

# Arguments contrela loi sur le CO<sub>2</sub>

## Table des matières

	<i>Page</i>
<b>I. Principaux messages</b> .....	2
<b>II. arguments détaillés</b> .....	3
1. « Coûteuse » .....	3
2. « Inefficace » .....	6
3. « Antisociale » .....	8

## I. Principaux messages :

La protection du climat est un devoir mondiale et coûte beaucoup d'argent.

Ces coûts sont payés par les entreprises et l'industrie, les consommateurs et les ménages privés.

Nous pouvons être fiers du fait que la Suisse joue un rôle de pionnier dans la protection du climat et de l'environnement. Cela devrait continuer à être le cas à l'avenir.

Il y a trois raisons de dire non à la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> :

**La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> est 1. Coûteuse, 2. Inefficace et 3. Antisociale.**

### Pourquoi coûteuse ? Parce que...

- la loi sur le CO<sub>2</sub> augmente le prix de l'essence et du diesel d'au moins 12 centimes par litre – La classe moyenne et les plus modestes ne peuvent pas se le permettre !
- la loi fait plus que doubler la taxe sur le mazout et le gaz – cela touche les locataires, les petits propriétaires ainsi que les PME ! Or la taxe sur le CO<sub>2</sub> actuelle est déjà parmi les plus chères du monde
- De facto, les systèmes de chauffage au pétrole et au gaz sont interdits et beaucoup n'auront pas les moyens de payer ce type de système de chauffage et se verront probablement contraint de quitter leur propre maison à moyen voire court terme.
- elle introduit une nouvelle taxe pouvant aller jusqu'à 120 francs sur les billets d'avion – une charge importante pour les jeunes qui aiment voyager ou pour les familles avec enfants !
- une famille de quatre personnes peut rapidement encourir des coûts supplémentaires de plus de 1000 francs par an. C'est un trou dans la poche de toute famille suisse à revenu normal.

### Pourquoi inefficace ? Parce que...

- toutes ces charges importantes pour la population, l'économie et le commerce n'ont pas d'effet notable sur le climat. La Suisse n'est responsable que d'un millième des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> et la loi ne pourrait entraîner qu'une diminution d'un demi-millième des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> – cela n'a aucun sens !
- La Suisse est déjà exemplaire en matière de politique climatique. La loi actuelle a permis à la Suisse de diminuer continuellement ses émissions de gaz à effet de serre. Depuis 1990, les émissions de la Suisse ont ainsi diminué de 14%, alors que notre population a augmenté de 27%.

- la loi sur le CO2 est un monstre bureaucratique – La loi sur le CO2 alourdit l'appareil d'État et instaure de nombreuses nouvelles règles, prescriptions et interdictions pour le citoyen.
- L'État veut dicter au citoyen comment vivre. Or, la crise du COVID a démontré combien la population est attachée au principe de liberté.

## Pourquoi antisocial? Parce que...

- Les familles, les locataires, les jeunes, les automobilistes, les petits propriétaires, la population rurale et montagnarde seront davantage taxés que la population des centres-villes, bien desservis par des transports publics.
- Les artisans et les PME qui, en raison de leur activité, sont des consommateurs importants d'énergie, à commencer par les restaurants et l'hôtellerie, devront payer plus de taxes que des grandes sociétés de services comme les banques et les assurances.
- en raison de la crise COVID, de nombreux salariés et indépendants qui sont menacés de perdre leur activité ou leur travail et de se retrouver au chômage. On ne peut pas se permettre de leur demander maintenant de payer des centaines de francs de plus pour l'essence et le chauffage.

