

L'HEBDOMADAIRE CHRÉTIEN DES FAMILLES - N° 25 - 18 juin 2020 - CHF 4.50

ÉCHO

90
ANS

MAGAZINE



SUISSE

La taxe CO₂ arrive

La **taxe** sur l'essence, acceptable

Après avoir été rejetée en 2018, la loi sur le CO₂ est finalement sous toit. Le Conseil national a accepté des mesures visant à réduire les émissions, dont l'augmentation du prix de l'essence. De quoi raviver le clivage entre villes et campagnes?



Un matin ordinaire en ville de Zurich.

Keystone

Albert Rösti hésite. «Je n'aimerais pas creuser un fossé entre ville et campagne... mais c'est vrai qu'on aura plus de soutien dans les zones périphériques», concède le président de l'UDC en songeant déjà au référendum contre la nouvelle loi sur le CO₂ (le vote définitif du Parlement devrait intervenir en septembre). Avec ses préoccupations environnementales, et surtout ses taxes, ce texte a tout pour réveiller les vieux démons de mars 2012 et de l'initiative Weber,

qui avait imposé aux cantons alpins une limitation des résidences secondaires. Et cette fois encore, la montagne est particulièrement concernée.

«On souffre beaucoup plus des effets du changement climatique puisqu'on dépend du tourisme, de l'hydroélectricité et de la forêt, explique le Valaisan Thomas Egger, directeur du Groupement suisse pour les régions de montagne et ancien conseiller national PDC. Et on craint que les me-

sures d'atténuation nous fassent payer une deuxième fois, si l'on pense par exemple au prix de l'essence.»

LA CADENCE À 7 MINUTES

Après les votes du Conseil national des 9 et 10 juin, les importateurs de carburant devront compenser leurs émissions de CO₂ et pourront répercuter ces frais sur le prix à la pompe. La hausse pourra atteindre 10 centimes par litre, puis 12 dès 2025.

«Ceux qui vivent en ville à côté d'un

même par les périphéries?



arrêt de bus sont moins concernés», relève Albert Rösti. «Dans les régions de montagne, on n'a pas une cadence à 7 minutes dans les transports publics, ajoute Thomas Egger. Dans certains villages il n'y a qu'un bus toutes les quatre heures et aucun le soir. On est très dépendant de la voiture. Un véhicule est indispensable pour une famille avec des membres qui travaillent en plaine, avec plusieurs enfants qui font du sport ou ont des loisirs.»

Le Vert valaisan Christophe Clivaz le reconnaît. Il s'attend à de fortes réactions dans son canton, mais la loi ne manque pas d'arguments selon lui: «Les importateurs devront proposer des véhicules plus efficaces, qui consomment moins, donc la hausse du prix de l'essence sera compensée. Je pense que le bilan sera relativement neutre dans l'ensemble, mais à moyen terme, quand les gens auront changé de voiture». Les choses pourraient même aller assez vite selon un autre

Valaisan, le socialiste Mathias Reynard, qui vit à Savièse, commune qui soutient l'achat de vélos électriques. «Je n'étais pas le plus écologiste, raconte-t-il, mais j'ai vendu ma moto pour acheter un vélo et je n'utilise presque plus ma voiture. La mobilité se développe partout, pas seulement dans les villes. Après, il faut des solutions pour ceux qui habitent dans le fond des vallées latérales. A Evolène, on ne peut pas vivre sans voiture, c'est une réalité dont il faut tenir compte.»

DES BORNES ÉLECTRIQUES

Sur ce point, le conseiller national socialiste est amer. Sa proposition d'utiliser une partie du futur fonds climat (financé notamment par la taxe sur le CO₂) pour soutenir des solutions alternatives dans les zones périphériques – il songeait notamment à des bornes pour véhicules électriques – n'a pas trouvé grâce aux yeux de la droite. Incohérence? Non, rétorque l'UDC Albert Rösti qui ne veut pas soutenir les régions de montagne avec de l'argent pris à ces mêmes régions. Celui qui est aussi président d'Uetendorf, près de Thoune, ne peut être considéré comme un citoyen: «C'est plutôt une question de pensée politique, de droite ou de gauche. Mais ça correspond peut-être aussi à la répartition des voix; les villes votent plutôt à gauche, les campagnes plutôt à droite».

La droite n'est toutefois pas unie, le PLR défendant la loi. «Il est de notre devoir de sauvegarder les ressources naturelles. Le statu quo n'est pas une option», affirme le conseiller national Jacques Bourgeois. Il explique que «le climat se réchauffe non seulement dans les zones urbaines, mais aussi en montagne, où l'on constate le recul des glaciers, le manque de neige dans les stations de moyenne altitude et des conditions toujours plus extrêmes, comme le gel et des sécheresses».

L'avion coûtera plus cher

Désormais, on paiera une taxe de 30 à 120 francs pour prendre l'avion.



