



Bâtiment et mobilité

- > *La Suisse est aujourd'hui fortement dépendante des énergies fossiles importées. Ainsi, ce sont chaque année près de 8 milliards de francs qui sont dépensés à l'étranger rien que pour le pétrole et le gaz naturel.*
- > *La loi sur le CO₂ révisée impose une réduction de l'utilisation du mazout et du gaz naturel pour chauffer les bâtiments.*
- > *S'agissant du secteur des transports, la loi révisée impose la mise sur le marché de véhicules toujours plus efficaces, ce qui a pour effet une réduction de la consommation de carburants et, partant, des émissions de CO₂. Parallèlement, elle favorise la construction de bornes de recharge pour les véhicules électriques.*

Bâtiment

La loi sur le CO₂ révisée vise à faire baisser les émissions de CO₂ générées par le secteur du bâtiment. Par rapport à 1990, ces émissions doivent ainsi reculer de 50 % en moyenne sur les années 2026 et 2027. Cette tâche incombe aux cantons, qui édictent des normes pour les bâtiments existants ou devant être construits. Ils seront aidés à cette fin par deux instruments au niveau fédéral, à savoir les soutiens financiers et les valeurs limites de CO₂.

Les valeurs limites de CO₂ créent une sécurité de planification pour les propriétaires de bâtiments et les fournisseurs d'énergie. De nouvelles valeurs limites seront appliquées à compter de 2023 pour le chauffage et l'eau chaude.

- Les *nouveaux bâtiments* devront en principe ne plus générer aucune émission de CO₂ issue de combustibles fossiles. Ce qui est déjà la norme actuellement puisque les nouveaux bâtiments sont presque exclusivement équipés de systèmes fonctionnant aux énergies renouvelables.
- Les *bâtiments existants* pourront continuer à émettre du CO₂, mais des changements interviendront lorsque leurs systèmes de chauffage seront remplacés¹. En effet, une limite supérieure d'émission de CO₂ sera alors mise en place, à savoir 20 kg de CO₂ par an et par m² de surface. Cette valeur sera réduite par tranche de 5 kg de CO₂ tous les 5 ans². Les propriétaires devront décider eux-mêmes des mesures leur permettant de respecter ces valeurs limites. Ils auront

le choix entre le recours à l'énergie solaire ou à des combustibles renouvelables tels que le biogaz, le passage aux pompes à chaleur, au chauffage au bois ou à la chaleur à distance ou encore la réduction des besoins de chaleur via une rénovation de l'enveloppe des bâtiments.

- Les différentes valeurs limites de CO₂ tiennent compte du fait que les mesures sont plus faciles à mettre en œuvre dans les nouveaux bâtiments que dans ceux qui existent déjà.
- Par ailleurs, la loi révisée tient compte des cantons ayant déjà adopté des lois cantonales en matière d'énergie. Pour eux, les nouvelles valeurs limites ne seront appliquées qu'à partir de 2026³.

La loi sur le CO₂ révisée ne fait pas qu'édicter des prescriptions applicables au secteur du bâtiment, mais prévoit également un **soutien financier** à l'intention des propriétaires. Au total, ce sont ainsi au maximum 450 millions de francs issus de la taxe sur le CO₂ qui peuvent être affectés chaque année au Programme Bâtiments.

- Ces moyens *continuent* de venir soutenir les mesures cantonales d'incitation que sont par exemple l'isolation énergétique des toits et des façades ou le recours à des énergies renouvelables pour le chauffage. Sur ce point, la Confédération complète les moyens cantonaux existants puisque, là où elle double actuellement la contribution cantonale, la loi révisée lui permet de verser aux cantons trois fois le montant qu'ils engagent eux-mêmes dans des mesures destinées au secteur du bâtiment.

- *En outre*, les propriétaires perçoivent une aide directe lors du passage à des systèmes de chauffage reposant sur des énergies renouvelables. La loi révisée prévoit ainsi une « prime à la casse » unifiée au niveau national permettant de couvrir une partie des frais de démontage des anciens systèmes de chauffage. La promotion du programme « chauffez renouvelable », qui prodigue des conseils sur les solutions de substitution aux chauffages au mazout et au gaz, est également élargie et renforcée. De plus, la mise en place de contributions d'encouragement au niveau national permet aux propriétaires d'en bénéficier même s'ils se trouvent dans des cantons n'appliquant pas eux-mêmes ces mesures.
- Le Fonds pour le climat apporte d'autres aides financières aux propriétaires de bâtiments. Il permettra ainsi de couvrir les risques encourus par les banques et les investisseurs lorsqu'ils financent des assainissements de bâtiments respectueux du climat. Des financements pourront de la sorte être accordés dans des cas difficiles, par exemple lorsque les propriétaires ont du mal à obtenir une hypothèque.
- Les systèmes de chauffage reposant sur des énergies renouvelables sont rentables sur le long terme, vu qu'ils permettent de ne pas avoir à payer de taxe sur le CO₂, ce qui réduit d'autant les coûts énergétiques. Les coûts d'investissement plus élevés se trouvent dès lors amortis tout au long du cycle de vie du système de chauffage installé. En outre, ces coûts sont fiscalement déductibles dans la plupart des cantons, comme le prévoit le droit en la matière.
- La Confédération et les cantons soutiennent financièrement les propriétaires.
- Il est possible d'augmenter la surface habitable dans le cas de nouvelles constructions de remplacement et de rénovations importantes visant à réduire les pertes énergétiques dans les bâtiments⁴. Les propriétaires peuvent ainsi bénéficier d'une plus grande surface, que ce soit pour leurs besoins personnels ou en vue d'une mise en location du logement.