En d'autres termes :

**La nouvelle loi sur le CO2 est un échec total !**

**C'est pourquoi le 13 juin :  
Non à la loi ratée sur le CO2 !**

## II. arguments détaillés

### 1. «Coûteuse»

#### 1.1. **Augmentation du prix du carburant de 12 centimes par litre au minimum – cela touche tous ceux qui dépendent de la voiture, et en fin de compte tous les consommateurs !**

- Les personnes qui n'habitent pas dans les centres-villes dépendent de leur voiture. Une augmentation du prix du carburant les pénalisera donc à coup sûr.
- Il y a un déséquilibre en matière d'accessibilité aux transports publics entre les centres-villes, d'une part et les autres régions de Suisse, d'autre part. L'augmentation des taxes sur les carburants sera particulièrement discriminatoire envers les personnes qui habitent dans les régions périphériques et de montagne.
- Les entreprises et les industries qui ont besoin d'une flotte de véhicules routiers motorisés du fait de leur activité (transports, nettoyage, livraison à domicile, agriculture) seront désavantagées.

- L'augmentation du coût de la mobilité sera reportée sur le prix final des produits et des services, avec comme conséquence une augmentation générale des prix. En définitive, ce sont les consommateurs finaux qui devront supporter cette nouvelle charge, qui pèsera particulièrement sur les personnes à revenu modeste.
- Le « fonds pour le climat » créé par la nouvelle loi sera alimenté par une partie des ressources versées actuellement dans le fonds routier FORTA. Ce détournement d'argent aura non seulement pour conséquence de réduire les moyens disponibles pour entretenir et développer les autoroutes, ainsi que les trams et les voies de bus; elle entraînera aussi, d'ici 2025 environ, une nouvelle hausse de 4 centimes par litre d'essence, qui sera nécessaire pour équilibrer le financement du fonds routier.
- Finalement, la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> devrait entraîner une hausse d'au moins 17 centimes du prix du litre d'essence, TVA comprise, hausse qui s'ajouterait à la hausse de 4 centimes du prix du litre d'essence en vigueur depuis le 1er janvier 2021.
- Finalement, la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> devrait entraîner une hausse d'au moins 17 centimes du prix du litre d'essence, TVA comprise, hausse qui s'ajouterait à la hausse de 4 centimes du prix du litre d'essence en vigueur depuis le 1er janvier 2021.
- L'augmentation générale du coût de la mobilité automobile a pour résultat de barrer l'accès de cette dernière à de nombreux jeunes, car leurs ressources financières sont insuffisantes. Après les multiples mesures de contrainte prises depuis le début de la pandémie de COVID-19 et en pleine crise économique qui frappe particulièrement notre jeunesse, il serait injuste de péjorer encore plus cette dernière.
- La crise de COVID, a démontré la grande importance du transport motorisé privé pour chacun d'entre nous.
- L'augmentation du prix des carburants en Suisse seule pourrait conduire à un « tourisme à la pompe » dans les régions frontalières. En Suisse romande, Genève pourrait être très touchée. En effet, le tourisme à la pompe et bien souvent couplé au tourisme d'achat. Cela occasionnerait un important manque à gagner pour l'économie de plusieurs cantons. En période de crise comme celle que nous traversons, il est indispensable de tout faire pour que la population consomme localement et sur le territoire suisse

Notre économie et toutes les couches de la population traversent actuellement une phase très difficile. Cette situation devrait se poursuivre à moyen terme. C'est donc le pire moment possible pour augmenter le coût de la mobilité automobile, indispensable y compris à celles et ceux qui se sont habitués à travailler... et se faire livrer à domicile.

## 1.2. La loi sur le CO<sub>2</sub> rend indirectement les loyers plus chers – cela concerne tous les locataires

Les loyers en Suisse – surtout dans les villes – sont déjà très élevés. La loi sur le CO<sub>2</sub> ne fera qu'aggraver la situation :

- ➔ L'effet incitatif de la taxe sur le CO<sub>2</sub> est inexistant pour les locataires : les locataires paient la taxe sur le CO<sub>2</sub> via les charges locatives, mais n'ont pas leur mot à dire dans le choix du système de chauffage. Par ailleurs, le propriétaire n'est pas incité à passer à un système d'énergie renouvelable, compte tenu des oppositions usuelles aux augmentations de loyer en cas de travaux de rénovation.
- ➔ Les coûts supplémentaires engendrés par le remplacement d'installations de chauffage seront en définitive répercutés sur les loyers. Cela entraînera une hausse des loyers en Suisse à moyen terme.
- ➔ Les coûts de chauffage plus élevés dus à l'augmentation de la taxe sur le CO<sub>2</sub> seront quant à eux répercutés sur les locataires par le biais des charges locatives. Immanquablement, cela augmentera considérablement les coûts du logement pour toute une frange de la population, mais également pour des entreprises, des commerces et des restaurants. L'effet d'incitation voulu se retournera contre les plus modestes.

