conseil.

Propositions

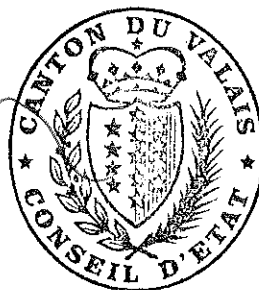
Préciser les critères de soutien l'article 128 pour la formation, la formation continue, l'information et le conseil.

Ajouter un alinéa à l'article 129 : Etablir des relais permettant d'informer tant les personnes privées que les associations professionnelles des formations et des soutiens accordés.

Le Gouvernement valaisan vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa considération distinguée.

Le président  
Franz Ruppen

Au nom du Conseil d'Etat



La chancelière  
Monique Albrecht

Copie à vni-klima@bafu.admin.ch