

## **Disposition d'exécution de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2024**

Monsieur le conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du sujet de la consultation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et vous remercie de lui offrir la possibilité de donner son avis sur les différentes dispositions d'exécution de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2024.

Suite au refus de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> en votation populaire en juin 2021, la Suisse n'avait plus de base légale pour respecter ses engagements climatiques pris lors de l'Accord de Paris. Les mesures et objectifs ont été prolongés par le Parlement jusqu'à fin 2024. La révision de la loi qui fixe les mesures et objectifs pour la période 2025-2030 a été approuvée le 15 mars 2024 par le Parlement et devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Nous comprenons qu'il s'agit maintenant de définir les dispositions d'exécution. Celles-ci comprennent, d'une part, la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, qui induit des modifications dans l'ordonnance sur le registre fédéral des bâtiments et du logement, dans l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales ainsi que dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs. D'autre part, il s'agit d'une nouvelle ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC) qui implique des modifications dans l'ordonnance sur les émoluments de l'office fédéral de l'environnement.

Les principaux domaines touchés et pour lesquels nous vous soumettons nos remarques sont les suivants :

### **A. L'énergie dans le bâtiment**

Le canton de Neuchâtel se rallie à la position de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) transmise comme co-rapport à la conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

### **B. Les transports**

La révision de l'ordonnance sur les émissions de CO<sub>2</sub> contient des mesures spécifiques au domaine des transports publics, à savoir :

- Encouragement de technologies de propulsion électrique (art.129b)
- Propriété des véhicules encouragés (art.129c)
- Véhicules encouragés (art.129d)
- Versement des moyens d'encouragement (art.129e)
- Vérification de l'utilisation des véhicules (129f)

En ce qui concerne l'ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Oimpm), l'art. 49 touche les transports publics en décrivant les conditions d'abrogation du remboursement de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires.

Dans l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), les articles 58a à 58h précisent les conditions pour bénéficier d'un soutien financier dans le développement des trains grandes lignes internationaux (principalement les trains de nuit) pour les entreprises de transport concessionnaires.

Bien que la loi CO<sub>2</sub> ait été révisée en mars 2024, le canton regrette que le soutien ne concerne pas le trafic régional transfrontalier. En effet, dans les régions transfrontalières, il y a un important potentiel de report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics. Cela permettrait des réductions non négligeables d'émissions de GES.

Également dans la loi CO<sub>2</sub> révisée, nous regrettons que les aides financières pour les technologies de propulsion électrique soient limitées à 2030 (Art. 41a de la loi sur le CO<sub>2</sub>). Ainsi, les lignes de bus pour lesquelles la technologie n'est pas encore aboutie en raison de diverses contraintes (longues distances, besoin en autonomie, etc.) ne bénéficieront pas de soutien financier. Ceci alors que l'abrogation du remboursement de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires sera effective au 01.01.2030. Ces deux éléments feront augmenter les coûts à la charge du canton.

D'autre part, il nous semble lacunaire de n'octroyer aucune aide financière aux infrastructures de charge alors qu'elles représentent une part non négligeable des coûts subséquents d'investissement liés à l'électrification de la branche (environ la moitié des coûts). Une aide au financement de ces infrastructures nous paraît essentielle afin d'atteindre les objectifs de décarbonisation du secteur des transports.

La modification de l'ordonnance sur les émissions de CO<sub>2</sub> prévoit une validation de l'encouragement financier par l'Office fédéral des transports (OFT) avant toute nouvelle commande de bus électriques au bénéfice d'aides financières. La procédure de validation sera définie dans une directive en cours de réalisation. Le rapport explicatif nous dit qu'il est prévu d'exiger que les demandes d'encouragement financier soient déposées à l'OFT au plus tard au milieu de l'année précédant la livraison attendue. Il dit également qu'afin de se conformer à l'art. 26 de la loi sur les subventions (LSu), les véhicules ne peuvent être acquis que lorsque l'encouragement financier a été accordé définitivement ou garanti sur le principe, ou lorsque l'OFT a autorisé cette acquisition en tant qu'autorité compétente.

Ainsi, pour la commande de nouveaux bus électriques, il faut compter 1 an pour la procédure de pré-adjudication. Une fois cette dernière réalisée, il faudrait déposer une demande auprès de l'OFT au plus tard au milieu de l'année, le délai de réponse n'étant pas précisé, nous l'estimons à 0,5-1 an. Enfin, compte tenu des incertitudes liées à la disponibilité du matériel, il faudra encore compter 2 à 3 ans pour obtenir le nouveau matériel roulant une fois la commande validée.

Ces longs délais (4-5 ans) sont incompatibles avec les extensions de l'offre et les incertitudes de la planification liées à l'électrification (adaptation des dépôts, modification du réseau d'approvisionnement électrique, etc.)

Demande :

Nous demandons que le processus de validation des aides financières par l'OFT soit précisé et ne constitue pas un délai supplémentaire dans le processus de commande du matériel. Nous préconisons qu'au regard d'une garantie sur le principe sur laquelle l'OFT aurait statué dans le cas de commande de bus électrique standard, la commande pourrait être initiée sans attendre la validation définitive de l'OFT tout en bénéficiant de l'aide financière, cela en conformité avec l'art. 26 de la LSu.

Dans le cas où cela ne serait pas possible, nous suggérons d'examiner l'alinéa 2 de l'art. 26 de la LSu dans lequel il est mentionné que « L'autorité compétente peut autoriser la mise en chantier ou la préparation d'une acquisition s'il n'est pas possible d'attendre le résultat de l'examen du dossier sans de graves inconvénients. Cette autorisation ne donne aucun droit à l'aide ou à l'indemnité ». Il s'agirait de considérer le délai de validation de l'OFT de 0,5-1 an comme engendrant de graves inconvénients afin de permettre la commande des bus avant le résultat de l'examen final.

Enfin, si dans le cadre de son programme d'économie le Conseil fédéral devait supprimer les aides à la décarbonisation, alors la ristourne de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport devrait être maintenue en tous les cas jusqu'en 2030.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 30 septembre 2024.

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
F. NATER

*La chancelière,*  
S. DESPLAND