## 1.3. Interdiction de chauffer au mazout et au gaz – cela concerne en particulier les propriétaires

Avec la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, il sera de facto interdit d'installer de nouveaux systèmes de chauffage au mazout et au gaz, alors même que les systèmes les plus récents de chauffage pour ce type d'énergies sont très économiques en termes de consommation. A l'avenir, les systèmes de chauffage renouvelables tels que les pompes à chaleur deviendront obligatoires sans même analyser leur justification d'un point de vue technique et écologique.

- ➔ De nombreux propriétaires n'ont pas les moyens financiers de s'offrir un système de chauffage renouvelable très coûteux.
- ➔ Beaucoup n'auront pas les moyens de payer ce type de système de chauffage et se verront probablement contraint de quitter leur propre maison à moyen voire court terme.
- ➔ Cela sera en particulier le cas des personnes âgées ou en âge de prendre leur retraite, qui ne pourront pas amortir un tel investissement, coûteux et qui ne se justifie pas d'un point de vue économique, pendant les années qui leur restent à vivre dans leur maison.
- ➔ De nombreux bâtiments ne sont pas adaptés aux systèmes renouvelables tels que les pompes à chaleur : le forage n'est pas possible en raison de la nature du sol, la pollution sonore serait trop élevée, la température annuelle moyenne est trop basse ou le bâtiment n'est tout simplement pas conçu structurellement pour une pompe à chaleur.

- Le propriétaire doit pouvoir décider lui-même quel système de chauffage est le mieux adapté à sa situation.
- L'installation d'une pompe à chaleur n'est par ailleurs généralement pas possible pour les bâtiments qui font l'objet de la protection du patrimoine bâti.

#### **1.4. Doubler la taxe sur le CO<sub>2</sub> – cela désavantage notre industrie et notre économie dans la concurrence internationale et, en fin de compte, met en péril les emplois et les lieux de formation**

La taxe sur le CO<sub>2</sub> applicable au mazout et au gaz sera plus que doublée, passant de 96.- à 210.- par tonne de CO<sub>2</sub>, soit environ 30 centimes supplémentaires par litre de mazout. Or la taxe sur le CO<sub>2</sub> actuelle est déjà parmi les plus chères du monde. Le doublement de cette taxe affaiblira la place économique suisse et appauvrira la population.

- L'effet incitatif de la taxe sur le CO<sub>2</sub> est très discutable : Un système de chauffage installé est utilisé jusqu'à la fin de sa durée de vie, en raison des coûts d'investissement élevés pour le remplacer. Une augmentation de la taxe sur les combustibles aura donc un effet incitatif au plus tôt lorsque le système de chauffage à mazout ou à gaz devra être remplacé de toute manière. D'ici à ce moment, la taxe sur le CO<sub>2</sub> devra être payée, d'où un effet incitatif nul.
- la taxe sur le CO<sub>2</sub> actuelle est déjà parmi les plus chères du monde. Le doublement de cette taxe affaiblira la place économique suisse et appauvrira la population. D'autant que la taxe sur le CO<sub>2</sub>.

#### **1.5. Taxe sur les billets d'avion – Cette taxe frappe les jeunes qui aiment voyager, les familles avec enfants et endommage nos aéroports de Genève et de Zurich.**

Une nouvelle taxe de 30 à 120 francs sera introduite sur les billets d'avion.