Des investissements qui paient

Les propriétaires ont tout intérêt à investir dans leur bien afin de rendre ce dernier plus respectueux du climat, et ce à plusieurs titres.

Mobilité

À l'heure actuelle, le secteur des transports est responsable d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse, essentiellement en raison des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des camions. La loi sur le CO₂ révisée impose la mise sur le marché de véhicules plus efficaces, ce qui se traduit par une baisse de la consommation d'essence et de diesel et, partant, des émissions de CO₂.

Valeurs cibles applicables aux véhicules en vertu de la loi sur le CO₂ en vigueur (en noir) et révisée (en vert)

Valeurs cibles	2015–2019	2020–2024	2025–2029	Dès 2030
 130 g CO ₂ /km		 95 g CO ₂ /km	 -15%	 -37,5%
Voitures de tourisme	130 g CO ₂ /km	95 g CO ₂ /km	-15% par rap. à UE 2021	-37,5% par rap. à UE 2021
Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers jusqu'à 3,5t	pas d'objectif	147 g CO ₂ /km	-15% par rap. à UE 2021	-31% par rap. à UE 2021
Véhicules lourds	pas d'objectif	pas d'objectif	-15% par rap. à UE 2019/2020	-30% par rap. à UE 2019/2020

- **Renforcement des valeurs cibles pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison neuves** : les importateurs de véhicules doivent proposer des véhicules de plus en plus efficaces, faute de quoi ils seront sanctionnés. Aujourd'hui, les voitures de tourisme neuves doivent respecter une valeur cible de CO₂ de 95 g par km et les voitures de livraison (véhicules utilitaires légers), une valeur cible de 147 g par km⁵. Ces valeurs cibles seront encore renforcées : à compter de 2025, elles seront réduites de 15 % pour les voitures de tourisme et de livraison neuves, puis à partir de 2030 de 37,5 % pour les voitures de tourisme neuves et de 31 % pour les voitures de livraison neuves. Ces étapes sont similaires aux objectifs de l'Union européenne.
- **De premières valeurs cibles pour les camions neufs** : des valeurs cibles de CO₂ s'appliquent à partir de 2025 aux camions (véhicules lourds). Aussi, les émissions des camions nouvellement mis en circulation doivent être réduites de 15 % par rapport à celles de la flotte de véhicules neufs de 2019/2020 à compter de 2025 et de 30 % à compter de 2030.

Les automobilistes, comme le climat, profiteront de la mise sur le marché de véhicules de plus en plus efficaces. Si le climat bénéficiera de la baisse de la consommation de carburants et, partant, de la diminution des émissions de CO₂ qui en découle, les automobilistes tireront eux parti de la baisse des dépenses induite par la moindre consommation des véhicules.

La loi révisée favorise également l'électromobilité via le Fonds pour le climat, qui apportera un soutien financier à la construction de stations de recharge dans les immeubles d'habitation ou les quartiers d'habitation, ce qui est un préalable incontournable à la diffusion des véhicules électriques.

Notes de bas de page

- 1 Est considéré comme remplacement d'un système de chauffage (installation de production de chaleur fonctionnant avec des énergies fossiles) le remplacement de la chaudière ou le remplacement du brûleur. Les interventions moins importantes sur l'installation (p. ex. le remplacement de valves) ne sont pas considérées comme un remplacement.
- 2 La valeur réduite vaut pour le remplacement d'un système de chauffage fonctionnant avec des énergies fossiles se faisant après l'entrée en vigueur de la nouvelle valeur.
- 3 Les prescriptions s'appliquent à partir de 2026 aux cantons qui, d'ici à l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂, ont mis en œuvre la section F du module de base du Modèle de prescriptions énergétiques des cantons du 9 janvier 2015 ou une réglementation plus stricte concernant la part d'énergie renouvelable lors du remplacement d'un chauffage (art. 82 de loi sur le CO₂ révisée).
- 4 Les cantons peuvent octroyer un bonus sur l'indice d'utilisation du sol pouvant atteindre 30 %, l'indice d'utilisation du sol décrivant l'utilisation résidentielle autorisée.
- 5 Selon la nouvelle procédure de contrôle WLTP, cela correspond à des valeurs cibles de 118 g par km pour les voitures de tourisme et de 186 g par km pour les voitures de livraison (véhicules utilitaires légers).