Keystone

Le Conseil national a accepté une taxe de 30 à 120 francs sur les billets d'avion au départ de la Suisse. Le principe en était acquis, mais une partie de la droite s'y est opposée en raison de la crise notamment. «D'une main on aide les compagnies aériennes, de l'autre on reprend l'argent», critique l'UDC Albert Rös-

ti. «Il faut distinguer les mesures urgentes liées au coronavirus pour éviter les faillites et celles liées aux émissions de CO₂, rétorque le PLR Jacques Bourgeois. L'aviation doit apporter sa pierre à l'édifice.» Il rejoint la conseillère aux Etats écologiste Lisa Mazzone pour qui il faut agir maintenant, l'aviation représentant une part importante de la facture climatique et étant avantagée par rapport aux autres modes de transport: «Quand on roule en voiture, on paie déjà une taxe, mais quand on vole, on ne paie ni taxe sur le carburant ni TVA». Pour orienter les voyageurs vers d'autres moyens de transport, la loi prévoit d'investir dans les trains de nuit et les liaisons ferroviaires entre grandes villes. Ce que le socialiste Mathias Reynard attend avec impatience, convaincu que «si on leur offre une alternative, les gens prendront moins l'avion». ■ JF

PUBLICITÉ

AXA **ARAG**

Pour une vie sans souci

Que l'on soit locataire, salarié, patient, usager de la route ou consommateur, il peut arriver à chacun d'être impliqué dans un litige. Avec notre protection juridique pour particuliers, nous défendons vos droits et nous vous évitons des frais d'avocat élevés.

AXA-ARAG.ch

Parce que les montagnes «ont intérêt à ce qu'on réponde à l'urgence climatique pour se protéger contre ses conséquences, qu'elles subissent particulièrement», la conseillère aux Etats genevoise Lisa Mazzone ne craint pas de clivage ville-campagne lors d'une possible votation populaire.

«Nous sommes tous dans le même bateau avec le climat, et nous prenons ensemble des décisions pour tous qui ont des conséquences pour tous.» Elle ne voit pas de parallèle avec la Lex Weber, qui ne «changeait rien pour les villes». Son collègue de parti Christophe Clivaz souligne d'autres différences avec le vote de 2012: «En dehors de l'UDC, tout le monde soutient la loi sur le CO₂, et la sensibilité écologique se développe aussi dans les périphéries».

LE LOUP, EN REVANCHE...

Les divisions pourraient ainsi être dépassées, comme elles l'avaient été au moment de l'acceptation de la loi sur l'énergie (seuls Schwytz, Obwald, Glaris et l'Argovie s'y étaient opposés en 2017) et de la loi sur l'aménagement du territoire (refusée par le seul Valais en 2013). A tout le moins sur ce sujet, car le vote du 27 septembre prochain sur la modification de la loi sur la chasse, avec le loup en vedette, pourrait révéler plus de dissensions. «En deuxième lecture, le Conseil national a amélioré la loi sur le CO₂ dans notre sens, et je pense que les gens des montagnes pourraient l'accepter, dit Thomas Egger, mais la chasse, c'est très émotionnel. Chacun a un avis très personnel là-dessus.»

L'écologiste Christophe Clivaz s'attend lui aussi à des différences assez nettes entre cantons urbains et de montagne. Mais parce que de tels clivages ne sont pas systématiques et parce que le vote n'est jamais unanime au sein d'un canton, il ne s'inquiète pas pour la cohésion nationale. Albert Rösti non plus: «A la fin, c'est le vote populaire qui tranche. Ni les gens de la ville ni les gens de la campagne ne sont tout à fait contents. C'est le compromis suisse». ■ Jérôme Favre

« Nous devons montrer ce que nos régions amènent aux villes »



Keystone

Pour améliorer la relation entre les villes et les montagnes, il faut beaucoup de communication, estime le Valaisan Thomas Egger (photo), directeur du Groupement suisse pour les régions de montagne et ancien conseiller national PDC.

On a souvent le sentiment que la relation ville-montagne souffre de beaucoup d'a priori...

Thomas Egger: – Dans les deux sens. Les citoyens voient les zones périphériques comme des régions en retard et pensent connaître leur situation. Les gens des montagnes ont le sentiment que les Zurichois et les Genevois veulent leur imposer des choses et que pour eux le loup est plus important que nos troupeaux, notre travail, notre mode de vie.

La votation sur l'initiative Weber pour limiter les résidences secondaires a donc laissé des marques?

– Oui. Elle était la première à montrer un clivage ville-campagne aussi fort. Depuis on le ressent toujours, et dans beaucoup de dossiers, comme celui de la loi sur la chasse. Ce qu'on voit, c'est une perception différente de la montagne. Pour nous, c'est un espace de vie et de travail; pour le citoyen, c'est un espace de relaxation, de sport et de loisir.

Ces perceptions différentes sont-elles aussi présentes en politique?

– Reprenons l'exemple de la loi sur la chasse. Beaucoup de gens aiment le gigot d'agneau, souvent importé de Nouvelle-Zélande, mais si on veut manger de l'agneau suisse, il faut protéger les troupeaux du loup. Il faut que les gens fassent le lien. On peut aussi parler de la production d'énergie. Nous connaissons une pénurie en hiver depuis presque 20 ans et il faudra en importer davantage avec l'arrêt des centrales nucléaires. On doit montrer qu'on a une carte à jouer avec les ressources hydrauliques et qu'on pourrait développer les capacités de production.

Est-il possible de surmonter cette différence de perception?

– La crise du coronavirus a montré la valeur des produits suisses ainsi que l'importance de l'agriculture de montagne et du tourisme en montagne. J'espère vivement que cela aura un impact à long terme. Nous devons montrer ce que nos régions amènent aux villes, que ce soit la raclette AOP ou le saucisson vaudois. On pourrait aussi organiser une exposition nationale dans les Alpes en 2027 pour le démontrer. ■

Recueilli par JF