- L'objectif de cette taxe est d'inciter les gens à moins prendre l'avion. Or, cette taxe n'empêchera personne de prendre l'avion. Les personnes qui peuvent se le permettre paieront sans même guère s'apercevoir de la taxe. Les autres, aux ressources plus modestes, économiseront leur argent sur d'autres dépenses, notamment au détriment des commerces et services locaux.
- Afin d'économiser de l'argent, les clients se tourneront vers des aéroports d'autres pays proches de la frontière, ce qui entraînera une pollution en raison des trajets en voiture jusqu'à ces aéroports. La population française du grand Genève pourrait ainsi préférer l'aéroport de Lyon à celui de Genève, par ailleurs très durement frappé par la crise économique.
- L'aéroport de Bâle sera par ailleurs avantagé par rapport aux autres aéroports nationaux suisses, car la taxe suisse sur les billets d'avion ne pourra pas être prélevée dans la partie française de l'aéroport.

- ➔ L'industrie aérienne en général et les aéroports nationaux en particulier, sont touchés de manière sens précédent en raison du COVID. Or, c'est un secteur essentiel à la prospérité de la Suisse ainsi que pour notre rayonnement international. Cette nouvelle taxe porte atteinte à la compétitivité de nos aéroports, générateurs d'emplois directs et indirects, et met en péril tout un pan de notre économie.
- ➔ Les compagnies internationales pourraient délocaliser leur siège à l'étranger si le prix des billets d'avion devenait arbitrairement plus élevé. Le rôle de « hub » de l'aéroport de Zurich est particulièrement menacé.

## 1.6. Taxe sur les vols privés – cela nuit à notre compétitivité

Chaque décollage d'un avion privé dont le poids est supérieur à 5700 kg sera soumis à une taxe de 500 à 3000 francs suisses.

- ➔ Les entreprises internationales pourraient déplacer leur siège à l'étranger si l'aviation d'affaires devenait arbitrairement plus chère.
- ➔ Les petits aéroports subiraient de graves pertes de revenus si l'aviation d'affaires devait décliner. Cela conduirait à la fermeture de certains d'entre eux pour des raisons évidentes de rentabilité.

## 2. « Inefficace »

### 2.1. La loi sur le CO<sub>2</sub> n'a pas d'effet notable sur le climat – et pour cela nous sommes censés payer des milliards, peser massivement sur notre population et notre commerce ?

- ➔ La loi sur le CO<sub>2</sub> ne sauvera pas le climat et encore moins la planète ! De fait, la loi sur le CO<sub>2</sub> ne pourrait entraîner qu'une diminution d'un demi-millième des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. Raison pour laquelle les activistes du climat soulignent que cette loi est inefficace et n'empêchera pas la disparition de nos glaciers. Cette loi ne fera pas revenir des hivers plus froids non plus.
- ➔ Pour rappel, la Suisse n'est responsable que d'un millième des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> (46 millions de tonnes par année sur 43 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> émises au niveau mondial). Même si nous devons réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> à zéro du jour au lendemain, cela n'aurait aucun impact notable sur le climat.
- ➔ Tant que les principaux émetteurs (Chine, USA, Russie, Brésil, etc.) ne réduiront pas de manière significative leurs émissions de CO<sub>2</sub>, le coûteux effort individuel des citoyens suisses restera vain.
- ➔ Le fait que la Suisse devienne neutre en CO<sub>2</sub> n'aura pas d'influence sur l'évolution du climat. Dès lors, fixer une année précise pour arriver à cet objectif relève de la propagande « verte ».
- ➔ Les émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse ne cessent de diminuer avec les règles en vigueur. Depuis 1990, les émissions de la Suisse ont ainsi diminué de 14%, alors que notre population a augmenté de 27%.

- Les nouveaux bâtiments ne sont plus équipés de chauffage au mazout et presque plus de chauffage au gaz, la proportion de véhicules électriques et hybrides augmente régulièrement et la technologie existante en matière de chauffage et de moteurs devient de plus en plus efficace.
- La population suisse a réduit ses émissions de CO<sub>2</sub> par habitant de près de 24 % au cours des dix dernières années. La poursuite de cette évolution est constante. Rien ne justifie un durcissement de la loi.
- Enfin, la loi vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables à la Suisse de 50% d'ici 2030, par rapport à leur niveau de 1990. Mais la part des réductions à réaliser en Suisse même sera de 75% ! Or, le réchauffement climatique est une problématique globale. Ainsi, réduire une tonne de CO<sub>2</sub> en Suisse ou à l'étranger a le même effet sur le climat, mais le coût de cette réduction est infiniment moindre à l'étranger.

## 2.2. La loi sur le CO<sub>2</sub> est un monstre de bureaucratie – elle est non seulement inutile, mais aussi nuisible

- La loi sur le CO<sub>2</sub> alourdit l'appareil d'État et instaure de nombreuses nouvelles règles, prescriptions et interdictions pour le citoyen.
- L'État veut dicter au citoyen comment vivre. Or, la crise du COVID a démontré combien la population est attachée au principe de liberté.
- A des fins politiques, pour rallier une majorité de partis à la loi sur le CO<sub>2</sub>, les parlementaires ont surchargé la loi. Conséquence : un texte incohérent et fourre-tout, dont différents articles sont difficiles à interpréter, même pour des juristes aguerris. Cette incertitude profitera aux fonctionnaires fédéraux, qui ne manqueront pas d'édicter des directives déconnectées des réalités.
- Plus de 2,2 milliards de francs de taxes diverses (carburants, combustibles, billets d'avions) seront prélevés chaque année sur la population et les entreprises, notamment pour financer le « fonds pour le climat » pour un montant d'environ 1 milliard de francs par an. Cette machine à subventions financera le programme bâtiment pour un montant de 450 millions de francs par an au maximum. Les autres mesures – environ 500 millions de francs par an – visent la promotion de l'innovation et les préventions des dommages, domaines sur lesquels l'administration fédérale aura la mainmise et décidera donc comment distribuer cet argent. Le solde des 2,2 milliards de francs susmentionnés sera redistribué aux entreprises et aux particuliers via les caisses AVS et maladie : en un mot ou presque, une « usine à gaz » !
- Le « fonds pour le climat » sera également alimenté par la moitié du produit des amendes payées par les importateurs automobiles au titre des prescriptions à respecter en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules immatriculés en Suisse, produit jusqu'ici affecté en totalité au fond routier FORTA. Ce transfert d'argent déséquilibrera le financement du fonds routier, financement qui devra donc être équilibré au moyen d'une nouvelle augmentation des taxes sur les carburants. La bureaucratie dans toute sa splendeur !



## 2.3. Inutile et dangereux : il n'y a pas d'alternative raisonnable à l'énergie fossile !

Il n'y a pas pour l'heure pas d'alternative crédible au pétrole et au gaz, qui assurent près des deux tiers de la consommation d'énergie en Suisse

L'industrie pétrolière, qui assure la moitié de la consommation suisse d'énergie, contribue de manière majeure à la sécurité de l'approvisionnement énergétique de notre pays, du fait notamment de ses énormes capacités de stockage. De fait, même dans les pires crises et en cas de pénurie d'approvisionnement, la population et les entreprises suisses peuvent être approvisionnées en énergie fossile pendant au moins quatre mois. Par ailleurs, si vous disposez d'un réservoir de mazout plein dans votre cave, vous n'avez pas à vous soucier de votre eau chaude ou de votre chauffage pendant tout l'hiver. Il est irresponsable de renoncer à cet avantage sans alternative crédible.

- Halte au mirage du « tout électrique » ! L'électricité a besoin d'une énergie primaire pour être produite. Or, personne ne sait très bien d'où proviendra l'énergie à l'avenir pour alimenter en électricité les voitures, les vélos, les pompes à chaleur, etc.
- A moyen terme, nous allons fermer nos centrales nucléaires. Croire que, dans le même temps, les énergies renouvelables soient capables de fournir suffisamment d'électricité pour compenser ces fermetures est irréaliste. Nous allons affaiblir notre sécurité d'approvisionnement et devenir toujours plus dépendants des pays étrangers. C'est également la conclusion d'une étude de l'EMPA de juillet 2019.
- Il est peu probable que nous puissions encore nous procurer de l'électricité à l'étranger en cas de crise, notamment parce que ces derniers dépendent de plus en plus des énergies renouvelables, dont la production est par définition intermittente.
- La menace de pénurie ou de panne d'électricité massive est réelle. Selon des études fédérales, ce scénario aurait des conséquences bien plus graves que les pandémies ou le changement climatique.

## 2.4. Inutile et anti-innovation : au lieu de multiplier les taxes, les interdictions et les réglementations, nous misons sur l'innovation

- Au lieu de multiplier les taxes, les interdictions et les réglementations, il s'agit de miser sur l'innovation. Par sa capacité d'innovation, la Suisse peut avoir un effet de levier important sur la scène internationale et efficace du point de climat. En tous les cas, bien plus efficace que de réduire d'un demi-millième les émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.
- La neutralité climatique n'est possible que par la recherche, l'innovation et des conditions-cadres durables, non par des interdictions, des réglementations et de nouvelles taxes.

- La loi sur le CO<sub>2</sub> est trop orientée vers certaines technologies (par exemple l'électromobilité) et s'interdit d'autres perspectives d'innovation – peut-être plus efficaces – comme par exemple l'hydrogène.
- Le bilan CO<sub>2</sub> des différentes technologies doit être considéré de manière globale (cycle de vie complet des véhicules ainsi qu'émissions de CO<sub>2</sub> lors de la production du « carburant » nécessaire, à commencer par l'électricité).
- La loi sur le CO<sub>2</sub> vise à interdire des infrastructures entières dans les secteurs du chauffage et des stations-service. Cependant, une fois que tous les systèmes de chauffage au mazout et les pompes à combustible fossile auront disparu, il ne sera plus possible de développer des combustibles synthétiques ou biogènes.
- La loi sur le CO<sub>2</sub> ne mentionne pas explicitement l'utilisation du CO<sub>2</sub> comme ressource, alors que de multiples exemples prouvent la pertinence de cette stratégie. En captant et utilisant le CO<sub>2</sub> pour diverses applications, on puise dans le stock atmosphérique de CO<sub>2</sub>, contribuant ainsi à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre, objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Pour ce faire, il est possible de capter le CO<sub>2</sub> concentré résultant des procédés industriels ou par extraction directe du CO<sub>2</sub> dilué dans l'air. En parallèle au stockage géologique, il est possible d'utiliser le CO<sub>2</sub> ainsi capté pour le stocker dans l'économie, sous forme de produits à valeur ajoutée. C'est un point essentiel : le CO<sub>2</sub> peut devenir une source de revenus pour les entreprises.

## 2.5. La loi sur le CO<sub>2</sub> est non seulement inutile, mais même contre-productive :

- Dans la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, les carburants biogènes ne sont plus exonérés d'impôts, alors que ces derniers constituent l'une des mesures les plus efficaces pour la réduction du CO<sub>2</sub>.

## 3. « Antisociale »

### 3.1. Charges supplémentaires pour la population

- La loi sur le CO<sub>2</sub> est injuste, antisociale et pénalise les plus pauvres » tels sont les mots utilisés par les activistes du climat. Nous partageons ce constat.
- Tout le monde n'est pas impacté de la même manière par la loi sur le CO<sub>2</sub> : Les familles, les automobilistes, les petits propriétaires, la population rurale et montagnarde seront davantage taxés que la population des centres-villes, bien desservis par des transports publics.

### 3.2. Pénaliser les locataires et les régions périphériques

- L'Etat veut faire croire qu'il suffit d'avoir un « bon » comportement pour être bénéficiaire de la taxe et que seuls les « mauvais » comportements sont taxés selon le principe « pollueur- payeur ». Or, de nombreux citoyens – par exemple les locataires ou les résidents des régions périphériques – ne peuvent pas modifier leur comportement, qu'il soit « bon » ou « mauvais ». Encore une fois, les personnes privilégiées – à haut revenu et habitant les centres-villes – seront parmi les bénéficiaires. C'est injuste et antisocial.

### 3.3. Elle touche les PME

- Les artisans et les PME qui, en raison de leur activité, sont des consommateurs importants d'énergie, à commencer par les boulangers, devront payer plus de taxes que des grandes sociétés de services comme les banques et les assurances. A l'inverse des grandes enseignes, les petits commerçants devront reporter le coût des taxes sur le prix final payé par le consommateur.

### 3.4. Elle touche les revenus faibles et moyens

- Si les personnes aisées remarqueront peu l'augmentation des taxes, tel ne sera pas le cas de la classe moyenne et des plus modestes, qui devront en tenir compte dans leur budget. Compte tenu de la crise économique et sociale actuelle, un coût supplémentaire de 200 francs par an pour l'essence, le mazout ou les vacances d'été, constitue une charge importante pour beaucoup de personnes.

## III. Autres arguments

### 1. La loi sur le CO<sub>2</sub> n'est qu'un début

Les Verts et la Jeunesse pour le Climat font référence à plusieurs reprises à la loi sur le CO<sub>2</sub> comme une première étape nécessaire mais insuffisante et ils ont déjà exposé leurs plans pour des mesures plus « ambitieuses ».

- Si la loi sur le CO<sub>2</sub> est adoptée, la prochaine étape consistera à demander des mesures beaucoup plus strictes, telles que l'interdiction des moteurs à combustion, des vols court-courriers et de la consommation de viande. Les taxes élevées sur les « produits néfastes pour le climat » sont une certitude. Cela signifie un paternalisme total de la population.
- La loi sur le CO<sub>2</sub> n'est pas un « bon compromis suisse », comme on le prétend à plusieurs reprises, mais une loi radicale, complètement surchargée, que les partis du centre n'ont acceptée que sous l'impression des grèves climatiques.

## 2. Les promoteurs ont des intérêts financiers

Beaucoup de partisans de la loi sur le CO2 bénéficient directement de celle-ci

Les associations pétrolières et de transport sont toujours présentées dans le débat public comme celles qui ne luttent contre la loi que par intérêt.

- Dans les faits, les secteurs économiques qui soutiennent la loi sur le CO2 bénéficient assez directement, sur le plan financier, du fonds climatique prévu et des nouvelles règles et réglementations de la loi sur le CO2. Ils veulent utiliser la réglementation pour éliminer du marché les combustibles fossiles, moins chers. Les opposants à la loi, en revanche, préconisent des conditions de concurrence équitables et un marché aussi libre que possible.

## 3. Les mouvements de la grève pour le climat ont des objectifs très différents : «Le changement de système, pas le changement climatique»

- Les mouvements de la grève pour le climat parlent ouvertement d'un changement de système, passant d'une économie de marché à un modèle de société socialiste. Dans l'histoire, de tels modèles n'ont conduit qu'à la misère, aux difficultés et au déclin. Ces idées doivent être combattues avec fermeté.

## 4. Impact de la loi sur le CO2 sur l'économie et la population suisses

Les partisans de la nouvelle loi sur le CO2 font valoir que celle-ci réduirait nos transferts d'argent à l'étranger et créerait des emplois en Suisse.

- Si cette argumentation était poussée jusqu'au bout, on ne devrait tout produire en Suisse, à commencer par les panneaux photovoltaïques, qui viennent principalement de Chine. Mais en argumentant ainsi, les partisans de la loi sur le CO2 veulent surtout nous faire croire que chacun et chacune touchera en définitive davantage d'argent qu'il ou elle a dû payer au titre de la loi sur le CO2: un mythe bien sûr, car les taxes magiques que personne ne paye au final n'ont bien entendu jamais existé et n'existeront jamais !